METROPOOL
REGIO
EINDHOVEN

Betreft: *Concept raadsvoorstel*
Project: *Regionale bekostigingssystematiek*

Notitie

Aan: *MRE-gemeenten*
Van: *MRE*

Datum: 10 juli 2023

In voorliggende notitie is een concept raadsvoorstel opgenomen. Dit voorstel of onderdelen hiervan, kunnen MRE-gemeenten ter inspiratie gebruiken om een eigen raadsvoorstel op te baseren.

Inleiding

Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. Om de groei aan inwoners, woningen en banen in Brainport Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Dit vraagt om een forse investering. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moeten samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare, krachtige samenwerkingspartner met een eenduidige strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Om invulling te geven aan de regionale bijdrage t.b.v. de schaalsprong van de Brainport is op de schaal van de MRE een regionale bekostigingssystematiek voor de bereikbaarheid uitgewerkt.

Om de schaalsprong te accommoderen hebben Rijk en regio een eerste maatregelenpakket gedefinieerd. Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn in het BO MIRT op 9 november 2022 concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio. Voor wat betreft de regionale bijdrage is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE gemeenten elk 1/3 deel van de regionale bijdrage dekken. In het verlengde hiervan zijn – in lijn met de regionale bekostigingssystematiek – voor dit eerste maatregelenpakket een kostenverdeelsteutel en een cashflowplanning uitgewerkt voor de MRE-gemeenten.

Als basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren, worden momenteel aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen uitgewerkt voor de gehele MRE. De MRE geeft hiermee opvolging aan de afspraken uit het BO MIRT 2022 en stelt in het najaar een gezamenlijk mobiliteitspakket vast, waarvan het regionale deel door het Poho mobiliteit wordt herkend en wordt vastgesteld als toekomstige bereikbaarheidsmaatregelen. Dit vormt de basis om voor wat de (boven)regionale maatregelen betreft met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) te komen tot afspraken over bekostiging. Voor dit gezamenlijke mobiliteitspakket wordt de vastgestelde bekostigingssystematiek gebruikt en spannen we ons als gehele MRE-regio in. Inzet is om over de (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen uit deze MRE-brede programmering – analoog aan het eerste maatregelpakket – te komen tot afspraken over cofinanciering door de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Per maatregel zullen – op basis van de regionale bekostigingssystematiek – bekostigingsafspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen.

Ook bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat de MRE één ecosysteem is, waarbij deze mobiliteitspakketten de gehele regio vertegenwoordigen en gezamenlijke financiering plaatsvindt op basis van de vastgestelde bekostigingssystematiek en wederkerigheid.

De MRE stelt – als uitwerking van de bekostigingssystematiek – een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op, die in het najaar aan alle gemeenten ter vaststelling zal worden aangeboden. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de werkwijze van de bekostigingssystematiek en het bijbehorende publieke bereikbaarheidsfonds.

Doelstelling

Invulling geven aan een regionale bekostigingssystematiek op de schaal van de MRE t.b.v. bekostiging van bereikbaarheidsmaatregelen in relatie tot de schaalsprong van de Brainport. En komen tot concrete bekostigingsafspraken over het eerste maatregelpakket.

Voorstel

1. In te stemmen met de voorgestelde 'regionale bekostigingssystematiek'.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van het aandeel van de gemeente XXX als onderdeel van de benodigde regionale cofinanciering door de 21 gemeenten van de MRE in het voorgestelde maatregelpakket en hiertoe:
    a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
    b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.
    c. De begrotingswijziging dienovereenkomstig vast te stellen.
3. De nadere uitwerking van de voorgestelde systematiek in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRE-gemeenten af te wachten.
4. De nadere uitwerking van een MRE-breed mobiliteitspakket af te wachten. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren voor de gehele MRE. Bovendien vormen de (boven)regionale maatregelen uit dit pakket de basis om – op basis van de regionale bekostigingssystematiek –met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) tot afspraken te komen over bekostiging.

