

Raadsvoorstel

Datum Raadsvergadering:

Agenda nr:

Onderwerp: Aanvraag voorbereidingskrediet aanleg tunnel en randweg oost Etten-Leur

Portefeuillehouder(s) Wethouder Schouw

Van: Rob Limbourg

Telefoonnummer: 4530

Email: rob.limbourg@etten-leur.nl

Aan de leden van de raad.

Voorstel

1. In te stemmen met het verder uitwerken van de tunnel en de oostelijke randweg binnen de gestelde kaders;
2. In stemmen met het verder uitwerken van de tunnel door middel van het aangaan van een tunnelalliantie met ProRail;
3. Een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van 2,5 miljoen euro voor de verdere uitwerking van de tunnel en oostelijke randweg;
4. Kennis te nemen van de indicatieve kostenraming (geheim) voor de aanleg van de spooronderdoorgang en randweg inclusief de kapitaallast berekening over een periode van 60 jaar;
5. Op grond van artikel 87 Gemeentewet jo artikel 5.1 lid 2 sub b van de Wet open overheid, geheimhouding op te leggen op de indicatieve kostenraming;
6. Kennis te nemen van de diverse onderzoeken voor de technische en verkeerskundige haalbaarheid, de risicoanalyse van de overwegen in Etten-Leur;
7. Kennis te nemen van het advies van adviesbureau BRO over de te volgen ruimtelijke procedure;

Inleiding

In de Omgevingsvisie stelden we vast dat we een tunnel en een randweg aan de oostkant van Etten-Leur wilden. Deze zijn nodig om het verkeersknelpunt bij Etten-Leur Noord (Lichttorenhoofd) op te lossen. Het verkeer loopt hier namelijk vast. Er ontstaan lange wachtrijen in het Lichttorenhoofd. De

bewoners die aan deze eenrichtingsstraat wonen kunnen dan geen kant op. Ook hulpdiensten kunnen niet door deze straat. Dit is de meest gebruikte uitgang voor het verkeer van Etten-Leur Noord. Ook op de Lage Vaartkant, die in het verlengde ligt, ontstaan problemen door de grote hoeveelheid verkeer. Bijvoorbeeld met de verkeersveiligheid van fietsers op het fietspad in combinatie met afslaand verkeer. Om dit knelpunt op te lossen is er maar één goede mogelijkheid. Dat is de aanleg van een tunnel en randweg. Zie hiervoor ook de Omgevingsvisie. Tegelijkertijd met dit voorstel gaat er ook een voorstel over het Lichttorenhoofd naar de gemeenteraad.

Afgelopen jaar onderzochten we of het aanleggen van een tunnel en een randweg technisch, verkeerskundig en financieel mogelijk is. We deden hiervoor de volgende onderzoeken:

- technische haalbaarheid van de tunnel en randweg Etten-Leur Oost. Hiervoor is concept ontwerp gemaakt door adviesbureau RHDHV;
- verkeerskundige haalbaarheid door adviesbureau Goudappel, waarbij zij keken naar de capaciteit van kruispunten en naar het nemen van extra maatregelen op de kruisingen waar de nieuwe randweg op aansluit;
- risicoanalyse overwegen Etten-Leur door adviesbureau Movares;
- indicatieve kostenraming voor de aanleg van de spooronderdoorgang en randweg, opgesteld door diverse adviesbureaus;
- advies over de te volgen ruimtelijke procedure van adviesbureau BRO;

We rekenden de kosten door voor de aanleg van de tunnel en de randweg. Hierbij keken we ook naar de levensduur van de tunnel.

We spreken in dit voorstel van een tunnel. Dit is begrijpelijke taal - iedereen snapt wat we hiermee bedoelen. De technische term voor deze korte tunnel onder het spoor door is eigenlijk een spooronderdoorgang. Een tunnel is namelijk een bouwwerk waarvan het gesloten deel 250 meter of langer is. Een tunnel valt onder de tunnelwet. Dit houdt in dat we aan bepaalde voorschriften moeten voldoen voor installaties in de tunnel. Het gesloten deel van onze spooronderdoorgang blijft ver onder deze 250 meter. Daarmee is het technisch gezien geen tunnel.

