

Raadsvoorstel

Datum Raadsvergadering:

Agenda nr:

Onderwerp: Aanvraag aanvullend voorbereidingskrediet tunnel en oostelijke randweg

Portefeuillehouder(s) Wethouder Schouw
Wethouder De Weert

Van: Kitty van Baaren

Telefoonnummer: 4205

Email: kitty.vanbaaren@etten-leur.nl

Aan de leden van de raad.

Voorstel

1. Nog geen uitvoeringsbesluit (go / no go) te nemen voor het project tunnel en oostelijke randweg;
2. De afschrijvingstermijn van de tunnel te bepalen op 80 jaar;
3. De afschrijvingsmethode annuïtair toe te passen;
4. Een extra voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van 1,5 miljoen euro tot november 2026;
5. Maatregelen voor het onderliggend wegennet verder uit te werken;
6. Uitwerking van de aanpassingen aan de ontsluiting van de locatie Trivium mee te nemen bij dit project en hiervoor € 500.000,- beschikbaar te stellen;
7. De door het college op grond van artikel 55, eerste lid, van de Gemeentewet opgelegde geheimhouding op de financiële bijlage en de memo stakeholders te bekrachtigen, zoals bedoeld in artikel 25, derde lid, van de Gemeentewet
8. Te bepalen dat deze geheimhouding van kracht blijft totdat het college of de raad besluit dat de omstandigheden die geheimhouding vereisen niet langer aanwezig zijn.

Inleiding

De afgelopen maanden lag de focus van het projectteam voor de tunnel en oostelijke randweg op het gereedmaken van alle producten voor het Go / No Go moment. We werkten aan een schetsontwerp, een aangepaste kostenraming, voerden diverse onderzoek uit, brachten de grootste risico's in beeld, hielden avonden voor bewoners en bedrijven over het onderliggend wegennet en betrokken de omgeving bij het maken van het ontwerp. Op 15 december 2025 hebben zowel ingenieursbureau Haskoning als Arcadis alle benodigde stukken voor dit besluit aan ons aangeleverd. Het project is technisch uitvoerbaar, maar we lopen tegen twee punten aan die meer tijd nodig hebben om verder uit te werken. We stellen daarom voor om de gemeenteraad een extra voorbereidingskrediet beschikbaar te laten stellen zodat we een zorgvuldig en gewogen besluit kunnen nemen.

Beoogd effect en evaluatie:

Bijdragen aan het uitwerken van de doelen uit de Omgevingsvisie, namelijk het oplossen van het verkeersknelpunt in Etten-Leur door de aanleg van een tunnel en een oostelijke randweg.

Argumenten

1.1 We hebben meer tijd nodig om de risico's op financiën en stikstofdepositie te verkleinen

We stellen daarom voor om het uitvoeringsbesluit (het Go - No Go-moment) uit te stellen naar november 2026. Dit is het moment dat de planstudiefase van de tunnelalliantie met ProRail en Arcadis afloopt en dat we overgaan naar de volgende fase van het project. Dit moment zat altijd al in de planning als natuurlijk Go - No Go-moment. Door de aankomende gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026 haalden we dit moment naar voren. Het blijkt nu dat we op deze twee punten nog te veel onduidelijkheid hebben om op dit moment al het uitvoeringsbesluit te nemen. We vragen daarom meer tijd om de financiële uitgangspunten (in relatie tot de voorstellen rondom de afschrijving), de dekking van het project en de stikstofdepositie verder te onderzoeken. Voor de stikstofdepositie (zie paragraaf risico's) kregen we het advies vanuit Arcadis dat het zinvol is om verder onderzoek te doen, bijvoorbeeld naar het intern salderen. Omdat intern salderen niet meer mogelijk is hebben we hier de provincie voor nodig. Ook betrekken we de Omgevingsdienst erbij. Hier is extra tijd voor nodig.

1.2 De kosten voor de aanleg van de tunnel en oostelijke randweg zijn op dit moment geraamd op ca. € 111.000.000,- (exclusief de bijkomende aanpassingen op het onderliggend wegennet, exclusief aanvullende maatregelen vanuit Trivium).