Argumenten

1.1 Faciliteren van de schaalsprong en bijkomende vraagstukken

De Metropoolregio Eindhoven heeft zich de voorbije jaren ontwikkeld tot één van de krachtigste motoren van de Nederlandse economie. De kennisintensieve maakindustrie én het feit dat het in de Brainport regio goed wonen, werken en leven is, zorgt voor een forse groei. Recent werd duidelijk dat de Metropoolregio veel harder groeit dan verwacht. Er is versneld actie nodig om te

voorkomen dat de groei stagneert en de regio vastloopt. Met de mainportstatus is Brainport Eindhoven in 2016 erkend als één van de drie economische kerngebieden van Nederland. Wil de Metropoolregio Eindhoven zijn aantrekkingskracht behouden en versterken, is substantiële verbetering nodig van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat. De groei genereert kansen, maar betekent ook toename van mobiliteit en toenemende druk op de woningmarkt, op de leefbaarheid en op de leefkwaliteit. In de komende jaren staat de regio voor een enorme opgave: het faciliteren van een schaalsprong en bijkomende vraagstukken. Dit vraagt op korte termijn om investeringen in extra woningen, in extra werklocaties en in een duurzaam mobiliteitssysteem. Zeker is dat tot 2040 op zijn minst 72.000 arbeidsplaatsen en 62.000 woningen nodig zijn.

1.2 Naar een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem

Om de groei aan inwoners, woningen en banen in de Metropoolregio Eindhoven op te vangen is een mobiliteitstransitie onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Een mobiliteitssysteem dat meer inzet op OV- en deelconcepten, fietsen, lopen en smart mobility. Daarmee reduceren we de emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid en creëren we een aantrekkelijke leefomgeving.

Inzet is om verstedelijking en duurzame vormen van mobiliteit in samenhang te ontwikkelen. De verstedelijking in de regio zal zoveel als mogelijk plaatsvinden langs bestaande en nieuw te realiseren OV-assen. Inzet is om het dragende OV-netwerk uit te breiden en autogebruik te ontmoedigen. De hoofdstructuur in de Brainport voorzien we op logische plekken in het netwerk van goed bereikbare multimodale hubs. Op deze hubs faciliteren we keuzevrijheid en de uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer. Hubs vormen belangrijke schakels in het multimodale netwerk; goed bereikbaar voor auto's vanaf het hoofdwegennet, ontsloten voor OV en de fiets en voorzien van een aanbod aan deelmobiliteit. De hubs zijn daarmee niet alleen overstappunten; ze bieden ook nieuwe plekken in de stad waar mensen samen komen en voorzieningen zich vestigen. Voor De Peel, de A2-Zuid en de Kempen zijn de combinatie van mobiliteitshubs en goede (H)OV- en fietsverbindingen cruciaal voor de aanhaking en ontsluiting van deze deelregio's.

De ambitie is om zo'n 2/3 van deze woningen vóór 2030 te realiseren. Dit vraagt om een investering in het mobiliteitssysteem: het faciliteren van de mobiliteitstransitie, de Multimodale Knoop Eindhoven, maatregelen op de Randweg N2/A2, zes regionale mobiliteitshubs en HOV4. Met deze investering wordt de basis gelegd voor de verdere groei en ontwikkeling van de Metropoolregio Eindhoven. De ambitie is om het overige deel van de verstedelijkingsopgave en de bijbehorende aanpassingen aan het mobiliteitssysteem vóór 2040 te realiseren.

1.3 Stevige regionale samenwerking randvoorwaardelijk voor bijdrage partners

De MRE functioneert als 'daily urban system'; één regio waarin dagelijks de belangrijkste woon- en werkverplaatsingen plaatsvinden. De gehele regio heeft baat bij verbeteringen in het (boven)regionale mobiliteitssyteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale aanpak. De schaalsprong van de regio en de gewenste mobiliteitstransitie vragen om een forse investering. Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek van november 2020 zijn er tijdens het BO-MIRT in 2022 afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincie en de regio

