



2015/98640

22-12-2015

GRIF

9-3-2016

Provinciale Staten
van Limburg

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	22 DEC. 2015
CASnr.	
ID.	

Cluster WEGA
Faxnummer -
Ons kenmerk 2015/96905
Bijlage(n) 1

Behandeld H.G. Keulen
Doorkiesnummer +31 6 52 55 50 95
Uw kenmerk -
Maastricht 22 december 2015

VERZONDEN 22 DEC. 2015

Onderwerp

Statenvoorstel N280 West, wegvak Weert-Leudal

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u bijgaand Statenvoorstel aan, inzake de N280 West wegvak Weert-Leudal.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2015/96884

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-15-028

1 Onderwerp

Voorstel scopewijziging N280 West, wegvak Weert-Leudal.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Inleiding

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Daarin is één van de pijlers het programma Ontwikkelas N280. Onderdeel van dit programma is de verbetering van de N280, de ontwikkeling van de zorgzone, realiseren van nieuwe treinverbindingen, de A2-zone en de randweg N266 Nederweert. De N280 vormt echter de kernontwikkeling in dit programma. De N280 verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. Het project N280-West bestaat uit twee deelprojecten: wegvak Roermond en wegvak Weert-Leudal. Aan de orde zijn: voorbereiding en realisatie weg, maatregelen onderliggend wegennet, kwaliteitsimpuls, planschade en nadeelcompensatie, gebiedsontwikkeling, grondverwerving, ecologie en natuur, cultuurhistorische waarden. Er is een koppeling met de portefeuille Vervoer (Nota regionaal verbindend wegennet). Bij wegvak Roermond bestaat er ook een koppeling met de Deltaopgave.

Programmabegroting

Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord 2012-2015 van 4 juni 2012 is voor de realisatie van de N280 een bedrag van € 104.626.000 gereserveerd. Zie voor een nadere toelichting op de opbouw van dit bedrag de Programmabegroting 2015, paragraaf 8.4, bladzijde 241-243.

PS besluit 8 juni 2012 (G-12-016-1)

Op 8 juni 2012 hebben uw Staten met besluit G-12-016-1 besloten in te stemmen met de startnotitie N280 West en de daarin beschreven acties (fase2) als basis voor de verdere uitwerking van voorkeursoplossingsrichting 2+ voor het gehele wegvak N280-West. Naar aanleiding van dit besluit is het project begonnen met de verdere uitwerking van de plannen en het schetsontwerp.

Aanleiding

In 2013 zijn voor de passage Baexem in het kader van de MER alternatieven uitgewerkt.

Op 5 februari 2014 hebben uw Staten met besluit G-14-003 besloten tot het uitwerken van alternatief 3c in de tweede stap van de Milieueffectenrapportage (hierna: MER). Naar aanleiding van dit besluit is het project begonnen met het treffen van voorbereidende werkzaamheden.

Gedurende deze periode is duidelijk geworden dat de uitwerking van het schetsontwerp N280 West, wegvak Weert-Leudal een aantal knelpunten bevat.

Werkconferentie Raads- en Statenleden 3 juni 2015 en Statencommissie Mobiliteit en

Duurzaamheid 6 juni 2015

De knelpunten zijn politiek ter sprake gekomen tijdens een werkconferentie voor Raads- en Statenleden op 3 juni 2015 en officieel benoemd in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 6 juni 2015. Naar aanleiding hiervan heeft gedeputeerde Geurts toezeggingen (2044, 2046 en 2047) gedaan om nader onderzoek te verrichten en in overleg te treden met alle betrokkenen.

Het nut en de noodzaak voor het onderzoeken van de knelpunten en mogelijke alternatieven is om een verkeerskundige oplossing te realiseren die toekomstbestendig is waarbij verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Het is van belang dat betrokken partijen de gekozen oplossingsrichting kunnen ondersteunen waarin wordt gefaciliteerd.

Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 11 september 2015

Tijdens de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 11 september 2015 heeft gedeputeerde Geurts toegezegd (2110 en 2116) de Statenleden schriftelijk te informeren over de uitkomsten van het onderzoek en een nieuw opdrachtvoorstel voor de N280 West (stuk Maas tot aan de A2) te formuleren en dit ter besluitvorming voor te leggen.

Beoogd resultaat

PS besluitvorming omtrent de voorgestelde scopewijziging met bekrachtiging van het reeds eerder genomen PS besluit op 7 februari 2014 G-14-003, vaststelling projectbudget en de start van de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan inclusief bijbehorend MER voor de N280 West, wegvak Weert-Leudal.

3 Bevoegdheid

Provinciale Staten stellen de gewijzigde projectscope van de N280 West, wegvak Weert-Leudal vast. Provinciale Staten zijn tevens bevoegd tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van het besluit (BW2015/473) van het college van B&W van de gemeente Leudal en het daarin verwoorde standpunt ten aanzien van de voorkeursvariant, alsmede het advies van de Landsadvocaat d.d. 18 november 2015 (HB/FM/11001416);
2. In te stemmen met voorgestelde projectscope met daarin opgenomen de volgende wijzigingen:
 - het laten vervallen van projectgebied tussen Weert en de A2;
 - de mogelijke uitvoering van de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bosstraat/Heideweg in de gemeente Leudal te koppelen aan de financiële ruimte die moet blijken uit de aanbesteding. Hierop voorsortierend zal de kruising wel worden meegenomen in de verdere projectuitwerking en provinciaal inpassingsplan (PIP);
 - het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes (ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279);
3. In te stemmen met het bekrachtigen van het PS besluit G-14-003 d.d. 7 februari 2014 om alternatief 3c uit te gaan werken in de tweede stap van het m.e.r.-onderzoek als onderdeel van de volledige projectscope;
4. In te stemmen met het vaststellen van het projectbudget op € 73,49 mln. ten behoeve van de financiering voor het projectgebied A2 tot aan het Lateraalkanaal Roermond;
5. In te stemmen met de start van de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan inclusief bijbehorend MER en in het kader hiervan de gemeenteraden van Echt-Susteren, Maasgouw, Leudal en Weert te zijner tijd te horen omtrent het voornemen een inpassingsplan vast te stellen;
6. In te stemmen met (verdere) separate besluitvorming met betrekking tot de deelprojecten N280 wegvak Weert-Leudal en N280 wegvak Roermond.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Naar aanleiding van gesignaleerde knelpunten in het schetsontwerp N280 West, wegvak Weert-Leudal, heeft er afstemming met de omgeving, gemeenten en werkgroep stakeholders plaatsgevonden. Conform toezeggingen in de Statencommissie Mobiliteit en duurzaamheid op 6 juni 2015 en 11 september 2015 is er onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het huidige ontwerp met behoud van zoveel mogelijk doelstellingen en randvoorwaarden, uit te voeren binnen het beschikbare projectbudget. Op basis van alle afwegingen en met inachtneming van de integrale afstemming die heeft plaatsgevonden is er een voorstel tot scopewijziging opgesteld, welk door het College van Gedeputeerde Staten wordt ondersteund. Definitieve besluitvorming omtrent dit voorstel vindt plaats door Provinciale Staten.

6 Risico's

De Provincie Limburg heeft de rol van bevoegd gezag voor het project.

In meer algemene zin kunnen ten aanzien van dit project de navolgende risico's worden benoemd:

1. Overeenkomsten over financiën met gemeenten komen niet tot stand, door onderling verschillende financiële arrangementen met de gemeenten Weert, Leudal en Roermond waardoor geen 'overall' overeenstemming wordt bereikt.

Beheersmaatregelen: opstellen van een gedegen kostenraming o.b.v. actueel schetsontwerp (inclusief risicoreservering), bij uitwerking varianten en alternatieven meerwaarde van maatregelen voor gemeenten goed in beeld brengen, uitgangspunt hanteren dat financiën maatwerk per gemeente/maatregel is.

2. Gemeenten en/of andere stakeholders gaan niet akkoord met het Definitief Schetsontwerp.

Beheersmaatregelen: stakeholdersanalyse en communicatieplan opstellen, ontwerp op onderdelen laten goedkeuren, plannen en communiceren van deadlines.

3. Vele bezwaren en/of lange bezwaarprocedures op basis van het ingediende ontwerp en inpassingsplan/bestemmingsplan.

Beheersmaatregelen: continue in overleg met stakeholders (draagvlak creëren), ontwerpkeuzes goed beargumenteren en vastleggen, maximale inspraak/meedenken van stakeholders mogelijk maken.



