

Afdeling	: PRO - Projecten	Raadsvoorstel: DJ-2763634
Naam opsteller voorstel	: Eric Sprangers , Ralph van den Waardenberg (0495-575358)	Zaaknummer: 2763607
Portefeuillehouder	: dr. T.J.J. (Thomas) van Gemert	Publicatie: Openbaar

Onderwerp

Herinrichting Ringbaan-Zuid en Stadsrandzone

Voorstel

1. In te stemmen met de voorkeursvariant voor de Ringbaan Zuid en hiervoor:
 - a. Een investeringsbudget van € 5.068.000,- beschikbaar te stellen voor de wegen van Ringbaan Zuid.
 - b. Een investeringsbudget van € 525.525,- beschikbaar te stellen voor de fietspaden van Ringbaan Zuid.
 - c. Een investeringsbudget van € 560.000,- beschikbaar te stellen voor de verkeersregelinstallatie (VRI) van de Ringbaan Zuid.
 - d. Grond te verwerven met een geschatte waarde van € 55.275,-;
2. In te stemmen met de inrichting van de Stadsrandzone, inclusief waterberging van € 2.800 m3 en hiervoor een investeringsbudget beschikbaar te stellen van € 600.000,-;
3. Een deel van de kapitaallasten van de VRI ter hoogte van € 25.733,- met ingang van 2028 te dekken uit het budget vervangingsinvesteringen;
4. De kapitaallasten van de fietspaden en de rotonde J.W. Frisolaan met ingang van 2028 te dekken uit "de Stelpost knelpunten weginfrastructuur" en de overige kapitaallasten met ingang van 2028 te dekken uit de vetgedrukte prioriteit 2.8 uit de begroting 2025 "Aanpak mobiliteit en inrichting Stadsrandzone".

Inleiding

Op 14 april 2021 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om een verkeersveilige oversteek voor langzaam verkeer bij de Johan Willem Frisolaan te realiseren binnen de beschikbare middelen uit de knelpunten weginfrastructuur 2021. Vervolgens heeft de raad op 12 juli 2023 ingestemd met het voorbereidingskrediet van €100.000,- voor de verdere uitwerking van de projectopdracht, waarin de verkeersveilige oplossing voor de Johan Willem Frisolaan is verwerkt.

In de projectopdracht is de scope van de motie aangepast. Niet alleen de oversteek bij de Johan Willem Frisolaan moet verbeterd worden, maar ook andere knelpunten op de Ringbaan-Zuid vragen aandacht. Daarnaast is er een aanvullende opgave voor het verbeteren van de doorstroming op het wegvak Ringbaan-Zuid, het voorzien van een waterberging en inzetten op vergroening vanuit het afkoppelingsproject Moesel fase 2 in de Stadsrandzone (direct ten zuiden van de Ringbaan-Zuid). Deze Stadsrandzone is eerder vastgelegd in de Structuurvisie Weert 2025 en Natuur- en Landschapvisie (23 november 2016).

Om efficiëntie te waarborgen, zijn beide opgaven in samenhang opgepakt. De uitkomsten van dit voorstel worden verwerkt en meegenomen in het verkeersonderzoek Ringbanen, dat momenteel in uitvoering is. Dit sluit aan bij de wens van de gemeenteraad, zoals uitgesproken in de vergadering van 31 oktober 2024 (behandeld op 4 november 2024), om bij toekomstige aanpassingen de gehele Ringbaan integraal te bekijken.

Dit voorstel betreft de voorkeursvariant voor de herinrichting van de Ringbaan-Zuid en de inrichting van de Stadsrandzone. Hiermee worden zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming verbeterd, en wordt een toekomstbestendige oplossing geboden voor het fietsverkeer, de waterberging en de landschappelijke inrichting

Relatie tot de strategische visie

Dit voorstel geeft invulling aan de waarden 'Iedereen doet mee', 'Natuurlijke en landschappelijke kwaliteit' en 'goed ontsloten en verweven met de regio' uit de Strategische Visie.

