gemeente Eersel
kempisch wonen in een wereldregio

Raadsvoorstel

Raad d.d.	4 juli 2023	**Portefeuillehouder**	SKR
Commissie d.d.	20 juni 2023	**Opsteller**	gkor02
B&W d.d.	23 mei 2023	**Zaaknr.**	

Onderwerp

KTM Randweg A2 Eindhoven

Voorstel

De raad voor te stellen:

1. In te stemmen met het kortetermijnmaatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven inclusief een gemeentelijke bijdrage aan de realisatie van mobiliteitshubs en fietsroutes
2. Gelet op punt 1 een bruto krediet beschikbaar te stellen van € 5.250.000,- en daarnaast een provinciale bijdrage als inkomsten te ramen van € 4.000.000,- . De hogere exploitatielasten 2023 ten laste te brengen van het begrotingssaldo 2023 en de mutatie van de exploitatielasten vanaf 2024 mee te nemen in de ontwerpbegroting 2024.
3. De … begrotingswijziging 2023 vast te stellen.

Inleiding/aanleiding

De bereikbaarheid van de Brainportregio staat al langere tijd onder druk en zonder aanvullende maatregelen is deze niet goed te borgen. Uit de probleemanalyse Randweg A2 (2019) blijkt dat al in 2025, vijf jaar eerder dan de vigerende verkeersmodellen hadden voorzien, de groei van het autoverkeer leidt tot structurele filevorming. Dit zet de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de totale Brainportregio onder druk. De recente woondeal in het Stedelijke Gebied Eindhoven maken de urgentie nog groter. Daar komt bij dat het Ministerie in de MIRT-brief van juni 2022 heeft aangekondigd dat de grote infra-projecten in de Brainportregio, waaronder de verbreding van de A58 en A67, verdere vertraging gaan oplopen als gevolg van de stikstofproblematiek.

Rijk en regio onderschrijven het belang van verstedelijking en mobiliteit voor de mainportstatus van de Brainport. Investeringen op korte termijn zijn noodzakelijk om onze regio bereikbaar te houden. Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven 2040 (uitgevoerd in 2020) heeft geleid tot het brede besef dat mobiliteit anders en meer in samenhang met verstedelijking benaderd moet worden. Inzet op een vergaande mobiliteitstransitie is noodzakelijk, waarin we ons minder afhankelijk maken van de auto en meer inzetten op een duurzame, slimme en multimodale ontwikkeling van ons mobiliteitssysteem.

Met het kortetermijnmaatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven (hierna: KTM Randweg A2) zetten we hierin als regio een eerste betekenisvolle stap. Deze stap moet beschouwd worden als no-regret in algemene zin, waarbij bijvoorbeeld locaties van de mobiliteitshubs nog definitief bepaald moeten worden. Dit pakket is in reeds in 2019 ontwikkeld en in de afgelopen jaren verder geconcretiseerd en uitgewerkt. Het doel van dit pakket is om het ‘kantelpunt’, het moment waarop structurele filevorming ontstaat, te verschuiven van 2025 richting 2030-2035.