Statenvoorstel

No: G-15-028

1. Onderwerp

Voorstel scopewijziging N280 West, wegvak Weert-Leudal.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Inleiding

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Daarin is één van de pijlers het programma Ontwikkelas N280. Onderdeel van dit programma is de verbetering van de N280, de ontwikkeling van de zorgzone, realiseren van nieuwe treinverbindingen, de A2-zone en de randweg N266 Nederweert. De N280 vormt echter de kernontwikkeling in dit programma. De N280 verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. Het project N280-West bestaat uit twee deelprojecten: wegvak Roermond en wegvak Weert-Leudal. Aan de orde zijn: voorbereiding en realisatie weg, maatregelen onderliggend wegennet, kwaliteitsimpuls, planschade en nadeelcompensatie, gebiedsontwikkeling, grondverwerving, ecologie en natuur, cultuurhistorische waarden. Er is een koppeling met de portefeuille Vervoer (Nota regionaal verbindend wegennet). Bij wegvak Roermond bestaat er ook een koppeling met de Deltaopgave.

Programmabegroting

Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord 2012-2015 van 4 juni 2012 is voor de realisatie van de N280 een bedrag van € 104.626.000 gereserveerd. Zie voor een nadere toelichting op de opbouw van dit bedrag de Programmabegroting 2015, paragraaf 8.4, bladzijde 241-243.

PS besluit 8 juni 2012 (G-12-016-1)

Op 8 juni 2012 hebben uw Staten met besluit G-12-016-1 besloten in te stemmen met de startnotitie N280 West en de daarin beschreven acties (fase2) als basis voor de verdere uitwerking van voorkeursoplossingsrichting 2+ voor het gehele wegvak N280-West. Naar aanleiding van dit besluit is het project begonnen met de verdere uitwerking van de plannen en het schetsontwerp.

Mijlpalen in het voorbereidings- en besluitvormingsproces

Programmabegroting

Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord 2012-2015 van 4 juni 2012 is voor de realisatie van de N280 een bedrag van € 104.626.000 gereserveerd. Zie voor een nadere toelichting op de opbouw van dit bedrag de Programmabegroting 2015, paragraaf 8.4, bladzijde 241-243.

PS besluit 8 juni 2012 (G-12-016-01)

Op 8 juni 2012 hebben uw Staten met besluit G-12-016-01 ingestemd met de kostenonderbouwing van de oplossingsrichting 2+ variant N280 West.

PS besluit 7 februari 2014 (G-14-003)

Op 7 februari 2014 hebben uw Staten met besluit G-14-003 besloten tot het uitwerken van alternatief 3c in de tweede stap van de milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.). Naar aanleiding van dit besluit is het project begonnen met het treffen van voorbereidende werkzaamheden. Gedurende deze periode is duidelijk geworden dat de uitwerking van het schetsontwerp N280 West, wegvak Weert-Leudal een aantal knelpunten bevat.

Periode 7 februari 2014 tot juni 2015

In de periode 7 februari 2014 tot juni 2015 heeft intensief overleg plaatsgevonden met de diverse stakeholders en is het ontwerp geoptimaliseerd. Op dat moment zijn ook ramingen definitief bijgesteld en is gebleken dat de kosten de beschikbare dekking ruim overschrijden.

Werkconferentie 3 juni 2015 en Statencommissie 12 juni 2015

De knelpunten zijn politiek ter sprake gekomen tijdens een werkconferentie voor Raads- en Statenleden op 3 juni 2015 en officieel benoemd in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 6 juni 2015. Naar aanleiding hiervan heeft gedeputeerde Geurts toezeggingen (2044, 2046 en 2047) gedaan om nader onderzoek te verrichten en in overleg te treden met alle betrokkenen.

Werkconferentie 8 september 2015

Op verzoek van de Statenleden is er op 8 september een werkconferentie georganiseerd voor statenleden, waar de eerste bevindingen en de met het ontwerp gepaard gaande kosten zijn gepresenteerd waarbij is geconcludeerd dat de kosten de beschikbare dekking ruim overschreden. Tijdens deze werkconferentie is een opdracht meegegeven, namelijk om te onderzoeken welk ontwerp binnen de beschikbare dekking van € 73 miljoen is te realiseren met het zoveel mogelijk voldoen aan de doelstellingen en randvoorwaarden gesteld aan het project én voor het gedeelte Baexem de conform het besluit van Provinciale Staten van 7 februari 2014 gekozen variant 3c op te nemen in het ontwerp. Concreet betekent dit, los van de Kelperburg, dat er in kosten ca. € 16 miljoen teruggebracht moet worden om binnen de beschikbare dekking van € 73 miljoen te blijven.

Statencommissie MD 11 september 2015

Tijdens de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 11 september 2015 heeft gedeputeerde Geurts toegezegd (2110 en 2116) de Statenleden schriftelijk te informeren over de uitkomsten van het onderzoek en een nieuw opdrachtvoorstel voor de N280 West (stuk Maas tot aan de A2) te formuleren en dit ter besluitvorming voor te leggen.

Statencommissie MD 23 oktober 2015

Tijdens de Statencommissie MD van 23 oktober 2015 zijn er vragen gesteld over de voortgang van de opdracht zoals deze is geformuleerd op 8 september. Hieruit is het verzoek voortgekomen tot het organiseren van een extra werkbijeenkomst.

Werkconferentie 23 november 2015

Tijdens de werkconferentie op 23 november 2015 is de uitwerking van de opdracht van de Statencommissie van 8 september 2015 gepresenteerd aan de statenleden en aan een aantal raadsleden (de vanuit de verschillende fracties direct betrokken raadsleden) van de gemeente Leudal. Tijdens deze avond zijn naast de uitwerking van de opdracht de diverse standpunten besproken en zijn er vragen gesteld.

Werkgroep Stakeholders 1 december 2015

De voorgestelde aanpassingen in het ontwerp om een kostenreductie van € 16,00 miljoen te bewerkstelligen om ervoor te zorgen dat de kosten binnen het beschikbare budget blijven zijn met de werkgroep Stakeholders besproken op 1 december 2015.

De aanpassing 'Het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de nieuw geplande rotondes' wordt door de werkgroep volledig ondersteund.

De aanpassing 'Schrappen ongelijkvloerse kruising Bosstraat/Heideweg' wordt niet ondersteund door de werkgroep. Een (groot) deel van de werkgroep pleit voor behoud van deze oversteekmogelijkheid voor fiets- en landbouwverkeer om redenen van bereikbaarheid en oversteekbaarheid in het tracé tussen Baexem en Kelpen-Oler.

De benodigde ruimte voor de ongelijkvloerse kruising Bosstraat/Heideweg (op tekening tunnel Bosstraat) kan wel planologisch worden meegenomen zodat het realiseren op termijn wel mogelijk is.

In geval van het beschikbaar komen van financiële middelen kan de oversteek dan alsnog worden meegenomen.

Beoogd resultaat

PS besluitvorming omtrent de voorgestelde scopewijziging met bekrachtiging van het reeds eerder genomen PS besluit op 7 februari 2014 G-14-003, vaststelling projectbudget en de start van de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan inclusief bijbehorend MER voor de N280 West, wegvak Weert-Leudal.

3. Bevoegdheid

Provinciale Staten stellen de definitieve projectscope van de N280 West, wegvak Weert-Leudal vast.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van het besluit (BW2015/473) van het college van B&W van de gemeente Leudal en het daarin verwoorde standpunt ten aanzien van de voorkeursvariant, alsmede het advies van de Landsadvocaat d.d. 18 november 2015 (HB/FM/11001416);
2. In te stemmen met voorgestelde projectscope met daarin opgenomen de volgende wijzigingen:
 - het laten vervallen van projectgebied tussen Weert en de A2;
 - de mogelijke uitvoering van de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bosstraat/Heideweg in de gemeente Leudal te koppelen aan de financiële ruimte die moet blijken uit de aanbesteding. Hierop voorsortierend zal de kruising wel worden meegenomen in de verdere projectuitwerking en provinciaal inpassingsplan (PIP);
 - het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes (ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279);

3. In te stemmen met het bekrachtigen van het PS besluit G-14-003 d.d. 7 februari 2014 om alternatief 3c uit te gaan werken in de tweede stap van het m.e.r.-onderzoek als onderdeel van de volledige projectscope;
4. In te stemmen met het vaststellen van het projectbudget op € 73,49 mln. ten behoeve van de financiering voor het projectgebied A2 tot aan het Lateraalkanaal Roermond;
5. In te stemmen met de start van de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan inclusief bijbehorend MER en in het kader hiervan de gemeenteraden van Echt-Susteren, Maasgouw, Leudal en Weert te zijner tijd te horen omtrent het voornemen een inpassingsplan vast te stellen;
6. In te stemmen met (verdere) separate besluitvorming met betrekking tot de deelprojecten N280 wegvak Weert-Leudal en N280 wegvak Roermond.