Effect

Dit voorstel draagt bij aan het bereiken van de volgende effecten:

- De leefomgeving is biodivers en klimaatadaptief.
- Weert heeft een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.
- Inwoners voelen zich positief gezond.

Doel(en)

Dit project verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming op de Ringbaan-Zuid, met focus op veilige oversteken en betere fietsvoorzieningen. Tegelijk wordt de stadsrandzone ingericht met waterberging en groen, wat bijdraagt aan een duurzame en leefbare omgeving.

Argumenten

1.1 De voorkeursvariant geeft concrete invulling aan de opgave op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en de benodigde vergroening, waterberging.

Om de veiligheid en doorstroming op de Ringbaan-Zuid structureel te verbeteren, is een voorkeursvariant (zie ook bijlage 1) opgesteld die de meest effectieve maatregelen combineert. Onderstaand het overzicht van de voorkeursvariant:

- Kruispunt Ringbaan-Zuid / Maaseikerweg: uitbreiding en aanpassing van de opstelstroken bij de verkeersregelininstallatie (VRI) en vernieuwing van de VRI-installatie. De huidige VRI-installatie is verouderd en is aan vervanging toe. Kijkend naar het huidige en toekomstige verkeersaanbod is het wenselijk twee rechtsafstroken toe te voegen op de Maaseikerweg, rechtsaf naar de Ringbaan Oost en op de Ringbaan Zuid rechtsaf naar de Maaseikerweg.
- Kruispunt Ringbaan-Zuid / Johan Willem Frisolaan – Keentersteeg: om het verkeer ter plaatse af te remmen en de doorstroming voor alle aansluitingen te verbeteren wordt voorgesteld om een 3-poots rotonde aan te leggen. Hierdoor wordt een veilige oversteek voor langzaam verkeer gecreëerd. Om onveilige en ongewenste situaties te voorkomen, wordt de verbinding Keentersteeg met de Ringbaan-Zuid fysiek afgesloten voor alle verkeer. Autoverkeer rijdt via de Maaseikerweg, fietsverkeer wordt geleid naar de rotonde en heeft geen omrijafstand
- Kruispunt Ringbaan-Zuid / Kerkstraat-St. Jozefslaan: de rotonde Kerkstraat is een rotonde met een kleine boogstraal en voldoet niet aan de richtlijnen zoals deze op vandaag worden toegepast. Daarnaast is in de gebiedsvisie Keent-Moesel aangegeven dat de St. Jozefslaan de ontsluitende functie heeft voor de wijk en niet de Kerkstraat. Met het oog op de verkeersveiligheid en de vigerende richtlijnen ten aanzien van wegontwerp is de huidige aansluiting van de Sint Jozefslaan op de Ringbaan-Zuid niet wenselijk. Het voorgaande overwegende heeft er toe geleid dat voorgesteld wordt om de rotonde op de Kerkstraat te saneren en een nieuwe rotonde te realiseren op de t-splitsing St. Jozefslaan – Ringbaan Zuid. De ruimte bij de St. Jozefslaan is toereikend om een passende (grotere) rotonde te realiseren waarop het toekomstige verkeer goed kan afwikkelen. Fietsverkeer vanuit de Kerkstraat en de Mastenbroekweg worden omgeleid naar de St. Jozefslaan. Op deze wijze saneren we één volledige aansluiting en brengen we één aansluiting terug, passend binnen de benodigde afmetingen.

- Aanvullende fietsverbindingen: vanaf de Maaseikerweg wordt een informeel fiets-wandelpad aangelegd tot aan de Bocholterweg. Vanwege de ligging van een tankstation wordt een deel van dit pad aan de achterzijde van het tankstation gesitueerd.
- Tot slot wordt voorgesteld om een middenberm toe te passen op de Ringbaan Zuid. Door een fysieke scheiding tussen de rijbanen te creëren wordt inhalen onmogelijk gemaakt en worden ongewenste manoeuvres nabij het tankstation voorkomen.