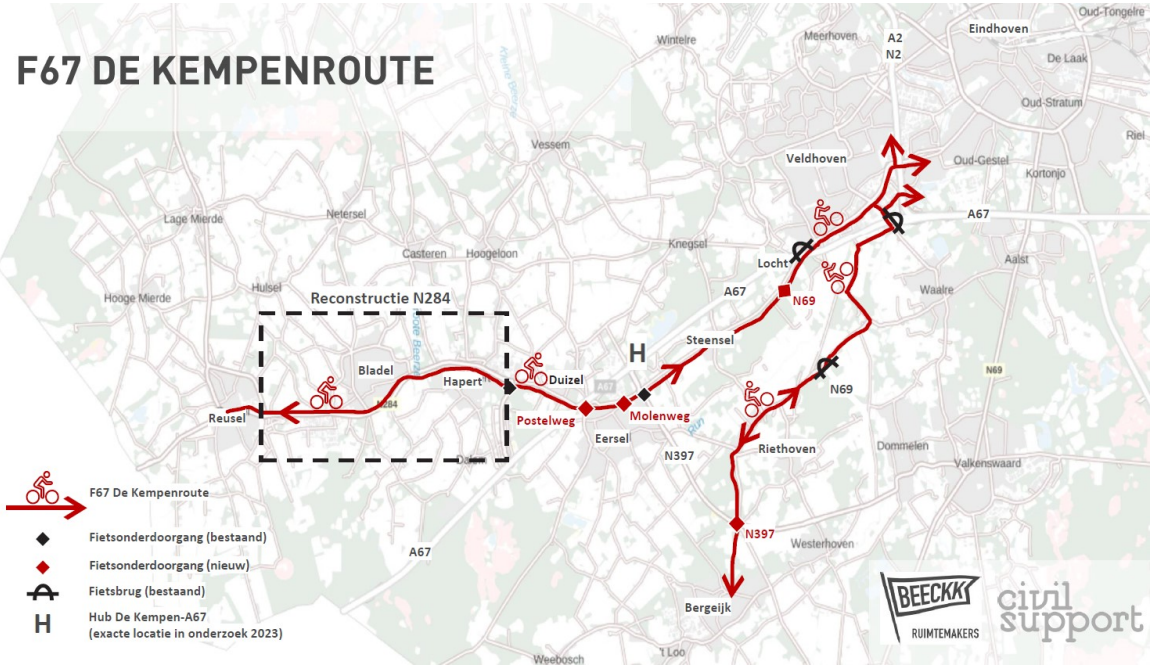
Het KTM Randweg A2 is onderdeel van de MIRT onderhandelingen die de regio (via het programma SmartwayZ.NL[1]) met succes heeft gevoerd ten aanzien van de “verstedelijking- en bereikbaarheidsopgave Brainportregio 2040”. Het Rijk, onze regio, Provincie en het bedrijfsleven investeren in totaal circa 1,6 miljard euro in het verbeteren van de bereikbaarheid en het versnellen van de woningbouw in de regio Brainport Eindhoven tot aan 2030. Het KTM Randweg A2 maakt hier onderdeel van uit en is daarmee van nationaal en regionaal belang.
Met deze pakketten blijft Brainport, met haar economische toplocaties, ook in de komende jaren bereikbaar. De 21 gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven, Rijk, Provincie en bedrijfsleven

dragen hierin een gezamenlijke verantwoordelijkheid en hebben een gezamenlijke financieringsopgave.

KTM Randweg A2 inclusief F67 De Kempenroute
Het KTM Randweg A2 bestaat uit een combinatie van maatregelen aan de 'aanbodzijde' (het met kleine (weg)inframaatregelen beter benutten van asfalt) en 'vraagzijde' (het vermijden van autoverkeer door inzet op fiets, mobiliteitshubs en gedragsbeïnvloeding in samenwerking met werkgevers). De totale omvang van KTM Randweg A2 bedraagt € 185 miljoen. De kosten bestaan uit:

Project	**Maatregel**	**Kosten** (€ x 1.000)
A2RW-001	Werkgeversbenadering	2.000
A2RW-002	Ontwikkeling mobiliteitshubs *Genoemd bedrag betreft de kosten tot 2025 voor zes al dan niet tijdelijke hubs. De rest van de opgave maakt onderdeel uit van het mobiliteitstransitiepakket.* *De totaalkosten van de mobiliteitshubs zijn in de haalbaarheids-studie voor de Brainportlijn door RHDHV geraamd op € 176 miljoen.*	50.000
A2RW-003	(Snel)fietsroutes	118.000
A2RW-004	Kleine infrastructurele maatregelen A2, N2 en A50	900
A2RW-005	Busbaan op vluchtstrook A50	494
A2RW-007	Verlengen weefvakken A2 (tussen Batadorp en de Hogt)	5.000
A2RW-008	Optimalisatie aansluitingen N2	5.400
A2RW-009	Bypasses knooppunt Leenderheide	1.060
	Monitoring	200
	Projectmanagement	1.800
	Totaal	**184.854**

