

Afdeling	: R&E - Algemeen	B&W-voorstel: DJ-3003832
Naam opsteller voorstel	: Ralph van den Waardenberg R.vanden.Waardenberg@weert.nl, 0495-575683	Zaaknummer: 2730409
Portefeuillehouder	: dr. T.J.J. (Thomas) van Gemert	Publicatie: Openbaar

Onderwerp

Hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert (wegvak Ringbaan Oost – Biesterbrug).

Voorstel

Aan de gemeenteraad voorstellen:

1. In te stemmen met de voorkeursvariant B voor het wegvak Ringbaan Oost – Biesterbrug (exclusief de kruispuntaanpassing Wiekendreef);
2. In te stemmen met de principekeuze van kruispuntvariant B (reguliere gelijkvloerse oversteek) voor de aansluiting op de Wiekendreef.
3. Het restantdeel ad € 861.000,- van de vetgedrukte prioriteit (nr.15) uit de begroting 2022 beschikbaar te stellen;
4. Het restantdeel van de ontvangen subsidie van de Provincie Limburg ad € 836.000,- aan te wenden als cofinanciering voor dit project;
5. De extra ontvangen rijksbijdrage ad € 634.455,- aan te wenden als cofinanciering voor dit project;
6. Een aanvullend investeringsbudget van € 2.785.460,- beschikbaar te stellen;
7. De kapitaallasten van het besispunt 2 van € 28.413,- ten laste van het begrotingsresultaat te brengen;
8. De kapitaallasten van het investeringsbudget dat ten laste blijft van de gemeente Weert (€ 1.315.005,- na aftrek van de ontvangen subsidies van provincie en Rijk ter hoogte van € 1.470.455,- van het totaalbedrag € 2.785.460,-), ad € 43.395,- na afronding van het project ten laste van het begrotingsresultaat brengen. Dit zal, op basis van de planning, ingaan met de begroting van 2028.

Inleiding

Op 9 februari 2022 heeft de gemeenteraad ingestemd met de realisatie van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Weert en Nederweert, als onderdeel van de verbinding Weert–Venlo. In diezelfde vergadering is ook unaniem een motie aangenomen om een verkeersveilige aansluiting op de Wiekendreef te realiseren. Daarmee erkende de raad de ervaren onveiligheid ter plaatse en gaf zij de opdracht om dit duurzaam op te lossen.

Het project wordt uitgevoerd in twee delen:

1. Het tracé van de Randweg-Zuid in Nederweert tot aan de Ringbaan-Oost in Weert.
2. Het tracé van de Ringbaan-Oost tot aan de Wiekendreef in Weert.

De uitvoering van het eerste deel is op 23 september 2024 gestart en verloopt volgens planning. Het gedeelte in Nederweert is inmiddels klaar; de openingshandeling vond plaats op 6 december 2024. In maart 2025 zijn de werkzaamheden op het Weertse deel opgestart, die doorlopen tot aan de Ringbaan-Oost.

In te vullen door het B&W secretariaat:

☒ Akkoord

☐ Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder

☐ Anders, nl.:

Beslissing d.d.: 23-9-2025

☐ Niet akkoord

☐ Gewijzigde versie

Nummer: 3

De secretaris,

Het voorstel dat nu voorligt gaat over het tweede deel: het tracé van de Ringbaan-Oost tot aan de Wiekendreef. Voor dit deel zijn drie hoofdvarianten onderzocht:

- Variant A: verbreding huidig fietspad aan de noordzijde met rotonde bij de Wiekendreef.
- Variant B: fietspad aan de kanaalzijde, met subvarianten B1 (kruispunt), B2 (grote rotonde ideaalprofiel) en B3 (rotonde minimaal profiel).
- Variant C: fietspad aan de kanaalzijde met knip voor gemotoriseerd verkeer.