5. Risico's

De Provincie Limburg heeft de rol van bevoegd gezag voor het project.

In meer algemene zin kunnen ten aanzien van dit project de navolgende risico's worden benoemd:

1. Overeenkomsten over financiën met gemeenten komen niet tot stand, door onderling verschillende financiële arrangementen met de gemeenten Weert, Leudal en Roermond waardoor geen 'overall' overeenstemming wordt bereikt.
Beheersmaatregelen: opstellen van een gedegen kostenraming o.b.v. actueel schetsontwerp (inclusief risicoreservering), bij uitwerking varianten en alternatieven meerwaarde van maatregelen voor gemeenten goed in beeld brengen, uitgangspunt hanteren dat financiën maatwerk per gemeente/maatregel is.
2. Gemeenten en/of andere stakeholders gaan niet akkoord met het Definitief Schetsontwerp.
Beheersmaatregelen: stakeholdersanalyse en communicatieplan opstellen, ontwerp op onderdelen laten goedkeuren, plannen en communiceren van deadlines.
3. Vele bezwaren en/of lange bezwaarprocedures op basis van het ingediende ontwerp en inpassingsplan/bestemmingsplan.
Beheersmaatregelen: continue in overleg met stakeholders (draagvlak creëren), ontwerpkeuzes goed beargumenteren en vastleggen, maximale inspraak/meedenken van stakeholders mogelijk maken.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Naar aanleiding van gesignaleerde knelpunten in het schetsontwerp N280 West, wegvak Weert-Leudal, heeft er afstemming met de omgeving, gemeenten en werkgroep stakeholders plaatsgevonden. Conform toezeggingen in de Statencommissie Mobiliteit en duurzaamheid op 6 juni 2015 en 11 september 2015 is er onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het huidige ontwerp met behoudt van zoveel mogelijk doelstellingen en randvoorwaarden, uit te voeren binnen het beschikbare projectbudget. Op basis van alle afwegingen en met inachtneming van de integrale afstemming die heeft plaatsgevonden is er een voorstel tot scopewijziging opgesteld, welke het College van Gedeputeerde Staten ondersteunt. Definitieve besluitvorming omtrent dit voorstel vindt plaats door Provinciale Staten.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Daarin is één van de pijlers het programma Ontwikkelas N280. Onderdeel van dit programma is de verbetering van de N280, de ontwikkeling van de zorgzone, realiseren van nieuwe treinverbindingen, de A2-zone en de randweg N266 Nederweert. De N280 vormt echter de kernontwikkeling in dit programma. De N280 verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. Het project N280-West bestaat uit twee deelprojecten: wegvak Roermond en wegvak Weert-Leudal. Aan de orde zijn: voorbereiding en realisatie weg, maatregelen onderliggend wegennet, kwaliteitsimpuls, planschade en nadeelcompensatie, gebiedsontwikkeling, grondverwerving, ecologie en natuur, cultuurhistorische waarden. Er is een koppeling met de portefeuille Vervoer (Nota regionaal verbindend wegennet). Bij wegvak Roermond bestaat er ook een koppeling met de Deltaopgave.

Programmabegroting

Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord 2012-2015 van 4 juni 2012 is voor de realisatie van de N280 een bedrag van € 104.626.000 gereserveerd. Zie voor een nadere toelichting op de opbouw van dit bedrag de Programmabegroting 2015, paragraaf 8.4, bladzijde 241-243.

GS besluit 8 juni 2012 (G12-016-1)

Op 8 juni 2012 hebben uw Staten met besluit G-12-016-1 besloten in te stemmen met de startnotitie N280 West en de daarin beschreven acties (fase2) als basis voor de verdere uitwerking van voorkeursoplossingsrichting 2+ voor het gehele wegvak N280-West.

Omdat blijkt dat maatregelen voor de N280-West, per wegvak een andere aanpak vereisen is het project opgeknipt in deelprojecten. Een van die deelprojecten is het wegvak Baexem.

PS Besluit 7 februari 2014 (G-14-003)

Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten ingestemd met het voorstel om alternatief 3C uit te werken in de tweede stap van de Milieueffectrapportage.

In de periode 7 februari 2014 tot juni 2015 heeft intensief overleg plaatsgevonden met de diverse stakeholders en is het ontwerp geoptimaliseerd. Op dat moment zijn ook ramingen definitief bijgesteld en is gebleken dat de kosten de beschikbare dekking ruim overschrijden.

Werkbijeenkomst Raads- en Statenleden 3 juni 2015

Op 3 juni 2015 heeft er een werkbijeenkomst N280 West plaatsgevonden voor raads- en statenleden, waarbij het schetsontwerp N280 wegvak Weert-Leudal is gepresenteerd en voorgelegd ter discussie.

Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 12 juni 2015

Kort hierna zijn de uitkomsten van deze bijeenkomst besproken tijdens de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 12 juni 2015, alwaar de aandachtspunten als daadwerkelijke knelpunten zijn benoemd. Uit deze Statencommissie MD is de toezegging gevolgd dat nadere afstemming zal worden gezocht met gemeenten en de omgeving waarbij ook zal worden gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Voor het overleg met de gemeente Weert heeft dit geleid tot het voorstellen om dit gedeelte uit de projectscope te halen op basis van een veel mindere nut en noodzaak op basis van de projectdoelstellingen voor dit gedeelte. De geraamde kosten voor dit te laten vervallen gedeelte tussen Weert en de A2 bedragen circa € 20,00 miljoen.

Werkbijeenkomst 8 september 2015

Op verzoek van de Statenleden is er op 8 september een werkbijeenkomst georganiseerd voor statenleden, waar de eerste bevindingen en de met het ontwerp gepaard gaande kosten zijn gepresenteerd en waarbij is geconcludeerd dat de kosten exclusief het gedeelte Weert – A2 (€ 107,00 miljoen– dit is inclusief grond aankoop en opwaardering Kelperbrug) de beschikbare dekking (€ 73,49 miljoen) ruim overschrijden. Tijdens deze werkbijeenkomst is een opdracht meegegeven, namelijk om te onderzoeken welk aanpassingen in het ontwerp mogelijk zijn om binnen de beschikbare dekking van € 73,49 miljoen te blijven met het zoveel mogelijk voldoen aan de doelstellingen en randvoorwaarden gesteld aan het project én voor het gedeelte Baexem de conform het besluit van Provinciale Staten van 7 februari 2014 gekozen variant 3c op te nemen in dit ontwerp. Concreet betekent dit, nog los van de kosten voor het vervangen van de Kelperbrug (€ 17,55 miljoen), dat er in kosten ca. € 16,00 miljoen teruggebracht moet worden om binnen de beschikbare dekking van € 73,49 miljoen te blijven.

De kosten voor het vervangen van de Kelperbrug (€ 17,55 miljoen) zijn nog niet gedekt. Indien Rijkswaterstaat deze kosten niet voor haar rekening neemt kan de Kelperbrug niet worden vervangen en blijft dit een heel groot knelpunt in het tracé. Hierover is Provincie Limburg met Rijkswaterstaat in overleg. Mogelijkheden zijn om de Kelperbrug niet te vervangen maar een tijdelijke brug naast de Kelperbrug te leggen en op deze manier het profiel weer doorstromings-proof te krijgen. De kosten voor een tijdelijke brug naast de bestaande zijn aanzienlijk lager dan de € 17,55 miljoen.

In de kosten (€ 107,00 miljoen) zitten ook de grondaankoopkosten (€ 8,49 miljoen), deze waren niet in de oorspronkelijke reservering van de financiële middelen in 2012 meegenomen maar zijn uiteraard nodig om het project te kunnen realiseren.

Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 23 oktober 2015

Tijdens de Statencommissie MD van 23 oktober 2015 zijn er vragen gesteld over de voortgang van de opdracht zoals deze is geformuleerd op 8 september. Hieruit is het verzoek voortgekomen tot het organiseren van een extra werkbijeenkomst. Tijdens de werkbijeenkomst op 23 november 2015 is de uitwerking van de opdracht van de Statencommissie van 8 september 2015 gepresenteerd aan de statenleden en aan een aantal raadsleden (de vanuit de verschillende fracties direct betrokken raadsleden) van de gemeente Leudal. Tijdens deze avond zijn naast de uitwerking van de opdracht de diverse standpunten besproken en zijn er vragen gesteld.