Uitgangspunt is dat de kosten gelijk worden verdeeld: Rijk 25%, Provincie 25%, bedrijfsleven 25% en Regio 25%. Het Portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit van de MRE heeft ingestemd met de regionale cofinanciering van 25% (€ 46,25 miljoen). Daarbij is een evenredige verdeling overeengekomen tussen de 21 gemeenten, op basis van de verwachte impact en effect van de maatregelen. De cofinanciering van de regio richt zich daarbij primair op de realisatie van de mobiliteitshubs (naar rato van inwonersaantal over de 21 gemeenten) en regionale fietsroutes (naar rato van kilometer fietsroute en kunstwerken in de negen gemeenten waar de fietsroutes komen te liggen). De raden van de 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant wordt nu gevraagd om in te stemmen met het KTM Randweg A2 en de daarbij benodigde regionale cofinanciering.
Voor gemeente Eersel betekent dit concreet dat ons aandeel in de cofinanciering bestaat uit een bijdrage aan de realisatie van mobiliteitshubs en een bijdrage aan de realisatie van de fietsroutes. Voor Eersel gaat het hierbij om de fietsroute F67 De Kempenroute.



[1] Meer dan 200 partners werken binnen het programma samen, waaronder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincies Noord-Brabant en Limburg, diverse gemeente, bedrijven en kennisinstellingen.

Wettelijk en/of beleidskader

- Toekomstvisie 2030 Gemeente Eersel (juni 2013)
- Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland (2015)
- Bereikbaarheidsagenda en intentieovereenkomst ‘Brainport Duurzaam Slim Verbonden (juni 2016)
- Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2017-2030 (december 2018)
- Verkeersvisie gemeente Eersel (juni 2020)
- Mobiliteitsstrategie De Kempen (december 2020)
- Omgevingsvisie 2.0 (december 2021)

Argumenten

1.1 Bereikbaarheid staat al lange tijd onder druk en is al jaren een opgave van regionaal belang

Vanuit verschillende (deel)opgaven is de afgelopen jaren onderzoek gedaan en naar oplossingen gezocht. In het najaar van 2015 is met 141 partners het bidbook “Bereikbaarheid Zuid-Nederland” opgesteld. Hieruit is het huidige programma SmartwayZ.NL ontstaan, waarin acht deelopgaven beschreven staan om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland op een slimme en robuuste wijze te verbeteren. Een van de deelopgaven betreft het komen tot een gedragen Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant. Op 27 september 2016 heeft uw gemeenteraad deze Bereikbaarheidsagenda bekrachtigd en op 25 september 2018 heeft uw gemeenteraad het college de opdracht gegeven de samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant 2017-2030 aan te gaan.

Een andere deelopgave van SmartwayZ.NL is de Randweg A2 Eindhoven, waarvoor allereerst in 2019 een probleemanalyse is uitgevoerd en aansluitend onderzoek is gedaan naar oplossingen voor de periode tot en met 2030. Dit heeft geleid tot de Korte Termijn Aanpak Randweg A2 Eindhoven.

Daarnaast is in 2020 voor de lange termijn een nader integraal MIRT-onderzoek uitgevoerd naar de Verstedelijking- en Bereikbaarheidsopgave in de Brainport 2040 [2], waarin is gekeken naar robuuste oplossingsrichtingen voor de lange termijn.

1.2 Bereikbaarheid is een urgent probleem

Naast de Bereikbaarheidsagenda, is de Randweg A2 Eindhoven een andere deelopgave van SmartwayZ.NL. Voor de Randweg A2 (en een deel van de A50) is in 2019 een probleemanalyse uitgevoerd en is aansluitend onderzoek gedaan naar oplossingen voor de periode tot en met 2030. Dit heeft geleid tot het KTM Randweg A2 Eindhoven. Filevorming op de Randweg A2 Eindhoven vormt een groot probleem, is in 2019 uit een probleemanalyse gebleken. Niet in 2030, maar vijf jaar eerder dan verkeersmodellen hadden voorzien, leidt de groei van het autoverkeer tot structurele filevorming. Dit zet de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio onder druk en leidt tot structurele economische verlieskosten. Volgens de raming van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse gaat het om verlieskosten van € 75 miljoen per jaar. Het belang van deze problematiek wordt versterkt door het feit dat in de studie van 2019 nog geen rekening is gehouden met de Woondeal [3]. Daar komt bij dat het Ministerie in de MIRT [4]-brief van juni 2022 heeft aangekondigd dat de grote infraprojecten in de Brainportregio, waaronder de verbreding van de A58 en A67, verdere vertraging gaan oplopen als gevolg van de stikstofproblematiek.