Variant C is afgefallen, omdat de Helmondseweg een essentiële route is voor hulpdiensten en dagelijks 3.500–4.300 voertuigen verwerkt waarvoor geen volwaardig alternatief bestaat. Variant A scoort lager op veiligheid en comfort door veel kruisingen met inritten. Verkeerskundig scoort de rotonde (B2/B3) het hoogst, maar deze vraagt fors meer ruimte, leidt tot hogere kosten (raming ca. € 3.985.460,-) en kent nul draagvlak bij omwonenden.

Om die reden wordt nu gekozen voor de kruispuntvariant B zonder rotonde. Deze variant is verkeerskundig goed inpasbaar, biedt met aanvullende maatregelen voldoende veiligheid en past beter bij de financiële kaders en de wensen van de omgeving. De investering komt hierdoor € 600.000,- lager uit (totaal € 3.385.460,-). Het kruispunt wordt verkeersveilig ingericht met maatregelen zoals een 30 km/h-regime, plateaus, conflictarme oversteken en heldere markering. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de motie uit 2022 en wordt het gevoel van onveiligheid bij fietsers verminderd.

Doel(en)

Het voltooiën van het project Hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert, zodat meer fietsers op een veilige, snelle en comfortabele manier zich kunnen verplaatsen tussen Weert en Nederweert.

Resultaten

Het realiseren van de hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert en een verkeersveilige aansluiting op de Wiekendreef.

Activiteiten

Het vaststellen van de voorkeursvariant en het beschikbaar stellen van het benodigde uitvoeringskrediet.

Argumenten

1.1 De gemeenteraad heeft op 9 februari 2022 ingestemd met de realisatie van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Weert en Nederweert.

Het project is door de Provincie Limburg en beide gemeenten aangemerkt als kansrijk en toonaangevend en draagt bij aan de Omgevingsvisie Weert en het Mobiliteitsplan 2030.

1.2 Wegvakvariant B is de meest evenwichtige en verkeerskundig beste keuze.

Tijdens het proces zijn drie hoofdvarianten onderzocht met de omwonenden van de Helmondseweg. Variant A bood de meest directe route maar kruist veel in- en uitritten, wat comfort en veiligheid voor fietsers vermindert. Variant C, met een knip voor gemotoriseerd verkeer, bleek verkeerskundig niet haalbaar vanwege de essentiële functie van de Helmondseweg voor hulpdiensten en de intensiteit van 3.500–4.300 voertuigen per dag. Variant B verplaatst het fietspad naar de kanaalzijde. Hiervoor is een oversteek bij de Ringbaan-Oost nodig, maar daarna rijden fietsers conflictvrij langs de Helmondseweg. Dit levert zowel verkeersveiligheid als comfort op

en is verkeerskundig goed inpasbaar. Daarom is variant B de voorkeursvariant op wegvakniveau.

1.3 Wegvakvariant B, waarbij het fietspad aan de kanaalzijde wordt gesitueerd heeft steun binnen het doorlopen participatieproces.

Zowel in de eerste fase van participatie, als ook de aanvullende participatie in 2025 blijkt dat wegvakvariant B, waarbij het fietspad aan de kanaalzijde wordt gesitueerd op steun kan rekenen van de meerderheid.

2.1 Kruispuntvariant B vormt een verkeersveilige aansluiting en geeft uitvoering aan de motie uit 2022.

De gemeenteraad nam op 9 februari 2022 unaniem een motie aan die oproep tot een verkeersveilige oplossing bij de Wiekendreef. Uit de ongevallencijfers blijkt geen structureel hoog risico, maar het gevoel van onveiligheid – met name bij fietsers – is groot. Met kruispuntvariant B wordt dit gevoel serieus geadresseerd en wordt voorzien in een veilige oversteek, passend bij de oproep van de motie.

2.2 Kruispuntvariant B is gekozen als alternatief voor de rotonde.

Eerdere varianten met rotonde scoorden verkeerskundig het beste op veiligheid, maar vroegen om meer ruimte, hogere kosten en stuitten op nul draagvlak bij de omgeving. Het principe van een regulier kruispunt (variant B) is verkeerskundig inpasbaar, vraagt minder ruimtebeslag en biedt – met aanvullende maatregelen – een voldoende veilige oplossing. Daarmee vormt dit een proportioneel alternatief voor de rotonde.