1.2 Deze maatregelen zijn zorgvuldig afgewogen tegen andere mogelijke varianten.

Conform afspraak met de gemeenteraad worden de overige varianten die onderzocht zijn ook benoemd. In bijlage 1 (samenvatting) en bijlage 2 (rapportage) is een vergelijking opgenomen waarin de voor- en nadelen van verschillende scenario's inzichtelijk zijn gemaakt.

1.3 De scope van het project is uitgebreid met een fietsverbinding langs de Ringbaan-Zuid om de verkeersveiligheid en samenhang binnen het fietsnetwerk te verbeteren.

Tijdens de uitwerking van de voorkeursvariant is geconcludeerd dat een extra fietsverbinding langs de Ringbaan-Zuid noodzakelijk is om de veiligheid en doorstroming voor fietsers te verbeteren. Bij het vaststellen van de projectopdracht is dit ook als wens naar voren gebracht. Deze uitbreiding zorgt voor een betere aansluiting op bestaande fietsroutes en verkleint de barrièrewerking van de Ringbaan-Zuid. Door deze maatregel binnen dit project mee te nemen, wordt efficiëntie behaald in de uitvoering en wordt voorkomen dat er op een later moment aanvullende ingrepen nodig zijn. Hierdoor ontstaat een toekomstbestendige en samenhangende oplossing voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer.

1.4 Het participatietraject is zorgvuldig doorlopen met meerdere bijeenkomsten voor omwonenden en belanghebbenden.

Bij de uitwerking van dit project is een uitgebreid participatietraject doorlopen om omwonenden en belanghebbenden te informeren en hun input te verwerken. In totaal zijn er drie informatieavonden georganiseerd op 15 mei 2024, 3 juli 2024 en 4 september 2024. Tijdens deze bijeenkomsten zijn verschillende scenario's toegelicht en hebben belanghebbenden de mogelijkheid gekregen om wensen en aandachtspunten mee te geven. Vooral met betrekking tot het langzaam verkeer zijn aanpassingen doorgevoerd in de ontwerpen op de verschillende plekken.

1.5 Dit project kan direct worden uitgevoerd, vooruitlopend op het bredere verkeersonderzoek Ringbanen.

De gemeenteraad heeft in oktober 2024 middelen beschikbaar gesteld voor een grootschalig verkeersonderzoek naar de gehele Ringbaan. Hoewel dit onderzoek nog loopt, is het noodzakelijk om de maatregelen op de Ringbaan-Zuid al in gang te zetten. Een meerderheid van de gemeenteraad sprak zich uit over een verbreding van de Ringbanen naar 2x2. Kijkend naar de geprognostiseerde verkeerscijfers, is dat voor dit wegvak niet nodig gebleken. De belangrijkste verklaring hiervoor kan gevonden worden in het feit dat verreweg de meeste ontwikkelingen in de afgelopen jaren én in de komende jaren zich concentreren rondom het noorden Weert. Dit deeltraject is gebaseerd op eerdere analyses, waarin de verkeersveiligheidsknelpunten en doorstromingsproblemen op deze specifieke locaties reeds zijn vastgesteld.

Door nu te starten met de uitvoering van deze maatregelen, worden urgente problemen aangepakt en wordt voorkomen dat noodzakelijke ingrepen onnodig worden uitgesteld.

1.6 Efficiëntie door combinatie van maatregelen en noodzakelijke vervangingen.

Naast de verkeerskundige verbeteringen omvat de voorkeursvariant ook de vervanging van verouderde VRI-installatie en het aanpassen van opstelstroken. Dit zorgt ervoor dat investeringen doelmatig worden ingezet en dat dubbel werk in de

toekomst wordt voorkomen. Door verschillende opgaven te combineren binnen één uitvoeringsproces, worden kosten bespaard en wordt de impact op de omgeving beperkt.