Met dit voorstel zetten we de eerste stappen voor de aanleg van de tunnel en de oostelijke randweg. Stap 1 is dit voorstel voor de aanvraag van een voorbereidingskrediet. Stap 2 is het aangaan van een tunnelalliantie met ProRail en contracten afsluiten met diverse adviesbureaus voor onderzoeken en verdere uitwerking van de tunnel en de randweg. Ook het inrichten van een interne gemeentelijke projectorganisatie valt hieronder. Stap 3 is het besluit om daadwerkelijk door te gaan met de aanleg van de tunnel en de randweg. De planning is om dit voorstel uit stap 3 ongeveer in 2026 voor te leggen voor besluitvorming.

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 De kosten voor de aanleg van de tunnel en de oostelijke randweg bedragen ongeveer 97 miljoen euro.

Tijdens het haalbaarheidsonderzoek van de afgelopen maanden zijn van de opgestelde schetsontwerpen van tunnel en oostelijke randweg globale kostenramingen opgesteld. Daarin zijn ook de noodzakelijke aanpassingen aan de directe omgeving opgenomen. Ook zijn de kosten van aankoop gronden en opstellen in beeld gebracht. Alle ramingen zijn samengevoegd tot één document met daarin de geprognoseerde totale investeringskosten voor de aanleg van spoortunnel en oostelijke randweg. Totaal komt dit uit op een investeringsbedrag van ongeveer 97 miljoen euro. Voor het inzichtelijk maken van de jaarlijkse kapitaallast bij dit investeringsbedrag zijn een aantal berekeningen gemaakt. De worst-case berekening (afschrijftermijn 40 jaar met rentelast van 2%) betekent een kapitaallast van 4,4 miljoen. Het bedrag wat we al in de reserve gespaard hebben (we gaan uit van 15 miljoen) zetten we in als dekking. Ook de jaarlijkse storting die we nu doen vervalt. Netto betekent het een extra last van 2,5 miljoen. Hierbij zijn we in de worst-case variant er vanuit gegaan dat de gemeente de volledige investeringslasten moet dragen en dat er geen externe bijdragen beschikbaar zijn.

1.2 De aanleg van de tunnel kan niet los gezien worden van de aanleg van de oostelijke randweg.

In de Omgevingsvisie wordt duidelijk gesproken over de aanleg van een tunnel en een oostelijke randweg. Deze twee horen bij elkaar. Alleen een tunnel aanleggen en deze aansluiten op de Liesbosweg heeft geen nut. Op dat moment vermindert het probleem aan de zijde van het Lichttorenhoofd wel, maar dit extra verkeer komt er weer bij op de Liesbosweg. Dit zorgt hier voor problemen op het kruispunt. Mogelijk moet dit kruispunt dan ook aangepast worden met extra opstelstroken. Dit rekenden we nog niet door.

Het grootste probleem van het aanleggen van een tunnel zonder een randweg is het knelpunt op de Lage Vaartkant zelf. De hoeveelheid verkeer hier geeft problemen. Bijvoorbeeld trillingen door het zware verkeer. Maar ook het uitrijden van uitritten van woningen is erg lastig. Of vanuit een zijweg de Lage Vaartkant oprijden. Ook de verkeersveiligheid komt hierdoor in het gedrang. Auto's proberen af te slaan naar een zijweg en zien door de drukte makkelijk fietsers over het hoofd. Dit is ook een drukke fietsroute richting de scholen en het centrum.

2.1 Voor het verder uitwerken van de tunnel sluiten we een zogenaamde tunnelalliantie af met ProRail;

Op het moment dat wij ervoor kiezen om door te gaan met het aanleggen van de spoortunnel dan is een samenwerking met ProRail vereist. Met ProRail zijn we daarom al ruim een jaar in gesprek om zaken goed af te stemmen. Wordt er besloten om door te gaan met dit project dan stappen wij als gemeente samen met ProRail in een zogenaamde tunnelalliantie (verplichting). De tunnelalliantie is een door ProRail opgesteld vastomlijnd proces met vooraf helder omschreven stappen die te nemen zijn om samen te komen tot de uitwerking, aanbesteding en realisatie van de spoortunnel. ProRail heeft hierop al geanticipeerd en heeft haar offerte voor de volgende fase, de studiefase uit de tunnelalliantie, in concept gereed. In de studiefase van de tunnelalliantie heeft de gemeente de hoofdrol en ProRail de adviserende rol. Dat wil zeggen dat de gemeente verantwoordelijk is voor alle engineering, conditionering en onderzoeken die benodigd zijn om te komen tot een dossier waarmee ProRail de aanbesteding van de spoortunnel in de tunnelalliantie kan starten. Voor de gemeente is dat een forse opgave die wij moeten uitbesteden aan een of meerdere bureaus. Deze aanbesteding wordt gestart zodra het besluit is genomen om met de spoortunnel en oostelijke randweg door te gaan.