2.3 Als de scope van afwegen niet enkel verkeerskundig wordt gemaakt, maar in bredere context wordt gezien dan is het principe van de kruispuntsoplossing (variant) A het voorkeursalternatief.

Direct na het zomerreces is door het projectteam nog een keer kritisch onderzocht en afgewogen hoe om te gaan met de aansluiting op de Wiekendreef. Kijkend naar het gebrek aan draagvlak, de beste inpassing in de omgeving c.q. kleinste ruimtebeslag, verkeerskundige inzichten en de second opinion van bureau Kragten is het voorkeursscenario het principe zoals gepresenteerd als kruispuntvariant. Deze combinatie biedt, bij nader inzien, de beste balans tussen verkeersveiligheid, comfort, ruimtegebruik en draagvlak bij omwonenden. De eerder voorgestelde rotondevariant (B3) wordt hiermee verlaten.

3.1 De totale kosten voor de voorkeursvariant bedragen € 4.246.460,-. Met het toekennen van het restant uit de prioriteit van de begroting 2022, is er een tekort.

Doordat in de quickscan uitgegaan is van het enkel verbreden van het huidige fietspad, is de raming niet toereikend. Op het wegvak Helmondseweg is meer nodig om de verkeerssituatie robuust in te passen en verkeersveilig te maken. Mede gelet op het participatieve traject wat is doorlopen en de motie om een verkeersveilige aansluiting op de Wiekendreef te realiseren is het resterende bedrag uit de prioriteit (€ 861.000,-) niet toereikend.

4.1 In 2022 heeft de gemeente Weert een subsidiebedrag ontvangen van € 1.512.500,-.

Tijdens de raadsvergadering van 9 februari 2022 heeft de gemeenteraad ingestemd met het aanwenden van deze cofinanciering voor een bedrag van € 676.500,-. Er resteert nog een gedeelte van: € 836.000,- dat als cofinanciering voor dit project wordt ingezet.

4.2 In de subsidieaanvraag heeft de Provincie Limburg een risicobedrag opgenomen van eenmalig maximaal € 300.000,- ten behoeve van onvoorziene omstandigheden.

Dit risicobedrag wordt, na besluitvorming door de gemeenteraad, aan Gedeputeerde Staten formeel aangevraagd. De gemeente financiert dit nu voor, met als risico dat het college van Gedeputeerde Staten, hierin negatief besluit.

5.1 *De gemeente Weert heeft van het Rijk aanvullend subsidie ontvangen (€ 634.455,-) voor het gedeeltelijk dekken van het tekort voor de hoogwaardige fietsverbinding.*
Het ministerie van I&W heeft medio 2024 een subsidieaanvraag opengesteld voor 'snelfietsroutes'. Vanuit de regio Midden-Limburg is dit project Weert aangedragen om subsidie te ontvangen. Tijdens het BO-MIRT op 6 november 2024 is ingestemd met een totale subsidie van 1,5 miljoen euro voor het gehele project. Op 20 november 2024 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden waar deze verdeling bestuurlijk is vastgesteld. Voor Weert is een nettobedrag van € 634.455,- beschikbaar. De Provincie ontvangt de subsidie in de vorm van een SPUK-regeling, waarna de gemeente hier aanspraak op kan maken.

6.1 *Er is aanvullend een investeringsbudget van € 2.785.460,- nodig om de voorkeursvariant te kunnen realiseren;*
Het restant budget uit de prioriteit, zoals bij 3.1 aangegeven is niet toereikend. Er is aanvullend een investeringsbudget van € 2.785.460,- nodig om de voorkeursvariant te realiseren.