over een maatregelenpakket. In opvolging van dit eerste pakket wordt momenteel een aanvullend maatregelenpakket uitgewerkt voor de gehele MRE in het kader van de schaalsprong van de Brainport. Streven is om deze maatregelen voor het BO-MIRT in het najaar van 2023 op te leveren. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE intensief moet samenwerken met het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. De regio heeft deze partners niet alleen nodig om het in november 2022 overeengekomen pakket aan mobiliteitsmaatregelen te kunnen financieren, maar ook voor de financiering van toekomstige maatregelen. Ervaring leert dat een krachtige regionale samenwerking, de kans op een bijdrage van partners vergroot. Dit vraagt dat de MRE zich opstelt als betrouwbare samenwerkingspartner met een eenduidig geluid, een gezamenlijke strategie en een regionale bekostigingssystematiek. Zo wordt het geheel veel meer dan de som der delen.

1.4 Bekostigingsafspraken op basis van een verdeelsteutel per type project

Om te komen tot bekostigingsafspraken is een regionale bekostigingssystematiek uitgewerkt. Voor wat betreft het regionale aandeel worden afspraken gemaakt tussen de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE-gemeenten. Voor de maatregelen wordt steeds een verdeelsleutel bepaald tussen de betrokken partijen. Om te komen tot een verdeelsleutel tussen de betrokken partijen worden verschillende type projecten onderscheiden (zie tabel 1). Elk type project kent een eigen grondslag voor de (regionale) bijdrage. Daarbij is overigens alleen bij projecten met een Rijksbelang sprake van een Rijksbijdrage. Daar waar het om een bijdrage van gemeenten en/of de provincie gaat, zullen respectievelijk de gemeenteraden en provinciale staten moeten instemmen met de financiële afspraken.

Type project	Grondslag regionale bijdrage
Rijksproject	100% Rijk (geen regionale bijdrage)
Route gebonden project	Route naar rato grondgebied wegbeheerder
Locatie gebonden project	Naar locatie project
Regiobreed project	Inwoneraantal
Combi-project	Combinatie bovenstaande

Tabel 1. Grondslag bijdrage naar type project.

1.5 MRE-brede middelen via Bereikbaarheidsfonds Brainport

Naast de eigen bijdrage van de uitvoerende partij (doorgaans de gemeente op wiens grondgebied het project wordt gerealiseerd), een projectspecifieke bijdrage van de provincie of een projectspecifieke Rijksbijdrage, kan er ook sprake zijn van een regiobrede bijdrage. De regiobrede bijdragen van MRE-gemeenten[1] lopen via een Publiek Bereikbaarheidsfonds. De bijdragen van Brainportpartners lopen via een Privaat Bereikbaarheidsfonds Brainport. Vanuit deze fondsen vindt respectievelijk de regiobrede publieke en private cofinanciering van projecten plaats. De projectspecifieke, route-gebonden of locatie-gebonden bijdrage van gemeenten en de provincie

[1] Dit betreft de regiobrede bijdrage aan de hubs ad €6,6 miljoen (3e kolom tabel 3) en aan de multimodale knoop ad €23 miljoen (laatste kolom tabel 3). Dit is exclusief de locatie gebonden bijdrage van de gemeente Eindhoven aan de multimodale knoop ad €44,5 miljoen die rechtstreeks wordt bijgedragen.

gaan rechtstreeks naar het betreffende project. Deze bijdragen lopen dus niet via het Bereikbaarheidsfonds. Ook de Rijksbijdrage gaat rechtstreeks naar de projecten.

1.6 Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport ondergebracht bij de MRE

Voor wat betreft het Publieke Bereikbaarheidsfonds geldt dat de bestuurlijke coördinatie via de MRE loopt. De geografische schaal van de MRE komt overeen met het gebied waar de bereikbaarheidsmaatregelen landen. De MRE is bovendien een bestaande gemeenschappelijke regeling van de 21 gemeenten die betrokken zijn bij regiobrede projecten en financiering. Het beheer van een Regionaal Bereikbaarheidsfonds is een taak die past binnen de bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Regeling MRE (GR MRE). De MRE is een bestaand openbaar lichaam met rechtspersoonlijkheid. Het onderbrengen van het Publieke Bereikbaarheidsfonds Brainport bij MRE past daarin. Dit kan door middel van een in te richten bestuurscommissie zoals voorzien in artikel 22 van de GR MRE, respectievelijk artikel 25 van de wet Gemeenschappelijke Regelingen. In deze bestuurscommissie kunnen één of meerdere bestuurders vanuit de MRE-gemeenten zorgdragen voor de bestuurlijke coördinatie (en verantwoording).