Een aantal kosten vallen met de kennis van nu hoger uit zoals het verleggen van de (hoofd-) transportleidingen voor water en gas ter hoogte van de tunnel. Ook werd de oostelijke randweg langer door eisen voor de waterberging (Waterschap) en waren een aantal onderdelen zoals de spoortunnel en fietstunnel duurder door een hoge grondwaterstand. Daarnaast zijn er bijkomende kosten voor het aanpassingen aan het onderliggend wegennet.

2.1 Levensduur van de tunnel is minimaal 80 jaar.

In onze financiële verordening is nu een afschrijvingstermijn van 40 jaar opgenomen voor infrastructurele en bouwkundige werken. De technische en economische levensduur van de tunnel is minimaal 80 jaar. Om de kapitaalslasten te verminderen stellen we voor om de afschrijvingstermijn van de tunnel op te hogen naar 80 jaar. Die van de oostelijke randweg te handhaven op 40 jaar (gemeente beleid).

3.1 Annuïtaire afschrijving toepassen

Daarnaast stellen wij voor om een annuïtaire afschrijving toe te passen om de kapitaallasten gedurende de looptijd gelijkmatig te verdelen. Bij een lineaire afschrijving zouden de kosten in de eerste jaren aanzienlijk hoger zijn.

4.1 We stellen voor om een extra voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van 1,5 miljoen euro tot aan november 2026.

Hiermee zetten we het traject voort met Arcadis, ProRail en Haskoning tot november 2026. Dit is het moment dat het overdrachtdossier voor de tunnelalliantie gereed dient te zijn en we overgaan naar een volgende fase. We werken het schetsontwerp voor de oostelijke randweg verder uit naar een voorlopig ontwerp en gaan door met de participatie. We bereiden ook de procedure voor de wijziging van het omgevingsplan voor. Daarnaast gaan we de financiële paragraaf en de stikstofparagraaf verder uitwerken.

4.2 Met het voorbereidingskrediet werken we volgens planning verder aan het ontwerp.

Voor zowel de tunnel als de randweg liggen er schetsontwerpen die we verder uitwerken en heeft er uitgebreide participatie plaatsgevonden. Het ontwerp van de tunnel is al voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Zij konden hiermee instemmen.

Voor de randweg kiezen we om de weg in drie delen op te bouwen. Zie ook de bijlage voor de bijbehorende afbeeldingen. Aan de zijde van de bedrijven bij Trivium trekken we het profiel vanaf de Parklaan door. Dit noemen we de stadslaan. Daarna komen we in het beekdal en zorgen we voor openheid in het landschap en zicht op de kerktorens van Leur. Dit is het middelste deel van de randweg - de bocht bij de Bredaseweg. Daarna gaan we over op de flank waar meer aandacht is voor het aansluiten op bestaande landschappelijke elementen zoals bomenrijen en sloten. Dit is de rechtstand die aansluit op de tunnel in het noorden.

5.1 Er ligt een advies voor het aanpassen van de wegen die meer of minder verkeer te verwerken krijgen door de komst van de tunnel en oostelijke randweg.

Het aanleggen van de tunnel en randweg hebben gevolgen voor de wegen die daarop aansluiten. Een aantal wegen krijgt meer verkeer te verwerken en een aantal wegen juist minder. Hiervoor organiseerden we avonden met de betrokken bewoners en bedrijven.

5.2 De kosten voor de aanpassingen van het onderliggend wegennet zijn geraamd op 1,3 miljoen euro

Het betrokken adviesbureau stelde een rapport op met daarin suggesties voor maatregelen. Er zijn voorstellen gedaan voor het verbeteren van de wegen zodat deze veiliger worden en beter voldoen aan de landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. De kosten hiervoor zijn ca. 1,3 miljoen. In februari 2026 organiseerden we een avond voor de Lage Bremberg, Turfvaart en Teerlingstraat. De kosten hiervoor zijn nog niet meegenomen.

6.1 Uitwerking rotonde Trivium en parkeerterrein nemen we nu niet mee in het project

Dit is een parallel spoor naast het project van de tunnel en oostelijke randweg. Dit gaat onder andere in op de aansluitingen van de bedrijven op de randweg, het aantal parkeerplaatsen, het helofytenfilter en de ligging van de rotonde bij de Hoge Vaartkant. Dit is uitgewerkt in een aparte projectgroep met de bedrijven van het Trivium. Er zijn nog te veel onzekerheden hierover. Daarom namen we dit tot nu toe nog niet mee in het project. Om wel door te kunnen met de voorbereiding en nadere ontwerpen voor dit deel van de randweg vragen we hier een extra financiering voor aan.