2.1 De Stadsrandzone voorziet in de noodzakelijke waterberging en draagt bij aan klimaatadaptatie.

Om wateroverlast in de wijken Keent en Moesel te voorkomen, wordt in de Stadsrandzone een waterberging van 2800 m³ gerealiseerd vooral t.b.v. herinrichting Moesel fase 2. Dit is noodzakelijk, omdat de huidige rioleringscapaciteit in deze wijken onvoldoende is om piekbelasting tijdens hevige regenval op te vangen. De aanleg van deze waterberging is in lijn met de doelstellingen van het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) en draagt bij aan een robuuster watersysteem.

2.2 De inrichting van de Stadsrandzone versterkt de leefbaarheid en biedt ruimte voor recreatie.

Met de aanleg van wandelpaden, veilige oversteekplaatsen en een groene omgeving wordt de Stadsrandzone een toegankelijk gebied voor omwonenden door de aanleg van veilige oversteekplaatsen. Dit verkleint de barrièrewerking van de Ringbaan-Zuid en creëert een recreatieve verbinding tussen de stad en het buitengebied. Tijdens het participatietraject hebben bewoners nadrukkelijk aangegeven behoefte te hebben aan veilige oversteekmogelijkheden en een aantrekkelijke verblijfsruimte. Met dit voorstel wordt hieraan invulling gegeven.

3.1 De financiering voor de voorkeursvariant Ringbaan-Zuid wordt deels gedekt uit de bestaande stelpost Ringbanen.

Een groot deel van de kosten voor de uitvoering van de voorkeursvariant wordt gefinancierd vanuit de bestaande stelpost Ringbanen. Hierdoor kan een deel van de investeringen in verkeersveiligheid en doorstroming op de Ringbaan-Zuid worden gerealiseerd binnen de eerder vastgestelde stelpost.

De gemeenteraad heeft op 17 mei 2017 de knelpuntennotitie Ringbanenstelsel vastgesteld, waarin diverse knelpunten en oplossingsrichtingen zijn benoemd, waaronder:

- Ringbaan-Zuid / Maaseikerweg: Het verbeteren van de oversteek voor fietsers en voetgangers en het verminderen van doorgaand verkeer op de Maaseikerweg, met als randvoorwaarde het bevorderen van de doorstroming en het voorkomen van wachtrijen in de spits.
- Ringbaan-Zuid / Johan Willem Frisolaan: Het veiliger maken van de oversteek voor fietsers en voetgangers, waarbij in het onderzoek is meegenomen of een middengeleider een geschikte oplossing kan zijn.
- Olifantenpaadjes: Bij Laurenburg en ter hoogte van het tankstation op de Ringbaan-Zuid / Oost bij de Moeselpeelweg is aandacht nodig voor ongewenste oversteekbewegingen.

4.1 Voor de inrichting van de Stadsrandzone wordt gebruikgemaakt van middelen uit het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP).

De waterberging in de Stadsrandzone draagt direct bij aan de doelstellingen uit het GRP. Daarom wordt € 58.000,- uit het restantbudget van het GRP ingezet om een deel van de kosten voor de realisatie van de waterberging te dekken. Dit zorgt ervoor dat klimaatadaptieve maatregelen efficiënt worden meegenomen in de herinrichting.

5.1 De extra ontvangen rijksbijdrage wordt ingezet als cofinanciering voor de aanleg van de rotonde Johan Willem Frisolaan.

Vanuit het Rijk is vanuit 'de specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' € 167.223,86 beschikbaar gesteld, specifiek voor de realisatie van de rotonde bij de Johan Willem Frisolaan. Door deze bijdrage in te

zetten als cofinanciering, wordt de benodigde gemeentelijke investering beperkt en wordt een verkeersveilige oplossing gerealiseerd die aansluit bij de doelstellingen van dit project.

