Technische vragen

# Ondertunneling en Oostelijke Randweg

6 maart 2026

**Inleiding:** In november is de raad bijgepraat door het college en de betrokken ambtenaren over de status van dit project. Destijds was de planning om in deze raadscyclus van maart een Go/No Go moment te houden. Nu 4 maanden later vraag het college om een extra budget van 1,5 miljoen euro voor aanvullende onderzoeken naar de financiën en de stikstofdepositie. Het CDA heeft over dit agendapunt de volgende vragen:

## Vragen:

### Financiën

1. Welke concrete stappen heeft het college de afgelopen 2 jaar genomen om cofinanciering te verkrijgen voor de ondertunneling en randweg.
2. Hoeveel euro aan cofinanciering is er de afgelopen 2 jaar binnen gehaald door het college?
3. Wat is er in de afgelopen 4 maanden veranderd op het gebied van financiën dat er afgeweken wordt van de planning en dat er extra budget wordt gevraagd voor onderzoeken?
4. Welke concrete stappen is het college van plan om de komende maanden te nemen met het extra gevraagde budget op het gebied van cofinanciering?

### Stikstofdepositie

5. Wanneer is het rapport van Arcadis ontvangen waarin aanvullend onderzoek wordt vastgesteld? Was dit tijdens de update in november nog niet ontvangen?
6. Wat is er in de afgelopen 4 maanden veranderd op het gebied van stikstofdepositie dat er afgeweken wordt van de planning en dat er extra budget wordt gevraagd voor onderzoeken?
7. Wat wil het college meer te weten komen over de stikstofdepositie in november dan de kennis en regelgeving die er nu is.

Max Lambregts

Raadslid CDA Etten-Leur

Technische vragen

# Antwoorden

6 maart 2026

## Antwoorden:

**Financiën**

1. Welke concrete stappen heeft het college de afgelopen 2 jaar genomen om cofinanciering te verkrijgen voor de ondertunneling en randweg.

1. Wij hebben de afgelopen jaren intensief lobby gevoerd om de problematiek en noodzaak voor een randweg en tunnel onder de aandacht te brengen. Deze lobby vindt plaats op regionaal (Baronie en Novex regio SRBT), provincie en landelijk niveau.
   Daarnaast hebben wij financiering aangevraagd bij provinciale financieringsinstrumenten binnen het landelijke MMMA (Meerjarig Multimodaal Mobiliteit Agenda) programma en het provinciale RMP (Regionaal Maatregelenpakket), ook kleinschaligere financieringsbronnen ter bevordering van onze mobiliteitsopgaven (bereikbaarheid en veiligheid). Deze aanvragen zijn met name gericht op lokale verbetering. Dit bedraagt een mogelijke provinciale bijdrage van circa 1,5 miljoen euro.

   Voor de randweg en tunnel hebben wij in september 2025 een aanvraag, ter hoogte van 20 miljoen euro, ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat via de zogenaamde SPUK regeling 'Woningbouw Korte Termijn (WoKT). Deze aanvraag is niet gehonoreerd.

2. Hoeveel euro aan cofinanciering is er de afgelopen 2 jaar binnen gehaald door het college?

2. Momenteel is er nog geen extern publieke (lees provinciale of ministeriële) financiering ten behoeve van de randweg / tunnel toegezegd.
Wij zijn momenteel in gesprek met het Ministerie over de mogelijkheid van een nieuwe aanvraag.

3. Wat is er in de afgelopen 4 maanden veranderd op het gebied van financiën dat er afgeweken wordt van de planning en dat er extra budget wordt gevraagd voor onderzoeken?

3. Er is niets veranderd. We werken volgens de oorspronkelijke planning en volgens de overeengekomen tunnelalliantie het schetsontwerp uit naar een voorlopig ontwerp. We vragen geen geld aan voor extra onderzoeken. Normaal gesproken zou nu, vóór de verkiezingen, het definitieve uitvoeringsbesluit genomen worden (GO / NO-GO). Op dat moment zouden we voor het hele project een investering aanvragen. Omdat het beslissingsmoment nu te vroeg komt vragen we extra tijd om het uitvoeringsbesluit verder voor te bereiden. Het oorspronkelijke voorbereidingskrediet is op. Dit komt overeen met de oorspronkelijke planning, omdat we in maart 2026 de investering voor het project zouden aanvragen.

Omdat we tegen twee onzekerheden aanlopen, namelijk stikstof en het binnenhalen van subsidie, vragen we nu extra tijd voor het definitieve uitvoeringsbesluit en een aanvullend voorbereidingskrediet. Normaal gesproken zouden deze kosten in de projectinvestering zitten. De

ontwerp- en onderzoekswerkzaamheden met Arcadis en Haskoning lopen namelijk gewoon door om geen stilstand of vertraging in het project te krijgen. De planning van de tunnelalliantie met ProRail van 24 maanden (vanaf november 2024) is daarbij leidend, omdat daaraan ook de treinvrije perioden (TVP's) voor de werkzaamheden gekoppeld zijn. Deze TVP's moeten we twee jaar van tevoren aanvragen. In november 2026 leveren we een overdrachtsdossier op aan ProRail voor de tunnelalliantie.