7.1 De bijlagen bevatten informatie waarvan openbaarmaking onevenredige schade kan veroorzaken.

Het betreft financiële gegevens en marktgevoelige informatie. De Woo biedt daarvoor een grondslag om openbaarmaking te weigeren: artikel 5.1, lid 2 sub b Woo.

8.1 De Gemeentewet verplicht de raad tot bekrachtiging.

Alternatieven/varianten

- Voor de financiën zijn enkele alternatieven beschreven in de bijgevoegde geheimhoudende bijlage.
- De afschrijvingstermijn voor de tunnel op te hogen naar 60 jaar in plaats van 80 jaar.

Kanttelingen en risico's

1.1 Woningbouw in dit gebied

Zoals opgenomen in de Omgevingsvisie is niet verder onderzocht.

We deden geen onderzoek naar het realiseren van woningen in dit gebied, los van de ontwikkeling in verband met verplaatsen van Intratuin. In de Omgevingsvisie zijn er in totaal 1000 woningen opgenomen in dit gebied. Mogelijke woningbouw in dit beekdal moet nog nader onderzocht worden. Ook omdat de focus voor de komende tien jaar nu vooral ligt op woningbouw in Haansberg. Met het ontwerp van de randweg is daarom ook geen rekening gehouden met aansluitingen voor woningbouw.

1.2 Verleggen gas en waterleiding

Op de locatie waar de tunnel komt liggen één transportleiding voor drinkwater en één voor Gas. Het verleggen van deze leidingen vergt een aparte voorbereiding en uitvoering. Samen met de GasUnie en Brabant Water kijken we naar de beste en kostenefficiënte oplossing. Het verleggen van deze leidingen valt niet onder de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuren Etten-Leur. Hierdoor komen alle kosten voor het verleggen voor rekening van de gemeente.

1.3 Stikstofdepositie

Voor ieder nieuw project dient de stikstofdepositie in de realisatiefase en in de gebruiksfase berekend te worden. Wij (Arcadis en Haskoning) deden dat met de daarvoor bestemde AERIUS-berekening. Hieruit blijkt dat het project in de realisatiefase een kleine overschrijding oplevert. Dat is op te lossen door de inzet van elektrisch materieel en gereedschap. De overschrijding van de stikstofdepositie in de gebruiksfase is echter op dit moment te groot om een vergunning te krijgen voor aanleg van het project. Daarmee kan nu door bevoegd gezag (Omgevingsdienst - Provincie) geen vergunning voor het project verleend worden. Er zijn ontwikkelingen gaande met betrekking tot wet- en regelgeving waardoor het denkbaar is dat dit over enige tijd anders is. We gaan hierover in gesprek met de Omgevingsdienst en Provincie.

1.4 Risico top-5 van het project

Uit het risicodossier van de tunnel en oostelijke randweg volgen de onderstaande risico's als top-5 risico's:

- Omgevingsvergunning wordt niet afgegeven door bevoegd gezag vanwege te hoge stikstofdepositie.
- Geen co-financiering, volledige financiering project komt bij de gemeente.
- Kabels en leidingen niet op tijd verlegd.
- Wijziging omgevingsplan niet tijdig onherroepelijk (bezwaar en beroep, mogelijk behandeling door Raad van State).
- Er is (sociale) weerstand bij belanghebbenden voor de aanleg van de tunnel en oostelijke randweg.

Op al deze risico's zetten we maatregelen in om deze te beheren. Bijvoorbeeld voor de sociale weerstand. Hierbij zetten we volop in op het betrekken van de omgeving. Zie hiervoor ook de paragraaf over participatie en communicatie en de bijgevoegde geheimhoudende bijlage over de stakeholdergesprekken. Voor de financiering vanuit het Rijk blijven we een lobby inzetten die actief is in Den Haag en korte lijnen heeft met de diverse Ministeries. Ingenieursbureau Haskoning voerde een subsidiescan uit om te kijken of er andere kansrijke subsidies zijn. Deze zijn er op dit moment niet. Een kans bestaat voor een bijdrage voor de snelfietsroute langs de randweg. Stikstofdepositie is lastig te beheren, omdat we hier geen directe invloed op hebben.