1.3 KTM Randweg A2 is noodzakelijk en no-regret

Om het 'kantelpunt', het moment waarop structurele filevorming ontstaat, te verschuiven van 2025 richting 2030-2035 is het noodzakelijk om het KTM Randweg A2 te realiseren. Uitwerking en realisatie van robuuste en structuurversterkende/ -veranderende oplossingen nemen minimaal 10 tot 15 jaar in beslag. Gezien de verwachte congestie in 2025 en om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gehele regio te kunnen borgen is het KTM Randweg A2 no-regret. Ook het Rijk heeft dit onderschreven.

1.4 De kracht van het KTM Randweg A2 is gelegen in de samenhang van maatregelen

De kracht van het KTM Randweg A2 is gelegen in de samenhang van maatregelen die zich richten op de 'aanbodzijde' (het met kleine (weg)inframaatregelen beter benutten van asfalt) en 'vraagzijde' (het vermijden van autoverkeer door inzet op fiets, mobiliteitshubs en gedragsbeïnvloeding in samenwerking met werkgevers).

1.5 De oplossing voor de lange termijn is mobiliteitstransitie, het KTM Randweg A2 is daarin de eerste betekenisvolle stap

Het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven heeft geleid tot het brede besef dat mobiliteit anders en meer in samenhang met verstedelijking moet worden benaderd. Rijk en regio onderschrijven dat binnenstedelijke verdichting de agglomeratiekracht versterkt. Daarbij hoort een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Er wordt dan ook ingezet op een vergaande mobiliteitstransitie naar meer OV (Eindhoven Internationale Knoop, Brainportlijn en HOV4), fiets, slimme mobiliteit en parkeerbeleid, maar ook toekomstvaste en robuuste oplossingen op het wegennet.

Bereikbaar en verstedelijking zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: zonder mobiliteitstransitie legt de groei van het autoverkeer een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit) en is er binnen de centra van Eindhoven, Helmond en Veldhoven ook geen plek om de gewenste verdichting te realiseren. Een transitie betekent een fundamentele systeemverandering en daarmee dus een andere manier van denken en doen: niet langer redeneren vanuit weginfrastructuur en knelpunten, maar een volledig nieuwe kijk op het mobiliteitssysteem en hoe we ons verplaatsen, uitgewerkt in nauwe samenhang met de verstedelijkingsopgave. Zo'n omslag in denken en handelen vergt tijd.

De betekenisvolle eerste stap van de beoogde mobiliteitstransitie vormt het KTM Randweg A2. Deze kortetermijnmaatregelen verschuiven daadwerkelijk het 'kantelpunt' (het moment waarop

structurele filevorming ontstaat) op de Randweg A2 richting 2030-2035. Daarmee 'kopen' we dus tijd. Bovendien hebben de voorgestelde maatregelen een 'no regret' karakter: ze passen bij de langere termijnmaatregelen (MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio) en dragen bij aan het mogelijk maken van de verdichting in de stad. Deze noodzakelijke kortetermijnmaatregelen vormen directe oplossingen, die bijdragen aan het realiseren van meer structurele oplossingen op lange termijn.

1.6 Het KTM Randweg A2 voldoet aan de doelstelling om de groei van structurele filevorming te temperen

De kortetermijnmaatregelen zijn afzonderlijk en als totaal samenhangend pakket in 2020 en 2021 onderworpen aan onafhankelijke effectprognoses. Deze effectprognoses bevestigen dat het pakket voldoet aan de doelstelling om de groei van structurele filevorming te temperen: tot 2030 blijft de verkeershinder op de A2/A50 randweg Eindhoven met deze maatregelen op het bestaande niveau.