1.5 Basis voor bekostiging van toekomstige (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen

Bij toekomstige mobiliteitsontwikkelingen binnen de MRE is het uitgangspunt dat voor (boven)regionale bereikbaarheidsmaatregelen gezamenlijke financiering plaats vindt op basis van de regionale bekostigingsmethodiek.

2.1 Een toekomstbestendige werking vraagt om een robuust afspraken- en spelregelkader.

Voor wat betreft de regionale bekostigingssystematiek worden de afspraken uitgewerkt en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheidsfonds Brainport (hierna SOK). Deze overeenkomst wordt gesloten tussen de MRE-gemeenten. In deze SOK worden afspraken vastgelegd over de bekostigingssystematiek, de werkwijze van een publiek bereikbaarheidsfonds, over de organisatie (inclusief capaciteit, rol- en taakverdeling) en over de governance (inclusief overlegstructuur en escalatie). Ook worden in de SOK afspraken vastgelegd over de financiering van projecten en het fonds, over indexatie, over BTW, over de verdeling van de gelden over projecten, over handelswijze bij uitnutting van beschikbare middelen en/of wat te doen met eventuele overschotten, over (eventueel) toe en uittreden van partijen, over geschillen en over duur/opheffing van het fonds. Daarnaast zullen de voorwaarden voor de afzonderlijke projecten die aanspraak kunnen maken op de fondsen, worden vastgelegd in separate Subsidiebeschikkingen. In de Subsidiebeschikking zullen spelregels worden vastgelegd over de wijze van toekenning van middelen, over indexatie en over BTW. Ook worden in de Subsidiebeschikking afspraken vastgelegd over verantwoording richting de fondsen en over de handelswijze bij afwijkingen t.o.v. de oorspronkelijke raming en/of de planning.

3.1 Invulling geven aan bekostigingsafspraak Rijk – regio

In het verlengde van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport zijn maatregelen gedefinieerd die de komende periode uitgevoerd moeten worden om de schaalsprong te accommoderen. Dit maatregelpakket (zie tabel 2) resulteert in een investering van € 1.570 mln (incl. BTW, prijspeil 2022). Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn in het BO MIRT op 9 november 2022 concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio.

Afgesproken is dat het Rijk €996,25 mln (63,5%) en de regio €573,75mln (36,5%) van de kosten dekt.

Opgave	Besluitvorming	Investeringsraming [mio € - incl. BTW]	Deel Rijk [mio € - incl. BTW]	Deel Regio [mio € - incl. BTW]
Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie	*BO Leefomgeving 21 juni jl.*	**185**	**46,25**	**138,75**
Versnellingsopgave Fellenoord/ Knoop XL Eindhoven	*BO Leefomgeving 21 juni jl. (en WBI december 2021)*	**137**	**98**	**39**
HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven	*BO MIRT 9 november 2022*	**270**	**132**	**138**
Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal	*BO MIRT 9 november 2022*	**727**	**469**	**258**
Hoofd- en onderliggend wegennet*	*Uiterlijk BO MIRT 2024*	**ntb**	**ntb**	**ntb**
Spoorse opgave	*BO MIRT 9 november 2022*	**125**	**125**	**0**
A58 Eindhoven – Tilburg	*BO MIRT 9 november 2022*	**126**	**126**	**0**
Totaal		**1570**	**996,25**	**573,75**
** Betreft resterende maatregelen aan het wegennet na een geslaagde mobiliteitstransitie, realisatie na 2030, conform Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven, Studio Bereikbaar, d.d. 6 december 2021*				

Tabel 2. Kostenverdeling Rijk-regio per opgave

Voor wat betreft de regionale bijdrage is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant, Brainportpartners (bedrijven, campussen, kennisinstellingen) en de MRE gemeenten elk 1/3 deel van de regionale bijdrage dekken. Dit betekent dat de bijdrage van de MRE-gemeenten aan het maatregelenpakket €191 mln incl. BTW bedraagt ofwel €157,8 mln excl. BTW.