Hieronder is een aantal bestuurlijke aandachtspunten specifiek voor het deelproject wegvak N280 Weert – Leudal benoemd in relatie tot een drietal 'actoren', te weten Gemeente Leudal, Rijkswaterstaat en de werkgroep stakeholders.

Gemeente Leudal

De gemeente Leudal onderscheidde op 29 september 2015 drie keuzeopties te weten:

1. De gemeente Leudal neemt ook financieel deel aan de aanleg en gebiedsontwikkeling van de 'Ontwikkelas N280-west' tussen Lateraalkanaal en de A2. Deelname door de gemeente Leudal is in dat geval gebaseerd op een keuze van de provincie Limburg voor tracévariant 5e bij Baexem.
2. Accepteren en meewerken aan de realisatie van tracévariant 3c door de provincie Limburg waarbij de gemeente Leudal zich inzet voor een goede en verantwoorde inpassing, evenwel zonder gemeentelijke deelname in de kosten (anders dan de gebruikelijke lokale infrastructurele verplichtingen)
3. Het risico aanvaarden dat de provincie Limburg om financiële redenen niet of zeer ten dele tegemoet komt aan maatregelen gericht op een verantwoorde inpassing dan wel geheel afziet van een structurele aanpassing van het tracé N280 tussen Lateraalkanaal en A2.

Collegebesluit Leudal 29 september 2015

1. Het college van B&W van Leudal kiest voor de hierboven benoemde **optie 1: in beginsel inbrengen van een gemeentelijke deelname in de kosten van de aanleg en gebiedsontwikkeling "Ontwikkelas N280-west" in combinatie met de uitvoering van tracévariant 5e bij Baexem.**
2. De samen met de betrokken maatschappelijke partners uitgevoerde studies naar gebiedsontwikkeling en compensatiemogelijkheden m.b.t. landbouw, natuur, recreatie en leefomgeving inbrengen in het tracéontwerp en de te sluiten bestuursovereenkomst tussen provincie en de gemeente Leudal.
3. Het commitment uit te spreken om op basis van een raadsvoorstel en raadsbesluit deel te nemen aan de aanleg en gebiedsontwikkeling "Ontwikkelas N280-west" op basis van een met de provincie te sluiten concept Bestuursovereenkomst met de provincie Limburg.
4. Op basis van het raadsvoorstel aan de raad voor te stellen, een mogelijke financiële deelname aan de realisatie door de gemeente Leudal van de "Ontwikkelas N280-west" te begrenzen op maximaal € 10,00 miljoen.

Hoewel Provincie Limburg, in navolging van het *Coalitieakkoord 2015-2019 Provincie Limburg*, bij een grote maatschappelijke opgave als deze zich dienstbaar heeft opgesteld en de samenwerking heeft gezocht met een enthousiaste partner in dit geval gemeente Leudal en getracht heeft iedereen, zo ook gemeente Leudal, mee te krijgen moet op dit moment worden geconcludeerd dat dit nog niet het geval is. Daarvoor voorziet een opwaardering in combinatie met uitvoeringsvariant 3c bij Baexem naar het oordeel van de gemeente Leudal onvoldoende in een integrale gebiedsontwikkeling.

Rijkswaterstaat

De kosten voor het vervangen van de bij Rijkswaterstaat in eigendom, beheer en onderhoud zijnde Kelperbrug zijn geraamd op € 14,50 miljoen exclusief ca. € 3,05 miljoen BTW. Totaal € 17,55 miljoen (BTW over de brug is niet compenseerbaar waardoor deze vooralsnog als kosten moeten worden meegenomen).

Deze € 17,55 miljoen zijn niet gedekt. Rijkswaterstaat heeft aangegeven vooralsnog een bijdrage in de kosten te doen van € 450.000,-.

Over de situatie rondom de Kelperbrug vindt op dit moment zowel ambtelijk als bestuurlijk overleg plaats.

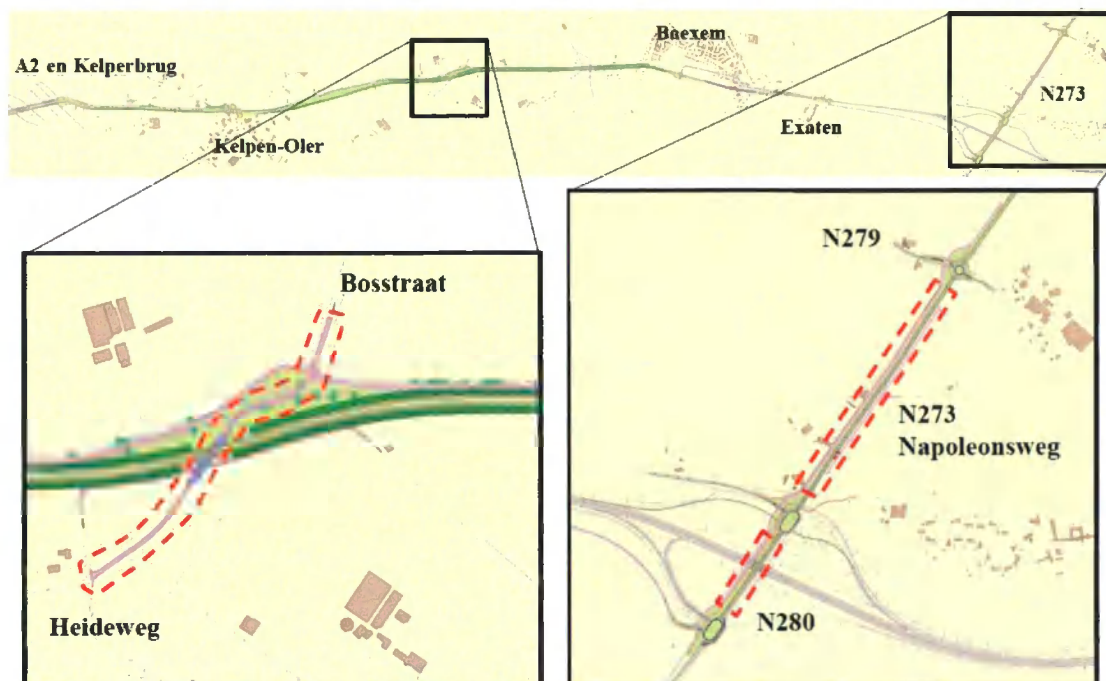
De bestaande Kelperbrug is één van de belangrijkste op te lossen knelpunten op het gebied van de doelstellingen 'doorstroming' en 'veiligheid' in de N280.

Werkgroep Stakeholders

De voorgestelde aanpassingen in het ontwerp om een kostenreductie van € 16,00 miljoen te bewerkstelligen zijn met de werkgroep Stakeholders besproken op 1 december 2015.

De aanpassing '*Het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de nieuw geplande rotondes*' wordt door de werkgroep volledig ondersteund.

De aanpassing '*Schrappen ongelijkvloerse kruising Bosstraat/Heideweg*' wordt niet ondersteund door de werkgroep. Een (groot) deel van de werkgroep pleit voor behoud van deze oversteekmogelijkheid voor fiets- en landbouwverkeer om redenen van bereikbaarheid en oversteekbaarheid in het tracé tussen Baexem en Kelpen-Oler.