Kanttekeningen en risico's

2.1 *Verkeerskundig is de rotonde de meest wenselijke en de meest verkeersveilige kruispuntsvorm.*
Uit de studie van RA+ en de second opinion van Kragten komt de rotonde als principeoplossing als meest verkeersveilige variant naar voren. Dit is op basis van landelijke richtlijnen. Tijdens het participatieproces en de informatievond voor raadsleden op 3 september jl. is toegelicht dat de rotonde verkeerskundig de beste optie is. Ook is dit de meest logische keuze als in de toekomst het fietspad wordt doorgetrokken naar het Bassin, zodat deze route aansluit op de doortraproute van Weert naar Eindhoven. Doordat fietsers bij de rotonde binnen de bebouwde kom in de voorrang zitten, kunnen zij zonder veel oponthoud doorfietsen. Er zijn grootschalige onderzoeken gestart (door CROW en SWOV in 2025) naar de veiligheid van rotondes voor fietsers, gericht op het ontwerpen van veiliger rotondes. De algemene consensus is dat ombouwen naar een rotonde de veiligheid verbetert, met een aanzienlijke afname van het aantal ongevallen.

2.2 *De kosten van de rotonde zijn in werkelijkheid hoger dan de geraamde € 600.000,-.*
Doordat werk met werk wordt gemaakt, is de rotonde nu voor € 600.000,- geraamd. Als op een later moment alsnog voor een rotonde wordt gekozen is dit bedrag niet meer toereikend. Er zal dan opnieuw een raming moeten worden opgesteld.

4.1 *Er is een reëel risico ten aanzien van de provinciale subsidie.*
Bij het niet, conform afspraak, uitvoeren van het project moet Gedeputeerde Staten een nieuw besluit nemen over de verleende subsidie.

7.1 *Het niet beschikbaar stellen van het resterende bedrag van € 1.315.005,- resulteert in het niet voltooien van het project 'hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert'.*
De financiële structurele ruimte in de conceptbegroting 2026-2029 is beperkt. Met de structurele lasten van dit voorstel is daarin nog geen rekening gehouden, waardoor de beschikbare ruimte verder wordt verkleind.

Financiële, personele en juridische gevolgen

De bijgevoegde ramingen gaan uit van de variant met rotonde. Het totale bedrag komt dan uit op € 4.246.460,-. De rotonde (variant B3) is geraamd op (afgerond) € 600.000,-. De gevraagde totaalinvestering van dit voorstel is € 3.646.460,-.

De kostenraming betreft namelijk een SSK-raming met marges voor ontwerpwijzigingen. Dit betekent dat kleine verschillen in het profiel binnen de huidige bandbreedte vallen en geen afzonderlijke besparingen opleveren. Het verlagen van de risico's wordt in deze fase nu niet voorgesteld. Bij de nadere uitwerking van voorlopig ontwerp naar definitief

ontwerp worden de risico's concreter en wordt het aanbestede bedrag concreter. De raming is prijspeil 2024.

Vanuit onze gemeentelijk middelen resteert € 861.000,- vanuit prioriteit 15 uit begroting 2022. Er is een aanvullende rijkssubsidie toegekend van € 634.455,- en er resteert nog een gedeelte van de toegekende subsidie van de Provincie Limburg van € 836.000,-.

Op basis van de raming behorend bij het schetsontwerp is er een tekort van € 1.315.005,-. De kapitaallasten van het restant van de prioriteit van € 861.000,- en het aanvullende benodigd investeringsbudget van € 1.315.005 (na inzet van provinciaal en rijkssubsidie) bedragen respectievelijk € 28.413,- en € 43.995,- (totaal € 71.808,-) en komen na afronding van het project ten laste van het begrotingsresultaat (op basis van de planning begroting 2028).

De financiële gevolgen worden in onderstaand overzicht samengevat:

		Kapitaallasten
Investeringsbudget	€ 3.646.460	
Beschikbaar prio 2022	€ 861.000	€ 28.413
Aanvullend budget	€ 2.785.460	
Externe financiering:		
- Subsidie Rijk	€ 634.455	
- Subsidie Provincie	€ 836.000	
	€ 1.470.455	
Ten laste van gemeente Weert	€ 1.315.005	€ 43.395
		€ 71.808

Overleg gevoerd met

Intern:

- Selma van Mensvoort – ambtelijk opdrachtgever – afdeling R, E & V
- Martijn de Leeuw – adviseur mobiliteit – afdeling R, E & V
- Mia Aerdt – businesscontroller – afdeling F&C