3.2 Invulling geven aan regionale bekostigingsafspraak met MRE-gemeenten

Op basis van de regionale bekostigingssystematiek is de regionale verdeelsleutel bepaald voor de opgaven uit het maatregelenpakket (tabel 2) waarover tussen Rijk en regio afspraken zijn gemaakt. De 'spoorse opgave' en de 'A58 Eindhoven – Tilburg' zijn Rijksprojecten. Deze projecten worden in zijn geheel door het Rijk bekostigd. Over het hoofd- en onderliggend wegennet dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt tussen het Rijk en de regio. Van de overige projecten zijn de kosten verdeeld op basis van de regionale bekostigingssystematiek. In tabel 3 is e.e.a. vertaald in een regionale verdeelsleutel voor de MRE-gemeenten. In de eerste kolom is de totale bijdrage per gemeente weergegeven. Vervolgens is deze uitgesplitst naar de verschillende opgaven.

Investering per gemeente, prijspeil 2022, excl. BTW						
Gemeente	Totale investering (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - hubs (mln €)	Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie - fietspaden (mln €)	Gebiedsontwikkeling Fellenoord (mln €)	HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven (mln €)	Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal (mln €)
Bergeijk	4,2	0,2	3,2	-	-	0,8
Deurne	1,6	0,3	-	-	-	1,4
Valkenswaard	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Bladel	2,6	0,2	1,6	-	-	0,9
Eersel	5,7	0,2	4,8	-	-	0,8
Asten	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Someren	1,0	0,2	-	-	-	0,8
Nuenen	1,2	0,2	-	-	-	1,0
Best	5,3	0,3	3,7	-	-	1,3
Reusel-De Mierden	1,2	0,1	0,5	-	-	0,6
Geldrop-Mierlo	2,0	0,3	-	-	-	1,7
Helmond	4,7	0,8	-	-	-	3,9
Eindhoven	97,3	2,0	6,0	16,0	28,9	44,5
Cranendonck	1,0	0,2	-	-	-	0,9
Waalre	0,9	0,1	-	-	-	0,7
Son en Breugel	5,4	0,1	4,5	-	-	0,7
Heeze-Leende	0,8	0,1	-	-	-	0,7
Gemert-Bakel	1,6	0,3	-	-	-	1,3
Oirschot	4,3	0,2	3,4	-	-	0,8
Veldhoven	13,4	0,4	3,9	-	7,2	1,9
Laarbeek	1,1	0,2	-	-	-	1,0
Totaal	**157,8**	**6,6**	**31,6**	**16,0**	**36,1**	**67,5**

Tabel 3. Regionale kostenverdeling per opgave.

Voor de gemeente XXX resulteert dit in een totale bijdrage van € [XXX zie kolom 2 in tabel 3] mln excl. BTW. De bijdrage van de MRE-gemeenten is over een periode van 10 jaar – tussen 2024 en 2034 – uitgesmeerd. De bijdrage per jaar voor een opgave is afhankelijk van de (financiële) planning van de opgave. In bijlage 1 is opgenomen wat dit voor bijdrage per jaar betekent voor de afzonderlijke gemeenten.

4.1 Toewerken naar een aanvullend MRE-breed maatregelenpakket

De MRE geeft opvolging aan de afspraken uit het BO MIRT 2022 en stelt in het najaar een gezamenlijk mobiliteitspakket vast waarvan het regionale deel door het poho mobiliteit wordt herkend en wordt vastgesteld. Dit vormt de basis om voor wat betreft de (boven)regionale maatregelen met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) te komen tot afspraken over bekostiging. Voor dit gezamenlijke mobiliteitspakket wordt de vastgestelde bekostigingsmethodiek gebruikt en spant de gehele MRE regio zich in.