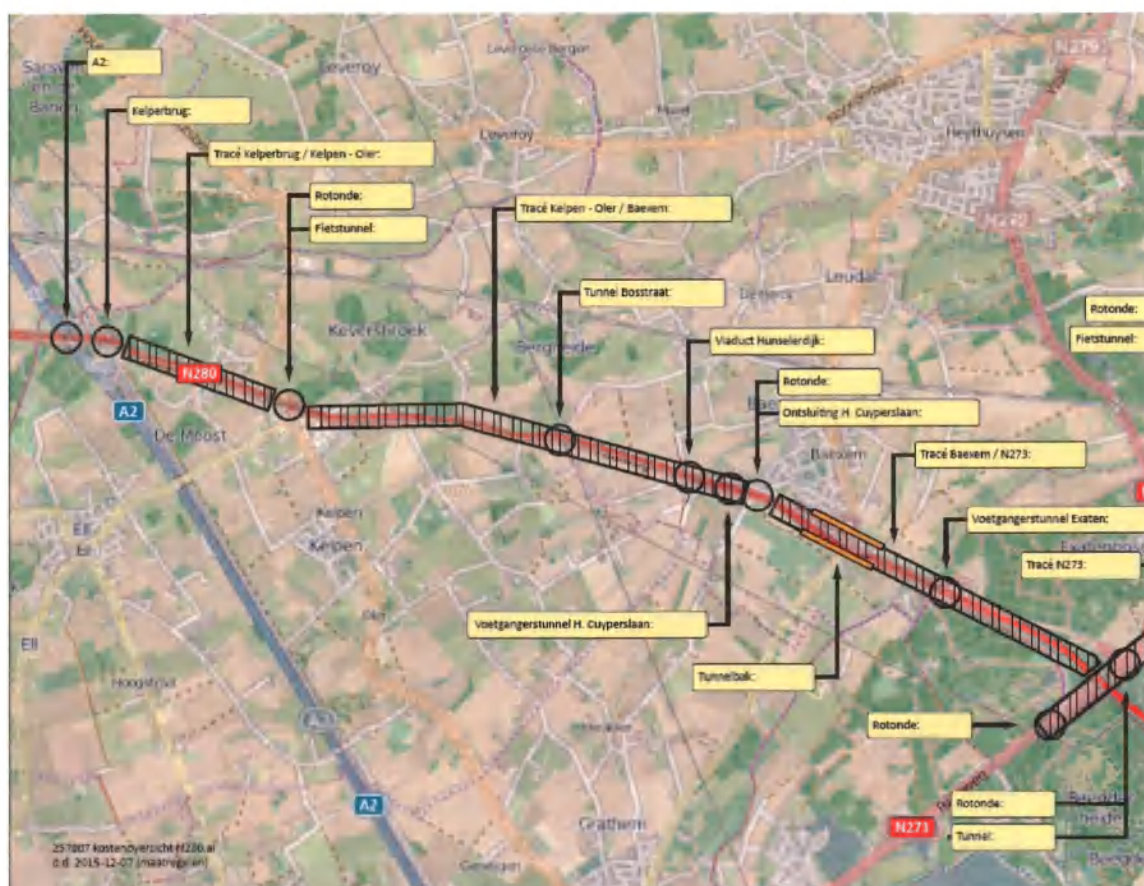
**Schrappen ongelijkvloerse kruising
Bosstraat/Heideweg**

**Het niet herinrichten van de wegvakken op de
N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes**

Het ontwerp (zie tekening hierbeneden) minus tunnel Bosstraat en het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de nieuw geplande rotondes (tracé N273) scoort op de projectdoelstellingen een mooie 'voldoende'.

De benodigde ruimte voor de ongelijkvloerse kruising Bosstraat/Heideweg (op tekening *tunnel Bosstraat*) kan wel planologisch worden meegenomen zodat het realiseren op termijn wel mogelijk is.

In geval van het beschikbaar komen van financiële middelen kan de oversteek dan alsnog worden meegenomen.



Overzicht kosten

Kostenramingen N280 wegvak A2 - Leudal	Kostenraming per 8 september 2015	Kostenraming na aanpassingen per 23 november 2015	Opmerkingen
Bouwkosten	€ 61.300.000	€ 51.200.000	<u>Aanpassing 1:</u> Het schrappen van de tunnel ter hoogte van de Bosstraat – Heideweg in de gemeente Leudal. <u>Aanpassing 2:</u> Het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen drie nieuw aan te leggen rotondes (ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279). De voorgestelde rotondes en de fietstunnels worden gerealiseerd.
BTW Rijkswaterstaat (21%)	€ 3.050.000	€ 3.050.000	
Vastgoedkosten N280	€ 8.490.000	€ 8.490.000	
Vastgoedkosten N273	€ 750.000	€ 200.000	Als gevolg van aanpassing 2 kunnen de panden van Napoleonsweg 2 blijven staan. Tevens is het niet nodig om de percelen parallel aan de Napoleonsweg te verwerven voor de parallellestructuren. Derhalve kan het bedrag voor grondverwerving N273 worden teruggebracht van €750.000,= naar €200.000,=.
Engineeringskosten	€ 17.200.000	€ 14.400.000	
Overige en bijkomende kosten	€ 5.400.000	€ 4.900.000	
Projectrisicoreservering	€ 10.500.000	€ 8.800.000	
Totaal	€ 106.690.000	€ 91.040.000	
Beschikbare budget	€ 73.490.000	€ 73.490.000	
Subtekort	€ 33.200.000	€ 17.550.000	
Kelperbrug en BTW	€ 17.550.000	€ 17.550.000	Kosten Kelperbrug en BTW Kelperburg en BTW A2-aanpassing worden vooralsnog geparafeerd totdat overeenstemming is bereikt over bijdrage door RWS
Tekort en ter afronding	16 miljoen	0 miljoen	

Kosten zijn prijspeil 2015 en exclusief planschade, nadeelcompensatie en BTW

Voor de raming geldt een variatiecoëfficiënt van + en - 20%, bij het verder uitwerken van het ontwerp wordt gestreefd om de raming binnen het taakstellend budget van € 73,49 mln. te houden.

De kosten van het gepresenteerde ontwerp tijdens de werkbijeenkomst met statenleden van 8 september 2015 sloten op ca. € 107,00 miljoen (kolom *Kostenraming per 8 september 2015*)

De kosten van het gepresenteerde ontwerp tijdens de werkbijeenkomst met statenleden en raadsleden van Leudal van 23 november 2015 sloten met de twee doorgevoerde aanpassingen op ca. € 91,00 miljoen (kolom *Kostenraming na aanpassingen per 23 november 2015*).

Met het vooralsnog 'parkeren' van de kosten (ca. € 17,55 miljoen) van de vervanging van de Kelperbrug totdat overeenstemming is bereikt met Rijkswaterstaat sluiten de kosten op een totaal van € 73,49 miljoen.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord 2012-2015 werd voor het project N280 West een bedrag van € 104,00 miljoen gereserveerd. In deze reservering is een regiobijdrage van € 8,00 miljoen opgenomen (gebiedsontwikkeling Midden-Limburg). Specifiek voor het deelproject N280 wegvak Roermond bedraagt de reservering € 39,00 miljoen. De gemeente Roermond voorziet in een bijdrage voor het deelproject N280 wegvak Roermond van € 10,20 miljoen. Daarmee bedraagt de totale dekking voor het deelproject N280 Wegvak Roermond € 49,20 miljoen.

Project N280-west	Wegvak Weert- Leudal	Wegvak Roermond	Totaal
Bestemmingsreserve n280	59,00	37,00	96,00
GOML-bijdrage	6,00	2,00	8,00
Totaal best. Reserve	65,00	39,00	104,00
Bijdrage gemeenten	PM	10,20	
MIP N280 ¹	4,00		
RWS N273 ²	4,49		
Totaal dekking	73,49	49,20	

* Bedragen in miljoenen euro's

1. Betreft MIP-gelden reconstructief onderhoud van de N280 voor de jaren 2018-2019 die reeds zijn vastgesteld in het Meerjaren Infrastructuur Programma 2016-2019. Vanwege het feit dat voor de N280-West nu geen knelpuntgerichte oplossing wordt gekozen maar een integrale aanpak is het plausibel deze onderhoudsgelden toe te voegen aan het budget t.b.v. de aanleg.

2. Betreft bijdrage Rijkswaterstaat bij overdracht van de N273 voor aansluiting N280 rotonde Haelen en ombouw aansluiting N273/N280. Deze middelen zijn bij de tweede afwijkingenrapportage 2015 aan het project N280 toegevoegd.

9. Juridische aspecten – deregulering

Tegen de achtergrond van de Provinciale keuze voor variant 3c en het vasthouden aan variant 5e door de gemeente Leudal en het hieraan koppelen van een financiële bijdrage van de gemeente Leudal is de landsadvocaat gevraagd de juridische aspecten van de opties, die zich thans voordoen, te belichten. De opties zijn:

1. vasthouden aan de beslissing om alleen alternatief 3c in de tweede fase van de m.e.r. uit te werken (conform PS-besluit van 7 februari 2014);

Op zichzelf waren er volgens de landsadvocaat begin 2014 valide argumenten om ervoor te kiezen één alternatief verder uit te werken, omdat op basis van de resultaten van de eerste fase

van de m.e.r. bleek dat alternatief 5e een grotere aantasting van de EHS en een veel grotere aantasting van het landbouwareaal zou betekenen dan alternatief 3c, terwijl anderzijds de voordelen van alternatief 5e slechts beperkt waren.

Die valide argumenten zijn er thans nog steeds, en het voortgaan op de ingezette weg levert dan ook geen extra juridische risico's op.