Extern:

- [REDACTED] Projectleider hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert
- [REDACTED] – RMO-Coördinator Midden-Limburg
- [REDACTED] – beleidsmedewerker mobiliteit Provincie Limburg

Participatie

Dit project is participatief opgepakt. In samenspraak met de omwonenden is de totstandkoming van de varianten doorlopen. Er hebben in totaal 2 informatieavonden plaatsgevonden voor alle omwonenden en meerdere werkgroepsessies. De laatste reguliere informatieavond vond plaats op 9 december 2024.

Naar aanleiding van de commissiebehandeling in februari 2025 zijn daarnaast twee aanvullende participatiebijeenkomsten georganiseerd: op 14 april 2025 en op 30 juni 2025. Tijdens de bijeenkomst op 14 april 2025 is vooral input opgehaald bij omwonenden over de variantenkeuze, verkeersveiligheid en het ruimtebeslag van de rotonde. Op 30 juni 2025 is een second opinion op de varianten door een extern bureau gepresenteerd en toegelicht, waardoor verdere verduidelijking en optimalisatie van het voorstel mogelijk werd. De verslagen en presentaties van deze bijeenkomsten zijn als bijlage aan dit voorstel toegevoegd.

Tijdens Samen doen, samen in gesprek op 25 augustus jl. heeft wethouder Van Gemert toegezegd om voorafgaand aan de commissievergadering een bezoek ter plaatse te organiseren; dit bezoek vindt plaats op maandag 29 september 2025.

Na besluitvorming door de gemeenteraad wordt de aanbesteding gestart en wordt gewerkt met een bouwteam. Hierin wordt het schetsontwerp van nu, doorontwikkeld naar een definitief ontwerp met raming. Hierin worden de omwonenden wederom betrokken. We voorzien een drietal bijeenkomsten.

Communicatie

Eerder hebben we gemerkt dat dit dossier als gevoelig en impactvol wordt ervaren door omwonenden en betrokkenen. Daarom communiceren we het raadsbesluit zorgvuldig:

- Direct omwonenden van de Wiekendreef en Helmondseweg ontvangen een bewonersbrief met toelichting op het besluit en de vervolgstappen.
- Algemene communicatie verloopt via de gemeentelijke website op de projectpagina.

Met deze aanpak bieden we inwoners duidelijkheid en zorgen we voor transparantie richting raad en omgeving.

Planning

- Aanbesteding: Q1 2026 – Q2 2026
- Engineering naar DO + bestekraming: Q3 2026
- Start uitvoering: Q4 2026

Evaluatie

Dit voorstel wordt niet geëvalueerd.

Bijlage(n)

1. Concept Persbericht
2. Raadsvoorstel

Bijlagen bij 2. Raadsvoorstel:

1. Presentatie afsluitende informatieavond d.d. 9 december 2024
2. Verslagen informatieavonden 2023 en 2024
3. Multicriteria Analyse (MCA)
4. Voorlopige ontwerpen:
 - o 23302.1 E.18 SO variant A blad 1 van 2
 - o 23302.1 E.18 SO variant A blad 2 van 2
 - o 23302.1 E.18 SO variant B blad 1 van 2
 - o 23302.1 E.18 SO variant B blad 2 van 2
 - o 23302.1 E.18 SO variant C blad 1 van 2
 - o 23302.1 E.18 SO variant C blad 2 van 2
 - o Variant B2 rotonde Wiekendreef
5. Financieel overzicht betreft subsidie en stand van zaken Weert
6. Verkeersadvies Politie
7. Kostenoverzichten per variant
 - o Raming A 23302.1 E17 krr 02-A jhe
 - o Raming B 23302.1 E17 krr 02-A jhe
 - o Raming C 23302.1 E17 krr 02-A jhe
8. Verslag en presentatie informatieavond 14 april 2025
9. Verslag en presentatie informatieavond 30 juni 2025
10. Second opinion zoals gepresenteerd op 30 juni 2025