Kanttekeningen

1.1 De regionale bekostigingssystematiek is een gezamenlijke MRE-verantwoordelijkheid en vraagt instemming van alle MRE-gemeenten

De regio is met het Rijk en de provincie Noord-Brabant een pakket van maatregelen overeengekomen om de bereikbaarheid te verbeteren. De bijdrage van het Rijk en de provincie is onder voorbehoud van de bijdrage van de regio. Het is aan de regio om de afgesproken bijdrage op te brengen. Dit raadsvoorstel dient door alle 21 gemeenteraden van de MRE te worden goedgekeurd. Indien individuele gemeenten besluiten niet deel te nemen doet dit afbreuk aan de regionale samenwerking die nodig is om de majeure mobiliteitsopgave in de mainport Brainport aan te pakken. Een goede bereikbaarheid en leefbaarheid houdt niet op bij een gemeentegrens. Om deze reden wordt elke gemeente van de Metropoolregio gevraagd een bijdrage te leveren aan

de regionale bereikbaarheidsopgave. In de komende jaren worden er meerdere regionale opgaven verder opgepakt, waarin de concrete investeringen in de gehele MRE-regio landen.

1.2 Gemeenten kunnen niet worden gedwongen om mee te betalen
Uw raad heeft het budgetrecht en . dient daarom bedragen te reserveren en vervolgens kredieten/middelen ter beschikking te stellen. Zolang dit niet is gebeurd, zijn er geen bindende financiële afspraken gemaakt. Een gemeente kan dus niet zonder meer door collega-gemeenten, de regio, de provincie of het Rijk worden gedwongen tot het betalen van een bijdrage. Er is geen instrument ontwikkeld en/of vastgesteld om een niet-participerende gemeente vooraf of achteraf te dwingen om mee te betalen aan de maatregelen. In lijn met het bovenstaande kan het niet zo zijn dat het niet bijdragen van een gemeente automatisch leidt tot het extra belasten van de andere gemeenten. In een dergelijke situatie zullen de overige regiogemeenten bezien hoe zij omgaan met de ontstane situatie en hier nadere afspraken over maken.

2.1 Het afsprakenkader dient in samenspraak met partners te worden uitgewerkt
In de op stellen Samenwerkingsovereenkomst wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met afwijkingen ten opzichte van de raming op basis waarvan middelen van partijen zijn geraamd en/of toegekend. Hierbij dient te worden aangetekend dat dit in samenhang moet worden bezien met de voorwaarden van de andere partners (Rijk, provincie Noord-Brabant, private partijen). Deze voorwaarden worden de komende periode in samenspraak met die partners nader uitgewerkt. Dit alles landt in een op te stellen Samenwerkingsovereenkomst die ter besluitvorming wordt voorgelegd.

3.1 De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming
Onderdeel van het maatregelenpakket zijn regionale fietspaden (4e kolom in tabel 2). De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming die destijds is gemaakt als onderlegger bij de besluitvorming over het KTM-pakket mobiliteitstransitie. De definitieve bijdrage wordt bepaald op basis van een uitgewerkt projectplan (uitwerking op VO-niveau met een bijbehorende raming). De afgelopen maanden is een aantal fietspaden reeds uitgewerkt. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage. In de op stellen SOK wordt nader uitgewerkt hoe om te gaan met wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijk geraamde bijdrage.

4.1 Bekostiging toekomstige maatregelen afhankelijk van partners
Afspraken voor wat betreft de bijdrage van MRE-gemeenten kunnen conform de regionale bekostigingssystematiek worden gemaakt. Het is echter niet op voorhand vast te leggen dat andere partijen (Provincie, Rijk en Brainportpartners) bij toekomstige maatregelen dezelfde verdeling zullen hanteren. Dit is overigens wel de regionale inzet.

Financiën

a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen

voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.