2. er alsnog voor kiezen om alternatief 5e in de tweede fase van de m.e.r. uit te werken en alternatief 3c niet verder te onderzoeken;

Naar de mening van de landsadvocaat is het vanuit juridisch oogpunt wél risicovol om thans een switch te maken naar het alleen nog maar uitwerken van alternatief 5e. Niet alleen sluit dat niet

aan bij het eerder genomen besluit van provinciale staten, maar bovendien maakt dat ook het in een later stadium voor dat alternatief eventueel vast te stellen inpassingsplan juridisch kwetsbaar, vanwege het feit dat er dan alleen een alternatief is onderzocht, dat naar verwachting grotere nadelen heeft voor natuur en landbouw, terwijl een ander alternatief dat die nadelen niet heeft, reeds in een (te) vroeg stadium is afgefallen.

3. het alsnog besluiten om beide alternatieven (3c en 5e) in de tweede fase van de m.e.r. te onderzoeken en vervolgens op basis van die onderzoeksresultaten tot een definitieve keuze te komen.

In algemene zin kan volgens de landsadvocaat vooropgesteld worden dat het niet goed denkbaar is dat een besluit - zoals in dit geval het vast te stellen inpassingsplan - wordt vernietigd indien er een (te) veelomvattend MER is gemaakt in de voorbereiding van dat besluit. Als er besluiten worden vernietigd, is dat in de regel omdat er te weinig onderzoek is gedaan om tot een verantwoorde keuze te komen, niet omdat er te veel onderzoek is gedaan. Alleen al vanwege dit uitgangspunt is er wat de landsadvocaat betreft niets op tegen om in de tweede fase van de m.e.r. zowel alternatief 3c als alternatief 5e nader te onderzoeken. Dat sluit ook aan bij de doelstelling van de m.e.r.: inzichtelijk maken wat de milieueffecten zijn van verschillende alternatieven voor de voorgenomen activiteit.

Onder die omstandigheden zoals voorgaand benoemd lijkt mij dan ook juridisch de meest veilige keuze om thans te besluiten om beide alternatieven in de tweede fase van de m.e.r. te onderzoeken. Zo'n alternatievenvergelijking past bij het doel van de m.e.r., en bovendien kan dan daarna in het inpassingsplan een goed gemotiveerde keuze worden gemaakt voor een van beide alternatieven, op basis van volledige en actuele informatie met eenzelfde detailniveau. Uiteindelijk is, op basis van die informatie, de keuze aan provinciale staten. Die keuze kan worden gemaakt op basis van de op dat moment beschikbare informatie, niet alleen de milieu-informatie, ontleend aan de tweede fase van de m.e.r., maar ook andere belangen die bij zo'n bestuurlijke keuze aan de orde zijn, waaronder financiële belangen en het bestuurlijk draagvlak.

Welke keuze dan ook wordt gemaakt, 3c of 5e, het feit dat die keuze in dit scenario wordt gemaakt op basis van een 2^e fase-m.e.r. waarin twee alternatieven volwaardig zijn onderzocht, maakt die keuze vanuit juridisch oogpunt het meest veilig.

10 Verbindingslijnen en andere visies

- . Niet van toepassing.

11 Verdere planning, procedure en uitvoering

- . Dit resulteert in het volgende beeld ten aanzien van de planning:
Besluitvorming scopewijziging februari 2016 (PS)
Verder uitwerken schetsontwerp – maart 2016 - mei 2016
Volgende fase MER mei 2016 – augustus 2016
Start procedure provinciaal inpassingsplan vanaf september 2016
Voorzien vaststellen van het provinciaal inpassingsplan 4^{de} kwartaal 2017.

12 Periodieke informatie/sturingsinformatie

- . ☐ **Via Jaarstukken en Begroting**
 - X Paragraaf Projecten
 - ☐ Paragraaf Financieringen
 - ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
 - ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
 - ☐ Programmaverantwoording
- ☐ **X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

13 Evaluatie

- . Niet van toepassing

14 Communicatie

- . In de periode 7 februari 2014 tot heden heeft er een intensief communicatietraject plaatsgevonden waarbij diverse overleggen hebben plaatsgevonden met de gemeenten Weert en Leudal, en met de werkgroep stakeholders. Daarnaast zijn belanghebbenden op diverse informatieavonden geïnformeerd.
De uitkomsten van deze overleggen zijn in samengevatte vorm in deze nota verwerkt.

15. Meegezonden bijlagen

- Advies Landsadvocaat;
- Collegebesluit B&W Leudal.



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: G-15-028

Onderwerp

Voorstel scopewijziging N280 West, wegvak Weert-Leudal.

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 22 december 2015

besluiten:

1. Kennis te nemen van het besluit (BW2015/473) van het college van B&W van de gemeente Leudal en het daarin verwoorde standpunt ten aanzien van de voorkeursvariant, alsmede het advies van de Landsadvocaat d.d. 18 november 2015 (HB/FM/11001416);
2. In te stemmen met voorgestelde projectscope met daarin opgenomen de volgende wijzigingen:
 - het laten vervallen van projectgebied tussen Weert en de A2;
 - de mogelijke uitvoering van de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bosstraat/Heideweg in de gemeente Leudal te koppelen aan de financiële ruimte die moet blijken uit de aanbesteding. Hierop voorsortierend zal de kruising wel worden meegenomen in de verdere projectuitwerking en provinciaal inpassingsplan (PIP);
 - het niet herinrichten van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes (ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279);
3. In te stemmen met het bekrachtigen van het PS besluit G-14-003 d.d. 7 februari 2014 om alternatief 3c uit te gaan werken in de tweede stap van het m.e.r.-onderzoek als onderdeel van de volledige projectscope;
4. In te stemmen met het vaststellen van het projectbudget op € 73,49 mln. ten behoeve van de financiering voor het projectgebied A2 tot aan het Lateraalkanaal Roermond;
5. In te stemmen met de start van de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan inclusief bijbehorend MER en in het kader hiervan de gemeenteraden van Echt-Susteren, Maasgouw, Leudal en Weert te zijner tijd te horen omtrent het voornemen een inpassingsplan vast te stellen;
6. In te stemmen met (verdere) separate besluitvorming voor de deelprojecten N280 wegvak Weert-Leudal en N280 wegvak Roermond;

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 5 februari 2016

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

New Babylon
Bezuidenhoutseweg 57
2594 AC Den Haag

Postbus 11756
2502 AT Den Haag
telefoon (070) 515 30 00
www.pelsrijcken.nl

Pels Rijcken
& Droogleever
Fortuijn *advocaten*
en notarissen

Per post en e-mail

Provincie Limburg
Cluster Wegaanleg
De heer C.L.G. Gurian
Postbus 5700
6202 MA MAASTICHT

onze ref. HB/FM/11001416
uw ref. -
inzake Provincie Limburg; advies alternatieven
N280

H.J.M. Besselink
advocaat
t (070) 515 38 92
f (070) 515 30 95
hjm.besselink@pelsrijcken.nl

18 november 2015

Geachte heer Gurian,

U heeft mijn advies gevraagd over de procedure van de milieueffectrapportage voor de N280, wegvak Baexem.

Begin 2014 hebben provinciale staten na de eerste fase van de milieueffectrapportage besloten om één van de alternatieven nader uit te werken in de tweede fase van de milieueffectrapportage. Het betreft hier het zogenaamde alternatief 3c, waarbij de weg direct ten zuiden van de kern van Baexem zal komen te lopen.

Uit de eerste fase van de m.e.r. bleek dat niet alleen alternatief 3c, maar ook alternatief 5e, die verder zuidelijk van Baexem loopt, zou voldoen aan de doelstellingen, maar dat alternatief 3c – hoewel duurder – ook aan alle randvoorwaarden voldeed, terwijl alternatief 5e niet zou voldoen aan de randvoorwaarden wat betreft natuur en landschap en land- en tuinbouw.

Uiteindelijk hebben provinciale staten daarom besloten om alleen alternatief 3c uit te werken in de tweede fase van de m.e.r..

Inmiddels is gebleken dat er een aanzienlijke opgave ligt om met het gehele project N280 binnen het taakstellend budget te blijven. Met het wegontwerp zoals dat thans voorligt, ongeacht of gekozen wordt voor alternatief 3c of 5e, is dat niet mogelijk.

Bovendien zal de gemeente Leudal bij een keuze voor alternatief 3c geen of slechts een beperkte bijdrage leveren in de kosten van de aanpassingen aan de N280. De

gemeente Leudal blijft voorstander van alternatief 5e en heeft – om die keuze uiteindelijk mogelijk te maken – gepleit om niet alleen alternatief 3c maar ook alternatief 5e in de tweede fase van de m.e.r. mee te nemen.