5.1 Het meenemen van de aanpassingen van het Trivium in het project van de aanleg van de tunnel en randweg kan een risico geven op vertraging.

De bedrijven eisen aanpassingen aan en uitbreiding van het parkeerterrein. Dit is als gevolg van het verminderen van het aantal uitritten van de bestaande parkeerplaats. De bedrijven blijven steeds aanpassingen en wijzigingen vragen. Dit kan vertraging geven voor het totale project en de financiële consequenties zijn nog niet helder.

Toelichting

Financiële toelichting:

De financiering van het project is afhankelijk van verschillende variabelen. De kapitaallasten die vanaf het eerste jaar na oplevering beginnen, bedragen in totaal ongeveer 3 miljoen euro. Dit bedrag is gebaseerd op een afschrijvingstermijn van 80 jaar voor de tunnel. Daarnaast wordt een annuïtaire afschrijving toegepast om de kapitaallasten gedurende de looptijd gelijkmatig te verdelen. Bij een lineaire afschrijving zouden de kosten in de eerste jaren aanzienlijk hoger zijn.

De Reserve Infrastructurele oplossingen zal tot en met 2032 gevuld worden tot een bedrag van 16 miljoen euro. Deze mag vervolgens gedurende 40 jaar ingezet worden ter dekking van de kapitaallasten. Hiermee is 4 ton per jaar te dekken van de kapitaallasten. De jaarlijkse storting komt vanaf start afschrijving in 2033 te vervallen en deze ruimte van 1,5 miljoen zal gedurende de looptijd van 80 jaar worden ingezet voor dekking van de kapitaallasten.

Met deze twee maatregelen wordt 1,9 miljoen van de 3 miljoen kapitaallasten gedekt in de eerste 40 jaar. Daarna is er een dekking van 1,5 miljoen, maar zijn de kapitaallasten ook aanzienlijk lager. Namelijk nog 2 miljoen.

Met de aanvulling van het voorbereidingskrediet in dit voorstel komt de totale voorbereiding uit op 4 miljoen. Wanneer bij het Go/ No Go moment gekozen wordt voor een Go dan lopen deze kosten mee in de totale investering. Kiest de Raad voor een No Go dan vallen deze kosten in een keer in de

exploitatie. In de jaarrekening 2025 zullen wij dit dan ook als een risico opnemen in de paragraaf Weerstandvermogen. We sparen nu een paar jaar in de Reserve infrastructurele oplossingen. Deze staat eind 2025 op 5,5 miljoen. Bij een No Go kunnen we deze Reserve inzetten om de voorbereidingskosten op te vangen.

Het uitvoeringsvoorstel Go/No Go kent grote financiële consequenties. Dat heeft gevolgen voor het realiseren van de overige ambities. De middelen die aangewend worden om dit voorstel te dekken kunnen vanzelfsprekend niet meer ingezet worden voor andere plannen.

Risico's financiering:

- 1 Stijging van de rente wat resulteert in hogere kapitaallasten dan waar nu mee wordt gerekend.
- 2 Stijging van de investeringslast. Wanneer de kosten hoger uitvallen dan op dit moment geraamd.

Juridische consequenties:

Dit voorstel heeft geen juridische consequenties.

Duurzaamheid

Volgens het beleid van de gemeente besteden we uiteindelijk bij het realiseren van de tunnel en oostelijke randweg aandacht aan duurzaamheid. In een aantal integrale sessies kwamen de meest kansrijke duurzaamheidsmaatregelen naar voren. Bij de tunnel passen we het principe van Duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) toe. Dit is een methode die ProRail omarmt en zorgt voor een gestructureerde aanpak om duurzaamheid te integreren in infrastructuurprojecten. Voor de randweg gebruiken we het Nieuwe Normaal. Het Nieuwe Normaal is een afspraak over hoe we beter en duurzamer bouwen. We gebruiken minder nieuwe materialen en meer hergebruikte materialen. Het Nieuwe Normaal houdt met iets meer onderwerpen rekening. Denk daarbij aan het demontabel ontwerpen van bijvoorbeeld bruggen en andere kunstwerken. Bij de uitvoering houden we rekening met de inzet van elektrisch materieel, hergebruik van grondstoffen en proberen we zo min mogelijk transportbewegingen te maken. We komen hier uiteraard bij het uitvoeringsbesluit op terug.