Met het instemmen van de regionale bekostigingssystematiek en haar bijdrage aan het eerste maatregelpakket geeft de gemeente financieel commitment om een gemeentelijke bijdrage van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] te doen voor de regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven. En dekking te reserveren voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] ten behoeve van een investering in de aanleg van fietsroutes op het grondgebied van [naam gemeente].

De regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven worden gerealiseerd buiten het grondgebied van de gemeente [naam gemeente]. Hiervoor wordt een bijdrage gedaan van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] die gedekt wordt uit XXXX.

Voor de fietsroutes geldt dat de definitieve financiering pas wordt vastgesteld bij de besluitvorming over de definitieve projectplannen. Op dat moment is bekend wat de exacte bijdrage is. In dit voorstel waarin wordt gevraagd om financieel commitment aan de regionale bijdrage te geven is uitgegaan van de initiële raming (tabel 1) waarin het aandeel van de gemeente [naam gemeente] is geraamd op € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] voor de fietsroutes.

Deze investering wordt gedekt uit XXXXXX. Deze middelen worden gereserveerd en bij het bestuurlijk vaststellen van de projectplannen per fietsroute wordt aan de hand van de uitgewerkte en geactualiseerde kostenramingen de definitieve dekking bepaald.

Communicatie

Voor de realisatie van de afzonderlijke maatregelen zijn specifieke projectorganisaties verantwoordelijk. Deze projectorganisaties zullen de coördinatie voeren over de communicatie rondom de besluitvorming en uitvoering van betreffende projecten. Dit in nauwe afstemming met de direct betrokken gemeenten.

Planning en uitvoering

De uitwerking van regionale bekostigingssystematiek en de daarvoor op te stellen samenwerkingsovereenkomst vindt plaats in de tweede helft van 2023. Dit is een verantwoordelijkheid van de MRE. De uitvoering van de maatregelen is voorzien in de periode 2024-2032. Voor de verschillende maatregelen is een indicatieve planning opgesteld op basis van de huidige inzichten. De exacte planning is nader uit te werken en projectafhankelijk. Dit is een verantwoordelijkheid van de afzonderlijke projectorganisaties.

Bijlage(n)

Als bijlagen bij dit voorstel behoren:

- Begrotingswijziging
- Bijlage 1. Notitie ‘Voorstel regionale bekostigingssystematiek’
- Bijlage 2. Notitie ‘Gestelde vragen in het kader van de regionale bekostigingssystematiek’

Ontwerp Raadsbesluit

De raad van de gemeente XXXX;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouder van xxxx 2023;

besluit:

1. In te stemmen met de voorgestelde 'regionale bekostigingssystematiek'.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van het aandeel van de gemeente XXX als onderdeel van de benodigde regionale cofinanciering door de 21 gemeenten van de MRE in het voorgestelde maatregelpakket en hiertoe:
    a. Een bijdrage beschikbaar te stellen van € [XXXX zie kolom 3 + kolom 7 uit tabel 3] voor regionale mobiliteitshubs en de multimodale knoop/station Eindhoven centraal en te dekken uit XXXX.
    b. De dekking voor een krediet van € [XXXX indien van toepassing zie kolom 4 uit tabel 3] te reserveren voor de realisatie van de volgende fietsroutes [xxxxx] en te dekken uit XXXX.. En voor deze fietsroutes een bestuursovereenkomst met partijen voor te bereiden met definitieve financiële afspraken en deze opnieuw ter besluitvorming aan te bieden.
    c. De begrotingswijziging dienovereenkomstig vast te stellen.
3. De nadere uitwerking van de voorgestelde systematiek in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRE-gemeenten af te wachten.
4. De nadere uitwerking van een MRE-breed mobiliteitspakket af te wachten. Dit vormt de basis voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren voor de gehele MRE. Bovendien vormen de (boven)regionale maatregelen uit dit pakket de basis om – op basis van de regionale bekostigingssystematiek –met partners (Rijk, provincie en Brainportpartners) tot afspraken te komen over bekostiging.