3.1 Er is een voorbereidingskrediet nodig om door te kunnen gaan met de werkzaamheden.

Voor de tunnelalliantie met ProRail en verdere uitwerking en onderzoek door diverse adviesbureaus is een voorbereidingskrediet nodig. Hieronder valt ook het inrichten van een interne gemeentelijke projectorganisatie. De kosten hiervan worden geschat op 2,5 miljoen euro.

4.1 Levensduur van de tunnel en randweg zijn 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 en de randweg zijn minimaal 80 jaar. Om de kapitaalslasten te verminderen stellen we voor om de afschrijvingstermijn op te hogen naar 60 jaar.

6.1 Het aanleggen van de tunnel is technisch haalbaar.

Het schetsontwerp van de spoortunnel dat door adviesbureau RHDHV is opgesteld in samenwerking met ProRail en de gemeente laat zien dat de tunnel is in te passen in de omgeving en voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Belangrijk onderdeel daarvan is het behalen van een maximale helling van 5% voor het gemotoriseerd verkeer in de tunnel. Dat is haalbaar gebleken uit het onderzoek.

6.2 Het aanleggen van de oostelijke randweg is technisch haalbaar.

Het schetsontwerp van de oostelijke randweg dat is opgesteld door adviesbureau RHDHV laat zien dat de randweg, rekening houdend met het aanwezige beekdal, kan worden ingepast in de omgeving. Het schetsontwerp is afgestemd met het waterschap Brabantse Delta en akkoord bevonden voor verdere uitwerking. De randweg ligt zoveel mogelijk oostelijk. Dit is het droogste gedeelte van het gebied.

6.3 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 van het verplaatsen van Life and Garden/ Intratuin. Deze woningen zijn wel opgenomen in de Omgevingsvisie. Dit moet nog nader onderzocht worden. Dit gebied is een beekdal. Dit is een laag liggend en nat gebied. Dit staat onder water bij een hele heftige regenbui die 1x in de 100 jaar voorkomt (T=100).

6.4 Om de tunnel en de oostelijke randweg aan te leggen is een aanpassing nodig van het kruispunt Bredaseweg

Het onderzoek geeft aan dat het te druk wordt op het kruispunt Lage Vaartkant - Bredaseweg. Er is een extra opstelstrook nodig bij de verkeerslichten. Dit komt omdat de Bredaseweg aan de zijde van de Praxis drukker wordt. Op dit moment komt er vanaf die kant (Praxis) veel minder verkeer. Er is aan die zijde nu één opstelstrook voor 3 richtingen: rechtdoor, linksaf en rechtsaf. Op het moment dat die kant groen krijgt, moet het hele kruispunt stilstaan. Als deze kant drukker wordt dan geeft dat problemen met de andere richtingen op het kruispunt. De extra opstelstrook is opgenomen in het schetsontwerp van de oostelijke randweg.

6.5 ProRail is akkoord met het aanleggen van de tunnel als de spooroverweg bij het Lichttorenhoofd wordt afgewaardeerd naar een overweg voor alleen langzaam verkeer.

ProRail werkt alleen mee aan het aanleggen van nieuwe spoor kruisingen, of het aanpassen van bestaande overwegen, als er een andere overweg op dezelfde locatie of in de buurt volledig wordt gesaneerd of op z'n minst veiliger wordt gemaakt. In dit geval is er geen overweg op de plaats waar de spoortunnel wordt beoogd of in de buurt die gesaneerd kan worden. Het saneren van de overweg bij de Attelakenseweg is niet wenselijk. ProRail heeft aangegeven dat het daarom noodzakelijk is om de overweg bij het Lichttorenhoofd af te waarderen naar uitsluitend gebruik door langzaam verkeer. Dit is ook nodig om ervoor te zorgen dat het verkeer gebruik gaat maken van de tunnel en de randweg. Het nemen van een verkeersbesluit voor het afwaarderen van de overweg bij het Lichttorenhoofd is volgens ProRail vereist voor haar medewerking aan de aanleg van de nieuwe spoortunnel.