1.7 Het KTM Randweg A2 Eindhoven past binnen het gemeentelijk beleid en de fietsambitie van gemeente Eersel

Binnen het KTM Randweg A2 zijn 11 regionale fietsverbindingen opgenomen met een totaal geraamde omvang van €118 miljoen. Dit zijn fietsroutes die gelegen zijn in de directe nabijheid van de A2/N2 en A50 en daarmee een directe impact hebben op het verminderen van het verkeer op de A2 Randweg. Het KTM Randweg A2 geeft een enorme financiële impuls en zorgt voor aanzienlijk versnelling in de realisatie van deze 11 fietsroutes, waardoor op korte termijn ruim 100 km aan regionale- en doorfietsroutes gerealiseerd kan worden. Onderdeel van de fietsroutes uit het KTM Randweg A2 is de fietsroute F67 – De Kempenroute. Onderdeel van de F67 is de fietsverbinding in Eersel tussen Hapert en Veldhoven. Met het vaststellen van het KTM en organiseren van de bijdrage voor de fietsverbinding F67 geven we directe uitvoering aan onze Verkeersvisie.

3.1 Het KTM Randweg A2 kent breed draagvlak en cofinanciering vanuit andere overheden

De totale omvang van het KTM Randweg A2 bedraagt € 185 miljoen en vormt onderdeel van het totaalvoorstel vanuit de Brainportregio richting BO-MIRT. Overheden hebben zich gecommitteerd aan de volgende verdeelsleutel: Rijk 25%, Provincie 25% en Regio 25%. De regio staat dus aan de lat voor een bedrag van € 46,25 miljoen (€ 8 mln. aan mobiliteitshubs en € 38,25 mln. aan fietsroutes). Voor de resterende 25% van de benodigde middelen worden op dit moment de kansen op medefinanciering vanuit de bredere regio (die immers meeprofiteert van de effecten van de maatregelen) en het bedrijfsleven onderzocht. Qua uitvoering (in tijd en aanwending middelen) wordt prioriteit gegeven aan de onderdelen die het meest bijdragen aan de beoogde mobiliteitstransitie, namelijk de mobiliteitshubs met bijbehorende (door)fietsroutes en OV-verbindingen en de werkgeversbenadering.

3.2 Regionale mobiliteitshubs vormen een belangrijke bouwsteen in de transitie van ons mobiliteitssysteem en met het KTM A2 Randweg kunnen we starten met de realisatie

In november 2020 heeft het Poho Mobiliteit MRE het Ontwikkelplan Regionaal Mobiliteitshubs vastgesteld. Op dit moment vindt voor zes regionale mobiliteitshubs de planuitwerking plaatst. In het KTM A2 Randweg is € 50.000.000,- begroot om een eerste stap te zetten in de realisatie van regionale mobiliteitshubs, inclusief bijhorende ingrepen zoals ontsluiting met fiets, deelmobiliteit en collectief vervoer/ openbaar vervoer. Verwachting is dat we met deze investering de eerste locaties die het verst gevorderd zijn tot ontwikkeling kunnen brengen. De realisatie van alle mobiliteitshubs vergt een langere periode die de tijdscope van het KTM A2 Randweg overstijgt.De regio draagt voor € 8.000.000,- bij aan de Mobiliteitshubs.

De regionale cofinanciering van 25% voor deze eerste stap in de realisatie van de regionale mobiliteitshubs wordt door 21 gemeenten van de MRE naar rato van inwoneraantal verdeeld. Voor gemeente Eersel resulteert dit in een regionale bijdrage van € 200.000,- aan het Randweg A2 pakket.

3.3 Voor fietsroutes dragen gemeentes dragen alleen bij trajecten op eigen grondgebied
Bij de uitwerking van het KTM Randweg A2 is nauwkeurig gekeken naar de verdeling van de kosten over de 21 gemeenten. Voor fietsroutes geldt dat wij uitsluitend bijdragen aan de fietsroutes gelegen op ons grondgebied. Voor Eersel wordt in de jaren 2023-2026 (tranche 1 en 2) met name ingezet voor uitvoering op het traject Hapert tot aan de ovonde Molenweg én het traject in Steensel als onderdeel van “Steensel weer één dorp” (dus het traject tussen de huidige rotondes in Steensel).