Kantttekeningen en risico's

1.1 *Het afsluiten van kruisingen kan leiden tot ongewenste alternatieve routes en olifantenpaadjes.*

Door het opheffen van de oversteek bij de Kerkstraat en de afsluiting van de Keentersteeg voor autoverkeer, kan er een verschuiving van verkeersstromen plaatsvinden. Dit kan ertoe leiden dat weggebruikers onbedoeld andere routes of informele oversteekplaatsen gaan gebruiken. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen, worden de oversteekmogelijkheden en fietsroutes verbeterd en worden fysieke bebording en inrichting ingezet om gewenst gedrag te stimuleren.

1.2 *Voor de realisatie van de (voorkeurs)variant en de fietsverbindingen is grondverwerving noodzakelijk.*

Voor enkele onderdelen van het project, waaronder de aanleg van de nieuwe fietsverbinding, is grondverwerving nodig. Dit kan impact hebben op de planning en uitvoering. In het verkeersbesluit wordt bepaald welke gronden noodzakelijk zijn, waarna hierover afspraken met eigenaren worden gemaakt. Dit proces wordt zo zorgvuldig en efficiënt mogelijk doorlopen om vertraging te minimaliseren.

1.3 *De kostenverdeling met de provincie moet nog definitief worden vastgesteld.*

In de huidige raming is opgenomen dat de gemeente alle kosten voor de uitvoering financiert. Dit geldt ook voor de aanpassing van de kruising Maaseikerweg, waar zowel provinciale als gemeentelijke wegen samenkomen. Op basis van de gangbare verdeelsleutel zou de provincie in principe 25% van de kosten bijdragen en de gemeente 75%. De exacte bijdrage van de provincie wordt echter pas definitief na besluitvorming en uitvoering van de werkzaamheden. Dit kan op termijn leiden tot een lagere gemeentelijke bijdrage, afhankelijk van de uitkomst van het overleg met de provincie.

1.4 *De uitkomsten van het bredere verkeersonderzoek naar de Ringbanen kunnen nog aanvullende inzichten opleveren.*

Bij het opstellen en doorrekenen van de varianten op de Ringbaan Zuid is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. Hierin is niet alleen naar het huidige verkeersaanbod gekeken, maar is ook doorgerekend naar de toekomst. De ontwikkelingen in de directe omgeving van de Ringbaan-Zuid zijn hierin verwerkt (Keent-Moesel bijvoorbeeld). De voorgestelde maatregelen zijn hiervoor voldoende robuust. De ruimtelijke ontwikkelingen en de grootste druk wordt rond Ringbaan – Noord, gedeelte West en Oost verwacht.

1.5 *Bij de nadere uitwerking zal ook aandacht zijn voor de in- en uitrit bij Saes aan de Maaseikerweg.*

De in- en uitrit bij Saes heeft invloed op de werking van de VRI, waarbij wachtrijvorming hinder kan veroorzaken voor de bereikbaarheid van Saes en mogelijk verkeersonveilige situaties creëert. Deze onderlinge samenhang wordt in de vervolgfase verder onderzocht, waarbij gekeken wordt naar mogelijke oplossingen binnen een bredere verkeerskundige afweging.

Financiële gevolgen

Voor de kostenberekening van de Ringbaan Zuid en de inrichting van de Stadsrandzone is een berekening gemaakt door een extern bureau op basis van kerncijfers en ervaringsgegevens. Hierin zijn de kosten van de ambtelijke inzet meegenomen.

De kosten van de Ringbaan Zuid bedragen afgerond € 6.208.000,-. € 5.068.000,- heeft betrekking op wegen, € 525.525,- op fietspaden, € 560.000,- op verkeersregelininstallaties en € 55.275,- op kosten voor de grondverwerving. Voor de kosten van de wegen is een Rijkssubsidie van € 167.224,- beschikbaar: "de specifieke uitkering woningbouw op korte

termijn door bovenplanse infrastructuur". De totale kapitaallasten onder aftrek van de Rijkssubsidie voor de Ringbaan Zuid bedragen € 229.176,-.