7.1 Kennis te nemen van het advies van adviesbureau BRO over de te volgen ruimtelijke procedure;

Per 1 januari 2024 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. Adviesbureau BRO heeft ons advies uitgebracht over de te volgen procedures voor de aanleg van de spoortunnel en oostelijke randweg. BRO geeft ons het advies om voor de aanleg van de spoortunnel en de oostelijke randweg de procedure tot het wijzigen van het omgevingsplan te volgen.

8.1 De kostenraming voor de aankoop van de gronden dient geheim te blijven vanwege de AVG en mogelijke speculaties op de aankoop.

Er staan persoonsgegevens van grondbezitters in de exploitatieberekening. Daarnaast staan er bedragen in genoemd die niet naar buiten mogen omdat deze de belangen van de gemeente kunnen schaden. Bij het openbaar maken van de geraamde bedragen voor de aankoop van gronden kan hier door externen op worden gespeculeerd. Dit is niet wenselijk.

Alternatieven/varianten

4.1 Kapitaallast afschrijven over 40 jaar met een rentelast van 2% - worst-case scenario investering.

Voor het beschouwen van de kapitaallastafschrijving werkten we twee scenario's uit. Het eerste scenario ligt nu voor en gaat uit van een afschrijving over 60 jaar met een rentepercentage van 1%. Dit scenario (60 jaar, 1%) betekent een extra last van ruim € 800.000.

Het tweede scenario betreft het worst-case scenario waarbij de afschrijving plaatsvindt over 40 jaar met een rentepercentage van 2%. Dit scenario (40 jaar, 2%) betekent een extra last van € 2,5 miljoen.

De rente kan namelijk altijd stijgen of dalen. In beide scenario's zijn we van de worst-case variant uitgegaan dat de gemeente de volledige investeringslasten moet dragen.

Het voor de hand liggende scenario is dan het scenario van 60 jaar met een rentepercentage van 2%. Dit betekent een extra last van 1,8 miljoen.

In deze scenario's gaan wij er van uit dat wij 15 mln gespaard hebben.

In de paragraaf financiën gaan we in op mogelijke cofinanciering. In het geval van cofinanciering hoeft de gemeente niet volledig zelf de lasten te dragen.

6.1 Er is onderzoek gedaan naar een andere locatie voor de tunnel die verder naar het oosten ligt, maar deze lost het probleem onvoldoende op.

Een variant waar vaak over wordt gesproken is het aanbrengen van een tunnel meer naar het oosten. De ruimte bij de Ambachtlaan is namelijk beperkt. Maar ook iets verder naar het oosten is de ruimte beperkt. Als we een tunnel aanbrengen voorbij de Pleinstraat, dan heeft dit gevolgen voor de verkeersstromen. De tunnel ligt dan te ver weg voor een groot deel van de bewoners. Er wordt dus minder gebruik van gemaakt. Daarnaast gaat er meer verkeer rijden over de route Plantijnlaan - Schoonhout en dus ook over die spoorwegovergang. Hier staat nu in de avond al een wachtrij en deze problemen verergeren dan. Ook gaat er meer verkeer gebruik maken van de Attelakenseweg richting Breda. Ook dit is niet wenselijk. Een alternatieve oostelijke randweg is dus geen goede optie. Dit is variant 5 in het rapport "verkeerseffecten woningbouwontwikkelingen" van Goudappel wat gedaan is voor de Omgevingsvisie.

6.2 Er zijn geen varianten van de oostelijke randweg onderzocht, omdat deze dwars door het beekdal lopen.

In het haalbaarheidsonderzoek van afgelopen maanden hebben wij voor de oostelijke randweg een ontwerp opgesteld dat om het beekdal is geprojecteerd. Dat is gedaan in overleg met het waterschap Brabantse Delta. Het waterschap heeft aangegeven niet te willen meewerken aan een variant van de oostelijke randweg die dwars door het beekdal loopt. Hierdoor neemt de capaciteit van de waterberging in het beekdal af. Dit is voor het Waterschap onbespreekbaar. Mogelijke varianten van de randweg die nog oostelijker (richting Lage Bremberg) zijn geprojecteerd hebben wij in deze fase niet onderzocht. De reden daarvoor is dat zulke varianten de kosten verhogen ten opzichte van de huidige schetsontwerpvariant. De weg wordt dan langer.