3.4 Het KTM Randweg resulteert in gunstige verdeelsleutel voor de financiering van de fietsroutes
In het voorliggende voorstel is de bijdrage van provincie/rijk 50% aan het tracé en 80% aan kunstwerken. Voor ieder traject is een initiële raming opgesteld inclusief verdeelsleutel tussen Rijk, Provincie en betrokken gemeenten. De verdere uitwerking van de financiering vindt plaats in de bestuursovereenkomst die per fietsroute wordt opgesteld en de basis vormt voor de daadwerkelijke realisatie.
De totale investeringskosten voor de maatregelen op grondgebied van Eersel voor tranche 1 en 2 (2023-2026) komen uit op afgerond € 6.150.000,-. Dit is inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringskosten en overige bijkomende kosten. Maar exclusief BTW. Van dit bedrag wordt een bijdrage van € 2.100.000,- verwacht van de gemeente Eersel en draagt Provincie/Rijk € 4.050.000,- bij.

Voor de maatregelen op het deel tussen de ovonde en Steensel, op het deel ten oosten van Steensel, en het kunstwerk Molenweg worden voor nu nog geen financiële afspraken gemaakt. Deze trajecten worden uitgevoerd in tranche 3 (2027-2030). In samenspraak met de Provincie is er voor gekozen om in het kader van het project F67 – De Kempenroute eerst in te zetten op tranche 1 en 2. Naar verwachting worden in 2027 hernieuwde afspraken gemaakt over tranche 3. Wanneer deze afspraken concreter worden, wordt u als gemeenteraad hierbij betrokken.

[2] Achtergronddocumenten MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven zijn te vinden op https://www.smartwayz.nl/nl/infrastructuur/mobiliteit-en-verstedelijking-brainportregio/
[3] In de periode tot 2040 is het streven om 62.000 woningen in het Stedelijk Gebied Eindhoven erbij te bouwen en 72.000 extra arbeidsplaatsen. Nu wordt zelfs al gesproken over meer dan 100.000 woningen.
[4] MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

Alternatieven

1.1 Niet instemmen met het voorstel
Het KTM Randweg A2 is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Niet deelnemen doet afbreuk aan de regionale samenwerking die nodig is om de majeure mobiliteitsopgave in de mainport Brainport aan te pakken en de mobiliteitstransitie te realiseren.
Een goede bereikbaarheid en leefbaarheid houdt niet op bij gemeente- of regionale grenzen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de Randweg A2 Eindhoven te ontlasten. Om deze reden moet ook elke gemeente van de Brainportregio een bijdrage leveren aan het KTM Randweg A2.
Het KTM Randweg A2 is één van de regionale opgaven. In de komende jaren zullen er meerdere regionale opgaven verder opgepakt worden waar uw raad ook aan zal moeten bijdragen gezien onze regionale verantwoordelijkheid.

Risico’s

1.1 25% van het KTM A2 Randweg is nog ongedekt
Op dit moment hebben Rijk, Provincie en Regio een bijdrage toegezegd van 25% aan het KTM A2 Randweg Eindhoven. Voor de resterende 25% van de benodigde middelen worden op dit moment de kansen op medefinanciering vanuit de bredere regio (die immers meeprofiteert van de effecten van de maatregelen) en het bedrijfsleven onderzocht. Dit is een forse uitdaging. We beheersen dit risico onder meer door qua uitvoering (in tijd en aanwending middelen) prioriteit te geven aan de onderdelen die het meest bijdragen aan de beoogde mobiliteitstransitie, namelijk de mobiliteitshubs met bijbehorende (door)fietsroutes en OV-verbindingen en de werkgeversbenadering. Dat zorgt

voor extra zekerheid in de realisatie van de opgaves (mobiliteitshubs en fietsroutes) waar de regio en uw raad een bijdrage aan leveren.

Mocht het niet haalbaar blijken om de resterende 25% (volledig) vanuit de bredere regio en het bedrijfsleven gefinancierd te krijgen dan dient het tempo waarin de maatregelen worden uitgevoerd aangepast te worden of moet er een nadere prioritering plaatsvinden. Een ander fall-back scenario is dat Rijk, Provincie en/of de regio een groter deel gaan bijdragen.