De aankoop van grond voor een bedrag van € 55.275,- wordt, volgens de geldende verslaggevingsvoorschriften, apart opgenomen onder de materiele vaste activa. De kapitaallasten van deze aankoop bedragen € 442 per jaar. Dit betreft enkel de lasten voor omslagrente omdat er op grond geen afschrijvingen plaatsvinden.

Voor de inrichting van de Stadsrandzone inclusief waterberging, waarvan de kosten € 600.000,- bedragen, is er nog een bestaand investeringsbudget beschikbaar vanuit het GRP, aanleg buffer standsrandzone, ter hoogte van € 58.815,-. Onder aftrek van dit budget bedragen de kapitaallasten € 31.389,-.

De totale kapitaallasten bedragen € 229.176,- voor de Ringbaan Zuid en € 31.389,- voor de inrichting Stadsrandzone, samen € 260.565,-.

De dekking is voorzien uit de kapitaallasten van vetgedrukte prioriteit 2.8 in de begroting 2025 Aanpak mobiliteit en inrichting Stadsrandzone voor € 200.000,-, de stelpost knelpunten weginfrastructuur voor € 34.832,- en het budget vervangingsinvesteringen voor € 25.733,-.

In de volgende tabel zijn de financiële gevolgen samengevat:

Benodigd				
Ringbaan Zuid:	Investering	Dekking	Netto investering	Totale kapitaallasten
Wegen ringbaan zuid (afschrijving 40j, rente 0,8%)	€ 5.067.090	-€ 167.224	€ 4.899.866	€ 161.696
Fietspaden ringbaan zuid (afschrijving 25j, rente 0,8%)	€ 525.525		€ 525.525	€ 25.225
Verkeersregelinstallatie ringbaan zuid (afschrijving 15j, rente 0,8%)	€ 560.000		€ 560.000	€ 41.813
Grondverwerving	€ 55.275			€ 442
Totaal Ringbaan Zuid	€ 6.207.890	-€ 167.224	€ 5.985.391	€ 229.176
Inrichting stadsrandzone:	Investering	Dekking	Netto investering	Totale kapitaallasten
Groen/waterberging (afschrijving 20j, rente 0,8%)	€ 600.000	-€ 58.815	€ 541.185	€ 31.389
Totaal inrichting Stadsrandzone	€ 600.000	-€ 58.815	€ 541.185	€ 31.389
Totaal benodigd (A)	€ 6.807.890	-€ 226.039	€ 6.526.576	€ 260.565
Beschikbaar				
Vetgedrukte Prio. 2.8 begroting 2025				€ 200.000
Deel van de Stelpost knelpunten weginfrastructuur (vervangingsinvestering 2023)				€ 34.832
Budget vervangingsinvesteringen				€ 25.733
Totaal beschikbaar (B)				€ 260.565
Vershil (B)-(A)				€ 0

Waar provinciale en gemeentelijke wegen samenkomen, draagt de provincie 25% bij in de kosten. Deze bijdrage is niet verwerkt in dit voorstel. Zodra de definitieve beschikking van de provincie ontvangen is, wordt de bijdrage van de provincie in mindering gebracht op het investeringsbudget als bijdrage van derden. Hierdoor worden de werkelijke kapitaallasten lager.

Participatie

Bij de uitwerking van dit project is een zorgvuldig participatietraject doorlopen om omwonenden, belanghebbenden en de gemeenteraad tijdig te betrekken en hun input mee te nemen in de besluitvorming. Er zijn in totaal drie informatieavonden

georganiseerd op 15 mei 2024, 3 juli 2024 en 4 september 2024, waarin de verschillende scenario's voor de Ringbaan-Zuid en de Stadsrandzone zijn toegelicht. Tijdens deze bijeenkomsten konden bewoners en andere betrokkenen vragen stellen en aandachtspunten meegeven. Hieruit bleek onder andere een sterke behoefte aan veilige overstekmogelijkheden voor langzaam verkeer en een betere integratie van de infrastructuur met de omliggende wijken. Op 3 september 2024 heeft een presentatie aan de gemeenteraad plaatsgevonden, waarin de raad is bijgepraat over de voortgang en de afwegingen binnen het project. Na besluitvorming in de raad wordt het participatieve proces voortgezet, zodat ook in de verdere uitwerking en uitvoering de omgeving betrokken blijft.