People

Bij het verder ontwerpen van de tunnel en de randweg betrekken we de omwonenden in een participatietraject.

Profit

Het oplossen van een verkeersknelpunt is goed voor de economie in Etten-Leur. Het verkeer kan beter doorstromen en gemakkelijker de snelweg bereiken. Het is wel goed om zorgvuldige besluiten te nemen, vandaar op dit moment het voorstel van een extra voorbereidingskrediet.

Planning

De planning in grote lijnen:

- November 2026: Planstudie randweg en studiefase Tunnel gereed;
- November 2026: Go / No Go besluit
- Maart 2029 : Omgevingsvergunning onherroepelijk;
- Maart 2029 : start aanleg tunnel;
- Juni 2030 : start aanleg oostelijke randweg;
- Juni 2032 : tunnel en oostelijke randweg gereed en in gebruik.

Communicatie en participatie

Voor het voorbereiden van de schetsontwerpen van de tunnel en de oostelijke randweg doorliepen we een uitgebreid participatietraject. In de periode van september tot en met december:

- organiseerden we op 3 en 4 november 2025 twee informatiebijeenkomsten waarbij we aan ca. 200 personen het ontwerp toelichtten;
- beantwoorden we de vragen die tijdens deze avonden werden gesteld;
- richten we een klankbordgroep op met daarin onder andere bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties zoals de Fietzersbond en IVN. De klankbordgroep kwam tot en met februari 2026 drie keer bij elkaar. Omdat we nog op schetsniveau zitten, vond de klankbordgroep het lastig te reageren op zaken. Het is in deze fase nog niet duidelijk bijvoorbeeld waar beplanting exact komt, wat voor lichtmasten er komen of dat er voorzieningen komen als geluidswering;
- organiseerden we 5 avonden voor het onderliggend wegennet. Per cluster van straten organiseerden we avonden. Er waren avonden voor de 1) Attelakenseweg, 2) Vijfhuizenweg, Ambachtlaan en Pottenbakkersstraat 3) Lichttorenhoofd, Kapelstraat en Kasteellaan en 4) Tuindersweg en Donkerstraat. Tijdens deze avond konden mensen hun zorgen uiten over de toekomst, maar werd er ook ingegaan op zaken die goed gaan of beter konden. Dit verzamelden we en namen we mee in de maatregelen. Tijdens de avonden werden zorgen geuit ook over het knelpunten die op dit moment spelen. Ook werden zorgen geuit over de spitssluiting bij Prinsenbeek. In de maatregelen die het adviesbureau voorstel is hiermee rekening gehouden. In februari vond de 5de avond plaats met de Lage Bremberg en omgeving;
- voerden we keukentafelgesprekken met de belangrijkste stakeholders die direct naast de tunnel wonen of hun bedrijf hebben. Hierover is een vertrouwelijke memo bijgevoegd over de belangrijkste conclusies van deze stakeholdergesprekken;

- stonden twee omgevingsmanagers klaar voor het beantwoorden van vragen vanuit de omgeving;

Daarnaast is er een website waarop alle documenten te vinden zijn zoals de presentatie van de informatieavonden.

Tijdens de informatieavonden hoorden we vooral positieve geluiden over de aanpak van het project.

Door de participatie zijn er naar buiten toe wel verwachtingen gewekt zoals over het realiseren van het project en het treffen van maatregelen op het onderliggend wegennet. Vooral bij het onderliggend wegennet zijn maatregelen naar voren gekomen die niet alleen nodig zijn bij de aanleg van de tunnel en oostelijke randweg.

We gaan uiteraard de komende maanden door met onze participatie.

Bijlagen

- Planning
- Afbeelding tunnel en randweg
- memo stakeholders (geheimhouding)
- memo financiën (geheimhouding)

Etten-Leur, 3 februari 2026

burgemeester en wethouders,

N.J. (René) Reijngoudt
gemeentesecretaris

drs. M.C. (Marina) Starmans-Gelijns
burgemeester