Tegen deze achtergrond heeft u mij gevraagd de juridische aspecten van de opties, die zich thans voordoen, te belichten. Deze zijn:

- vasthouden aan de beslissing om alleen alternatief 3c in de tweede fase van de m.e.r. uit te werken;
- er alsnog voor kiezen om alternatief 5e in de tweede fase van de m.e.r. uit te werken, en alternatief 3c niet verder onderzoeken;
- het alsnog besluiten om beide alternatieven (3c en 5e) in de tweede fase van de m.e.r. te onderzoeken, en vervolgens op basis van die onderzoeksresultaten tot een definitieve keuze te komen.

In aansluiting op hetgeen wij hierover hebben besproken, kan ik u daarover als volgt berichten.

- 1 In algemene zin kan vooropgesteld worden dat het niet goed denkbaar is dat een besluit – zoals in dit geval het vast te stellen inpassingsplan – wordt vernietigd indien er een (te) veelomvattend MER is gemaakt in de voorbereiding van dat besluit. Als er besluiten worden vernietigd, is dat in de regel omdat er te weinig onderzoek is gedaan om tot een verantwoorde keuze te komen, niet omdat er te veel onderzoek is gedaan. Alleen al vanwege dit uitgangspunt is er wat mij betreft niets op tegen om in de tweede fase van de m.e.r. zowel alternatief 3c als alternatief 5e nader te onderzoeken. Dat sluit ook aan bij de doelstelling van de m.e.r.: inzichtelijk maken wat de milieueffecten zijn van verschillende alternatieven voor de voorgenomen activiteit.
- 2 Op zichzelf waren er begin 2014 valide argumenten om ervoor te kiezen één alternatief verder uit te werken, omdat op basis van de resultaten van de eerste fase van de m.e.r. bleek dat alternatief 5e een grotere aantasting van de EHS en een veel grotere aantasting van het landbouwareaal zou betekenen dan alternatief 3c, terwijl anderzijds de voordelen van alternatief 5e slechts beperkt waren. Die valide argumenten zijn er thans nog steeds, en het voortgaan op de ingezette weg levert dan ook geen extra juridische risico's op. Wel kan de omstandigheid dat het taakstellend budget ontoereikend is voor het gehele project, en het feit dat de gemeente Leudal geen bijdrage zal willen geven aan dit alternatief, in de praktijk betekenen dat na het uitwerken van alleen alternatief 3c, uiteindelijk geen inpassingsplan tot stand kan worden gebracht omdat dat alternatief niet uitvoerbaar is.
- 3 Naar mijn mening is het vanuit juridisch oogpunt wél risicovol om thans opeens te kiezen voor het alleen nog maar uitwerken van alternatief 5e. Niet alleen sluit dat niet aan bij het eerder genomen besluit van provinciale staten, maar bovendien maakt dat ook het in een later stadium voor dat alternatief eventueel vast te stellen inpassingsplan juridisch kwetsbaar, vanwege het feit dat er dan alleen een alternatief

is onderzocht, dat naar verwachting grotere nadelen heeft voor natuur en landbouw, terwijl een ander alternatief dat die nadelen niet heeft, reeds in een (te) vroeg stadium is afgefallen.

- 4 Onder die omstandigheden lijkt mij dan ook juridisch de meest veilige keuze om thans te besluiten om beide alternatieven in de tweede fase van de m.e.r. te onderzoeken. Zo'n alternatievenvergelijking past bij het doel van de m.e.r., en bovendien kan dan daarna in het inpassingsplan een goed gemotiveerde keuze worden gemaakt voor een van beide alternatieven, op basis van volledige en actuele informatie met eenzelfde detailniveau.

Uiteindelijk is, op basis van die informatie, de keuze aan provinciale staten. Die keuze kan worden gemaakt op basis van de op dat moment beschikbare informatie, niet alleen de milieu-informatie, ontleend aan de tweede fase van de m.e.r., maar ook andere belangen die bij zo'n bestuurlijke keuze aan de orde zijn, waaronder financiële belangen en het bestuurlijk draagvlak.

Welke keuze dan ook wordt gemaakt, 3c of 5e, het feit dat die keuze in dit scenario wordt gemaakt op basis van een 2^e fase-m.e.r. waarin twee alternatieven volwaardig zijn onderzocht, maakt die keuze vanuit juridisch oogpunt het meest veilig.

Naar ik aanneem heb ik u hiermee voorshands voldoende geïnformeerd. Tot een nadere toelichting vindt u mij vanzelfsprekend graag bereid.

Met vriendelijke groet,
Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V.

H.J.M. Besselink

Opsteller W.E.P. Pasmans
Eenheld Strategie en Ontwikkeling
Team Team Strategie en Ontwikkeling
Portefeuillehouder De heer Drs. P.J.M. Vogels (wethouder)

Burgemeester	Wethouder	Wethouder	Wethouder	Wethouder	Secretaris
Verhoeven	Walraven	Verlinden	van den Beuken	Vogels	Noppers

Akkoord

Bespreken

Decosnummer

BW2015/473

Onderwerp

Gemeentelijke deelname in aanleg en gebiedsontwikkeling "Ontwikkelas N280-west"

Te nemen besluit

1. Het college van B&W van Leudal kiest voor optie 1: in beginsel inbrengen van een gemeentelijke deelname in de kosten van de aanleg en gebiedsontwikkeling "Ontwikkelas N280-west" in combinatie met de uitvoering van tracévariant 5E bij Baexem.
2. De samen met de betrokken maatschappelijke partners uitgevoerde studies naar gebiedsontwikkeling en compensatiemogelijkheden m.b.t. landbouw, natuur, recreatie en leefomgeving inbrengen in het tracéontwerp en de te sluiten bestuursovereenkomst tussen provincie en de gemeente Leudal.
3. Het commitment uit te spreken om op basis van een raadsvoorstel en raadsbesluit deel te nemen aan de aanleg en gebiedsontwikkeling "Ontwikkelas N280-west" op basis van een met de provincie te sluiten concept Bestuursovereenkomst met de provincie Limburg.
4. Op basis het raadsvoorstel aan de raad voor te stellen, een mogelijke financiële deelname aan de realisatie door de gemeente Leudal van de "Ontwikkelas N280-west" te begrenzen op maximaal €10 miljoen.

Datum in B&W

29-9-2015

**Akkoord
teamleider**



Besluit B & W (invullen door secretaris)

- ☐ Aanhouden
- ☐ Ander besluit
- ☒ Besloten conform advies
- ☐ Besloten conform advies met aanvulling / wijziging

Datum: 29-9-2015

Paraaf Secretaris:



Samenvatting

Door de provincie wordt bestuurlijk overwogen de huidige tracékeuze 3C te verlaten en tracévariant 5E verder uit te werken in een op te stellen Provinciaal InpassingsPlan (PIP). Het college van B&W is voorstander van optie 1: de gemeente Leudal neemt financieel deel aan de aanleg en gebiedsontwikkeling van de "Ontwikkelas N280-west" omdat een verantwoorde opwaardering van het tracé van de N280 essentieel is voor de toekomstige vitaliteit van Leudal en Midden-Limburg. Tracévariant 5E is niet alleen goedkoper maar ook kostenefficiënter aangezien er meer en betere kansen ontstaan voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Een mogelijke deelname van de gemeente Leudal is op grond van een raadsbesluit en is financieel begrenst op 10 miljoen euro onder de voorwaarde van een keuze van de provincie Limburg voor tracévariant 5E bij Baexem. Besteding van de financiële bijdrage van Leudal en de gebiedsgerichte compensatiemaatregelen worden nader uitgewerkt in een bestuursovereenkomst met de provincie en ter instemming aan de gemeenteraad voorgelegd. De gemeente Leudal brengt de verrichtte studies na bespreking in de gemeenteraad in, in de bestuursovereenkomst, het tracéontwerp en het Provinciaal Inpassingsplan. De gemeente Leudal zal tevens het budget voor de overdracht van de gedeelte provinciale weg ter hoogte van de Baexem inzetten voor de opwaardering van de historische kom van Baexem. Hiermee kan de "Ontwikkelas N280-west" uitgroeien tot een co-creatie traject tussen overheden, maatschappelijke partners en inwoners.

Inhoudelijk voorstel

Aanleiding van het voorstel zijn de recente tracéontwerpen en kostenramingen van de N280 tussen Lateraalkanaal en A2 door de provincie Limburg. De noodzakelijke maatregelen van het voorkeurs-tracé 3C leiden tot ontwerpknelpunten en aanzienlijke overschrijdingen van de geraamde aanlegkosten.