2.1 Prijsstijgingen en leveringsproblemen kunnen zorgen voor financiële onzekerheid en planningsrisico's

Inflatie, toenemende grondstofprijzen en personeelstekorten zorgen voor toenemende kosten van infra-projecten en onzekerheid in de planning. De initiële SSK-ramingen die zijn opgesteld voor de fietsroutes zijn gebaseerd op prijspeil 2021 en opgehoogd met 15% onvoorzien in het kader van de laatste prijsstijgingen. Wij verwachten daar voor nu de grootste financiële risico's te hebben opgevangen voor zover ze nu ingeschat worden.

Hoe we omgaan met verdere prijsstijgingen wordt duidelijk bij de ondertekening van de bestuursovereenkomst, waarin betrokken gemeenten en Provincie met elkaar concrete afspraken maken over bijvoorbeeld de uitvoering en realisatie van de fietsroutes.

2.2 De financiering van de fietsroutes kan niet rondkomen als gevolg van het first-come-first-serve principe

Vanwege het regionale belang is het essentieel dat het KTM Randweg A2 tot uitvoering komt. Hierbij wordt het zogenaamde first-come-first-serve principe gehanteerd. Het tempo waarmee de fietsprojecten worden voorbereid en tot uitvoer worden gebracht is dus leidend in het beschikbaar komen van de financiële middelen van het Rijk en Provincie. Het tekenmoment van de bestuursovereenkomst is hiervoor bepalend.

Gezien de financiële onzekerheden en planningsrisico's is het denkbaar dat de beschikbare pot van €118 miljoen voor fietsprojecten sneller uitgeput raakt dan op basis van de initiële ramingen nu kan worden voorzien. Dat kan er onverhoopt toe leiden dat bepaalde fietsprojecten dus niet tot uitvoer kunnen komen. De financiële risico's voor onze gemeente zijn overigens beperkt, aangezien het krediet dat uw raad beschikbaar stelt voor de fietsroutes op de gemeentelijk begroting blijft staan. Zonder bestuursovereenkomst wordt het krediet dus ook niet aangewend. Na besluitvorming in de gemeenteraden zijn we voornemens de bestuursovereenkomst van project F67 – De Kempenroute rond de zomer van dit jaar te tekenen.

Financieel

Met dit raadsvoorstel wordt uw raad gevraagd middelen beschikbaar te stellen voor twee onderdelen uit het KTM Randweg A2, zijnde:

F67 - De Kempenroute

Het totale investeringsbedrag voor de F67 bedraagt c.a. € 6.000.000,- voor de gemeente Eersel. Een gedeelte van de F67-De Kempenroute is onderdeel van het project Steensel weer één dorp. Op 23 mei 2023 heeft uw raad hiervoor een bedrag van € 950.000,- beschikbaar gesteld.
Er resteert een investering van € 5.050.000,- (€ 6.000.000 - € 950.000,-) . Hiervan wordt c.a. € 4.000.000,- gedekt door een bijdrage van de provincie. Per saldo blijft er een netto-investering over van € 1.050.000,-. Aan uw raad wordt een krediet gevraagd van € 5.050.000,- en daarnaast wordt een inkomsten geraamd van € 4.000.000,-.
De netto investering wordt geactiveerd en in 25 jaren afgeschreven. Voor het onderhoud wordt de storting in de voorziening onderhoud wegen vanaf 2025 met € 100.000,- verhoogd, zijnde het jaar van de verwachte ingebruikname.

In de voorjaarsnota 2024-2027 is deze netto investering geraamd, 2024 € 412.000,- en 2025 € 738.000,-. Hiernaast is ook vanaf 2024 rekening gehouden met € 100.000,- hogere exploitatielast i.v.m. het onderhoud van dit fietspad.