We vragen dus een voorschot op de projectinvestering.

4. Welke concrete stappen is het college van plan om de komende maanden te nemen met het extra gevraagde budget op het gebied van cofinanciering?

4. Ondanks de afwijzing van onze aanvraag WoKT zetten wij onze lobby voort. Dit heeft geresulteerd dat CDA-kamerlid Boelsma de minister in het MIRT (Meerjaren Infrastructuur, Ruimte en Transport) debat in de Tweede Kamer heeft aangesproken op het niet honoreren, maar aanwezige, kansrijke proposities die de woningbouw kunnen versnellen. Etten-Leur werd hierin als voorbeeld genoemd. Daarbij wordt een motie ingediend om de minister inzage te geven in de niet gehonoreerde aanvragen en te laten beantwoorden wat hiermee gedaan gaat worden. Tevens om extra investeringen vrij te maken.

Ook onderhouden wij intensieve contacten met de ministeries, provincie, betrokken gemeenten en andere relevante partijen om onze propositie te versterken en kansrijker te maken bij een mogelijk nieuwe financieringsronde. Beantwoording naar aanleiding van het MIRT debat en ingediende moties staat zover bekend gepland op 22 april 2026;

Wij volgen ook nauwlettend de ontwikkelingen ten aanzien van spoor(goederen)vervoer en defensie. Intensivering op het spoor leidt mogelijk tot vaker en langer sluiten van gelijkvloerse spoorwegovergangen en daarmee extra druk op onze wegen. De noodzaak voor een ongelijkvloerse spoorwegovergang (bv. tunnel) past hierdoor in onze oplossingsrichtingen.

**Stikstofdepositie**

5. Wanneer is het rapport van Arcadis ontvangen waarin aanvullend onderzoek wordt vastgesteld? Was dit tijdens de update in november nog niet ontvangen?

5. De deadline voor zowel Arcadis als Haskoning was 15 december 2025 voor het indienen van alle onderzoeksrapporten, tekeningen en berekeningen als voorbereiding op het GO / NO-GO moment in maart 2026. Voor stikstof voerden we een zogenaamde Aeriusberekening uit. Deze berekening kon pas op het laatste moment plaatsvinden, omdat we hiervoor een zo goed mogelijk uitgewerkt schetsontwerp nodig hadden en een compleet verkeersmodel. We ontvingen van zowel Arcadis als Haskoning de rapporten tussen 1 december en 17 december 2025.

6. Wat is er in de afgelopen 4 maanden veranderd op het gebied van stikstofdepositie dat er afgeweken wordt van de planning en dat er extra budget wordt gevraagd voor onderzoeken?

6. Zoals aangegeven vragen we geen extra budget aan en wijken we niet af van de oorspronkelijke planning, maar we vragen een voorschot op de projectinvestering. We werken verder volgens de projectplanning en de tunnelalliantie-planning met ProRail. Zie verder vraag 7.

7. Wat wil het college meer te weten komen over de stikstofdepositie in november dan de kennis en regelgeving die er nu is.

7. Wat er is gewijzigd voor stikstof is dat we volgens de Aeriusberekening in de gebruiksfase boven de grenswaarde van 0.05 mol/ha uitkomen. Dit is niet toegestaan, de berekende waarde van randweg en tunnel is namelijk 0.11 mol/ha. Zoals uitgelegd in het raadsvoorstel gebruiken we de tijd tot november 2026 om hierover in gesprek te gaan met de Omgevingsdienst Brabant Noord en de provincie. Ook voeren we een nieuwe Aeriusberekening uit op basis van het verder uitgewerkte voorlopig ontwerp. Daarnaast controleren we ook het hiervoor gebruikte verkeersmodel op bijvoorbeeld woningaantallen.

Verder deed de Raad van State op 14 januari 2026 een uitspraak over stikstof. Die uitspraak geeft ons juist ruimte om het gesprek aan te gaan met de provincie over intern salderen. De provincie had namelijk eerder alles op slot gezet voor wat betreft stikstofuitstoot voor projecten.

De vraag is of de beschikbare stikstofruimte in de referentiesituatie gebruikt mag worden bij het intern salderen voor de passende beoordeling van het project. Dit hangt samen met de stikstofruimte die de provincie heeft gereserveerd in de Brabantse Ontwikkeling Stikstof 2.0 (BOS) ten behoeve van het behalen van de natuurdoelstellingen. Afstemmen met provincie is daarom noodzakelijk omdat beleidsregels hiervoor nog ontbreken.