Communicatie

Na vaststelling van dit voorstel zal via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen – zoals de website, social media en de gemeentelijke informatiepagina – gecommuniceerd worden over de gemaakte keuzes en de vervolgstappen. Daarnaast worden direct betrokken partijen, zoals omwonenden en ondernemers in het gebied, actief geïnformeerd over de planning en uitvoering van de werkzaamheden. Op momenten waarop input uit de omgeving gewenst is, zal dit tijdig kenbaar worden gemaakt, zodat belanghebbenden de gelegenheid krijgen om mee te denken. Ook tijdens de uitvoeringsfase blijft communicatie een belangrijk aandachtspunt, met updates over de voortgang en mogelijke tijdelijke verkeersmaatregelen, zodat de omgeving goed op de hoogte blijft van de ontwikkelingen.

Planning

Nadat uw raad een besluit heeft genomen ziet het vervolg er globaal als volgt uit:

- Uitwerken ontwerpen kruispunten en fietsroutes, mei-juni 2025
- Uitwerking bestekken, september-oktober 2025
- Voorbereiding aanbesteding, november-december 2025
- Aanbesteding (waarschijnlijk Europees), januari 2026
- Start uitvoering, 2^e helft 2026

Uw raad wordt tussentijds geïnformeerd over de uitgewerkte ontwerpen, voordat deze in bestekken worden uitgewerkt.

Evaluatie

Evaluatie vindt tussentijds plaats middels de voortgangsrapportages. Ook na afronding wordt het project geëvalueerd.

Bijlage(n)

1. Beschrijving / factsheet ontwerpen varianten, inclusief voorkeursvariant voorzien van investeringsbedrag
2. Rapportage 'Ringbaan-Zuid, rapportage onderzoek en verkeersveiligheid en doorstroming'
3. Ontwerpen Stadsrandzone (fruitweide en zone waterberging)
4. Kostenraming ontwerpen Stadsrandzone

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Het college van burgemeester en wethouders van Weert,

secretaris,	de burgemeester,
A.M.A. Vrijenhoek	mr. R.J.H. Vlecken

Nummer raadsvoorstel: DJ-2763634

Advies raadscommissie

Dit wordt gevuld door de griffie na de behandeling in de raadscommissie.

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 februari 2025.

besluit:

1. In te stemmen met de voorkeursvariant voor de Ringbaan Zuid en hiervoor:
 - a. Een investeringsbudget van € 5.068.000,- beschikbaar te stellen voor de wegen van Ringbaan Zuid.
 - b. Een investeringsbudget van € 525.525,- beschikbaar te stellen voor de fietspaden van Ringbaan Zuid.
 - c. Een investeringsbudget van € 560.000,- beschikbaar te stellen voor de verkeersregelininstallatie (VRI) van de Ringbaan Zuid.
 - d. Grond te verwerven met een geschatte waarde van € 55.275,-.
2. In te stemmen met de inrichting van de Stadsrandzone, inclusief waterberging van € 2.800 m³ en hiervoor een investeringsbudget beschikbaar te stellen van € 600.000,-.
3. Een deel van de kapitaallasten van de VRI ter hoogte van € 25.733,- met ingang van 2028 te dekken uit het budget vervangingsinvesteringen.
4. De kapitaallasten van de fietspaden en de rotonde J.W. Frisolaan met ingang van 2028 te dekken uit “de Stelpost knelpunten weginfrastructuur” en de overige kapitaallasten met ingang van 2028 te dekken uit de vetgedrukte prioriteit 2.8 uit de begroting 2025 “Aanpak mobiliteit en inrichting Stadsrandzone”.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 9 april 2025.

De griffier,	De voorzitter,
mr. M.H.R.M. Wolfs-Corten	mr. R.J.H. Vlecken