Mobiliteitshubs
Voorgesteld wordt om voor de algemene bijdrage voor de mobiliteitshub een krediet van € 200.000,- beschikbaar te stellen. Ter dekking van deze investering wordt voorgesteld om deze te dekken uit het begrotingssaldo 2023. Dit betreft een investeringsbijdrage waarbij nog niet bekend is op welke locaties deze worden gerealiseerd. Zo vindt op dit moment een planstudie plaats voor de locatie in Eersel. Of deze in Eersel komt, en zo ja, op welke locatie is nu nog onbekend. Hiervoor komen we later dit jaar voor bij uw raad.

Resumé

	Bruto		Nettto	Afschr.	kapitaallasten				
	krediet	Inkomsten	krediet	termijn	2023	2024	2025	2026	2027
F67 De kempenroute	5.050.000	4.000.000	1.050.000	25	55.125	54.600	54.075	53.550	53.025
storting onderhoud							100.000	100.000	100.000
Mobiliteitshubs	200.000	0	200.000	1	200.000				
Totaal	5.250.000	4.000.000	1.250.000		255.125	54.600	154.075	153.550	153.025
In voorjaarsnota geraan	5.050.000	3.900.000	1.150.000		0	121.655	162.744	162.544	161.775
Mutatie	200.000	100.000	100.000		255.125	-67.055	-8.669	-8.994	-8.750

Voorgesteld wordt om de extra kapitaallasten over 2023 ten laste te brengen van het begrotingssaldo 2023. De lagere exploitatielasten vanaf 2024 worden meegenomen in de ontwerpbegroting 2024.

Communicatie/Participatie

De projectorganisatie van het KTM Randweg A2 (SmartwayZ.NL) zal de coördinatie voeren over de communicatie rondom de besluitvorming en uitvoering. Dit gebeurt in nauwe afstemming met de betrokken gemeenten. Na de ondertekening van de bestuursovereenkomst zal vanuit de betrokken gemeenten gecommuniceerd worden over het project F67 – De Kempenroute. Dit is in 2022 ook gebeurd na ondertekening van de intentieovereenkomst F67 – De Kempenroute.

Planning

De uitvoering van tranche 1 en 2 van het KTM Randweg A2 vindt plaats in de periode 2023-2026. In de uitvoering van het KTM Randweg A2 wordt prioriteit gegeven aan de onderdelen die het meest bijdragen aan de beoogde mobiliteitstransitie: de mobiliteitshubs, de fietsroutes, OV verbindingen en de werkgeversbenadering. De deeltracés van F67 – De Kempenroute waar in dit raadsvoorstel middelen voor worden gevraagd, worden uitgevoerd in tranche 1 en 2. Ten behoeve hiervan wordt rond de zomer van 2023 een bestuursovereenkomst ondertekend door de betrokken gemeenten en de Provincie. Zoals eerder in dit raadsvoorstel toegelicht zal, in samenspraak met de Provincie voor tranche 3, dit is periode 2027-2030, later financiële afspraken worden gemaakt.

gemeente Eersel
Kempisch wonen in een wereldregio

Bijlagen

Geen.

Eersel, 23 mei 2023
Burgemeester en wethouders van Eersel

secretaris	burgemeester
De heer ing. H.M.L. Offermans	De heer drs. W.A.C.M. Wouters

gemeente Eersel
Kempisch wonen in een wereldregio

Raadsbesluit

R23.051

Onderwerp: KTM Randweg A2 + F67 De Kempenroute

De raad van de gemeente Eersel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 mei 2023;

gehoord de beraadslaging in de commissievergadering van 20 juni 2023;

b e s l u i t :

1. In te stemmen met het kortetermijnmaatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven inclusief een gemeentelijke bijdrage aan de realisatie van mobiliteitshubs en fietsroutes.
2. Gelet op punt 1 een bruto krediet beschikbaar te stellen van € 5.250.000,- en daarnaast een provinciale bijdrage als inkomsten te ramen van € 4.000.000,- . De hogere exploitatielasten 2023 ten laste te brengen van het begrotingssaldo 2023 en de mutatie van de exploitatielasten vanaf 2024 mee te nemen in de ontwerpbegroting 2024.
3. De … begrotingswijziging 2023 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 4 juli 2023

De raad van de gemeente Eersel
de griffier, de voorzitter,

J.W.G. van Bree drs. W.A.C.M. Wouters