Door de provincie wordt bestuurlijk overwogen de huidige tracékeuze 3C te verlaten en tracévariant 5E verder uit te werken in een op te stellen Provinciaal InpassingsPlan (PIP).

Uitgaande van de recente kostenramingen kunnen voor de gemeente Leudal drie keuzeopties worden onderscheiden:

1. De gemeente Leudal neemt ook financieel deel aan de aanleg en gebiedsontwikkeling van de "Ontwikkelas N280-west" tussen Lateraalkanaal en de A2. Deelname door de gemeente Leudal is gebaseerd op een keuze van de provincie Limburg voor tracévariant 5E bij Baexem.
2. Accepteren en meewerken aan de realisatie van tracévariant 3C door de provincie Limburg waarbij de gemeente Leudal zich inzet voor een goede en verantwoorde inpassing, evenwel zonder gemeentelijke deelname in de kosten (anders dan de gebruikelijke lokale infrastructurele verplichtingen).
3. Het risico aanvaarden dat de provincie om financiële redenen niet of zeer ten dele tegemoet komt aan maatregelen gericht op een verantwoorde inpassing dan wel geheel afziet van een structurele aanpassing van het tracé N280 tussen Lateraalkanaal en A2.

Het college van B&W is voorstander van optie 1 omdat een verantwoorde opwaardering van het tracé van de N280 essentieel is voor de toekomstige vitaliteit van Leudal en Midden-Limburg. Tracévariant 5E is niet alleen goedkoper maar ook kostenefficiënter aangezien er meer en betere kansen ontstaan voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Zie voor een nadere onderbouwing collegebesluit 2014/552 "Gebiedsontwikkeling N280 en afsprakenkader provincie".

Een betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming vergroten de aantrekkelijkheid van de dorpen in Leudal voor bedrijfsvestiging en toerisme. Een goede bereikbaarheid van de regio's Eindhoven, Venlo (Greenport) en Zuid-Limburg (Maastricht, Chemelot) maken Leudal en omliggende gemeenten tot een aantrekkelijke woonlocatie. De verbinding met en tussen de centrumsteden Weert en Roermond zorgt voor een sterkere samenhang in de regio Midden-Limburg.

In samenwerking met betrokken maatschappelijke partners, ondernemers en inwoners zijn een aantal studie uitgevoerd naar de kansen voor gebiedsontwikkeling in samenhang met de "Ontwikkelas N280-west". Studies en aanbevelingen zijn tot stand gekomen op het gebied van:

- Cultuurhistorie, conserverende gebiedsvisie varianten N280-west (Bureau 5), aangeboden aan de raad dd. 3-7-2013;
- Natuur, ecologie landschap en recreatie: "Een betere N280" i.s.m. natuur en milieuorganisaties, Waterschap Peel en Maasvallei, provincie en NC-consult/ Altenburg & Wymenga;
- Toekomstperspectief Landbouw nabij N280 (concept) i.s.m. Gebiedsbureau / Weert-Nederweert-Leudal en betrokken agrarische bedrijven, provincie en LLTB en
- Ontwikkelings- en inrichtingsvisie zuidelijke dorpsrand en entree van Baexem (concept) i.s.m. groep bewoners historische kom Baexem, provincie en MTD landschapsarchitecten.

Uit de studies komt nadrukkelijk naar voren dat er veel mogelijkheden zijn voor een duurzame gebiedsontwikkelingen mits er voldoende maatregelen worden genomen in samenhang met het tracéontwerp van de N280.

Mede door de salderingsmogelijkheden opgenomen in het POL2014 kunnen compensatiemiddelen voortvloeiend uit de aanleg van tracévariant 5E worden ingezet om grote delen van de goud- en zilvergroeie natuur in het dal van de Haelensebeek en op de Beegderheide die nu nog als landbouwgronden in gebruik zijn om te zetten in natuur. Voor de noodzakelijke (her)verkaveling van landbouwgronden welke worden aangesneden door de aanleg van de Ontwikkelas N280 kunnen provincie en gemeente Leudal het principe van dynamisch voorraadbeheer toepassen. Het ruimtebeslag dat de opwaardering en verlegging van de N280 met zich meebrengt kan als aanleiding worden gebruikt om bijvoorbeeld gronden die in bestaande plannen van de gemeente Leudal zijn gereserveerd als bouwgrond, maar waarvan de ontwikkeling niet tot stand komt, weer vrij te spelen. Deze kan men weer teruggeven als agrarische grond of een functiewijziging naar natuurgrond, dan wel inzetten in een Integraal ruilproces met als doel om meer en betere natuur en betere landbouw op de beste plaats te situeren. Ook het omruilen van de functies landbouw en natuur bij voorbeeld in de beekdalen, al dan niet met uitbreiding van agrarisch natuurbeheer levert nieuwe perspectieven op.

Dit betekent dat naast inbreng van een financiële bijdrage ook een inbreng mogelijk is in het kader van natuurcompensatie en kavelruil bij de aanpak van de Ontwikkelas N280-west.

Uit de verrichte studies wordt tevens duidelijk dat de uitvoering van alle maatregelen bij variant 3C alleen tegen hoge kosten mogelijk is en niet alle knelpunten kunnen worden aangepakt. Meest doorslaggevend is dat tracévariant 5E sterk bijdraagt aan de opwaardering van de historische kern en de kwaliteit van de leefomgeving van Baexem. Hiermee is tracévariant 5E kostenefficiënter en biedt deze tracévariant meer mogelijkheden voor duurzame gebiedsontwikkelingen. De gemeente Leudal zal het budget voor de overdracht van de gedeelte provinciale weg ter hoogte van de Baexem inzetten voor de opwaardering van de historische kom van Baexem. Door de provincie is in het recente verleden aangegeven hiertoe nog een extra bijdrage op te nemen in het budget voor de aanleg van de N280.

De gemeente Leudal brengt de verrichte studies na bespreking in de gemeenteraad in, in de bestuursovereenkomst, het tracéontwerp en het Provinciaal Inpassingsplan. Hiermee kan de "Ontwikkelas N280-west" uitgroeien tot een co-creatietraject tussen overheden, maatschappelijke partners en inwoners.

Door de besparing in de aanlegkosten die door tracé 5E wordt bereikt (ca. 10 miljoen euro) en een bijdrage van de gemeente Leudal in de kosten van de "Ontwikkelas N280-west" van 10 miljoen euro kan nagenoeg worden voorzien in het onlangs door de provincie berekende financiële tekort. Van belang daarbij is dat alle verkeers- en gebiedsmaatregelen voor een verantwoorde inpassing van de N280 bij Baexem en de andere deeltrajecten worden uitgevoerd.

(Toelichting: Door de provincie is als verdeling tussen provincie en betrokken gemeenten een verdeling van 70% provinciale en 30% gemeentelijke financiering voorgesteld. Op basis van de destijds berekende aanlegkosten van ca. €33 miljoen, komt een gemeentelijk bijdrage op ca. 10 miljoen).

Met de keuze voor optie 1 wil de gemeente Leudal bijdragen aan een spoedige realisatie van de "Ontwikkelas N280-west".

Financiële paragraaf

Voor Leudal bedragen de investeringskosten maximaal € 10 miljoen. Op grond van de huidige uitgangspunten (realisatie in 2018, rentepercentage 3,5%, afschrijvingstermijn 25 jaar) bedragen de kapitaallasten vanaf 2019 € 750.000. Deze kapitaallasten kunnen vanaf 2019 worden gedekt uit de meerjarige resultaten.

Aandachtspunten:

- a. De N280 is een provinciale weg. Aanleg en onderhoud van provinciale wegen is daarom een taak van de provincie. De besteding van de gemeentelijke bijdrage wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Hierin wordt onder andere de besteding van de gemeentelijke bijdrage voor alle verkeers- en gebiedsmaatregelen aangegeven.
- b. Verrekening van meer- of minderkosten. Bij het aangaan van de verplichting wordt in de bestuursovereenkomst vastgelegd dat de maximale bijdrage € 10 miljoen bedraagt. Meerkosten komen voor rekening van de provincie en minderkosten worden verrekend met gemeente.

Het advies is afgestemd met de financieel adviseur en akkoord bevonden.

Inkoopparagraaf

nvt

Personele paragraaf

nvt

Communicatieparagraaf

nvt

Duurzaamheidsparagraaf

nvt

Bijlagen