6.3 Geen aanvullende maatregelen nemen op het kruispunt Bredaseweg

Er kan voor gekozen worden om geen aanvullende maatregelen te nemen op het kruispunt Bredaseweg. Dit zorgt ervoor dat verkeer vanuit de richting van de Praxis langer moet wachten tot zij groen krijgen en de kruising mogen oversteken. Om te bevorderen dat verkeer gebruik maakt van de tunnel en de randweg is het juist wenselijk dat zij snel bij de snelweg kunnen komen. Aanvullende maatregelen op het kruispunt zijn dus noodzakelijk.

6.4 Er zijn alternatieven voor de overweg Lichttorenhoofd. Die komen aan bod in een ander voorstel.

In het andere voorstel dat gelijktijdig voorligt bij het college en raad over het Lichttorenhoofd is het alternatief om een extra opstelstrook aan te brengen bij de verkeerslichten. De kosten hiervoor bedragen 1,9 miljoen euro. Deze oplossing draagt alleen maar tijdelijk bij aan het verlichten van het knelpunt. Het is geen duurzame oplossing voor de lange termijn. Bovendien eist ProRail dat we aanvullende maatregelen nemen bij de andere spoorwegovergangen. Anders gaan zij niet akkoord met de aanleg van een extra opstelstrook. Dit komt omdat het risico op de spoorwegovergang bij het Lichttorenhoofd toeneemt door de aanleg van deze opstelstrook. ProRail geeft als mogelijke maatregelen het aanleggen van een voetgangers/ fietsers tunnel bij het station of het dichtzetten van de spoorwegovergang bij de Attelakenseweg. Beide zijn ingrijpende maatregelen. Het aanleggen van een tunnel bij het station is naast ingrijpend ook erg kostbaar.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Het aanleggen van alleen de tunnel zonder randweg kan de gemeente imagoschade opleveren.

- De projecten dienen ons inziens gelijktijdig uitgevoerd te worden. Bij alleen uitvoeren van de spoortunnel bestaat het risico op imagoschade voor de gemeente. Immers alleen de spoortunnel aanleggen lost de huidige verkeersproblemen niet op en mensen gebruiken daardoor de tunnel niet. Aan de andere kant kost de aanleg van alleen de spoortunnel de gemeente wel een aanzienlijk investeringsbedrag.

2.1 Het gelijktijdig opstarten van zowel de tunnelalliantie als het uitwerken van de oostelijke randweg kan een risico vormen voor de planning.

- Starten met de tunnelalliantie (studiefase) voordat bekend is hoe de oostelijke randweg wordt uitgevoerd, heeft als risico dat als er wijzigingen aan de randweg worden doorgevoerd, de studiefase stilvalt. Daarmee ook alle externe partijen stilvallen (ProRail, diverse ingehuurde adviesbureaus) die vervolgens stilstand gaan claimen bij de gemeente. Hierdoor ontstaan hoge kosten en komt de beschikbaarheid van de betrokken mensen in het gedrang.

5.1 Er zijn kanttekeningen en risico's bij de technische haalbaarheid van de aanleg van de tunnel en randweg.

- Voor de aanleg van de spoortunnel en de oostelijke randweg is aankoop van particuliere gronden en opstallen noodzakelijk. Hier zien wij het risico dat partijen niet meewerken en dat onteigeningsprocedures gestart moeten worden. Dit kan beheerst worden door vroegtijdig met de eigenaren in gesprek te treden.
- Om de maximale hellingshoek van 5% in de tunnel te realiseren is het nodig om het spoor over ongeveer 900m te verhogen. Hier zien wij het risico dat ProRail hier niet aan wil meewerken of dat ze veel aanvullende eisen gaan stellen. Dit kan beheerst worden door vroegtijdig afspraken met ProRail vast te leggen.
- Het aanleggen van de spoortunnel en de oostelijke randweg is een flinke ingreep in de omgeving. Wij zien het risico dat mensen bezwaar maken tijdens de ruimtelijke procedure en mogelijk in beroep gaan. Hierop kan een traject naar de Raad van State volgen. Daarmee wordt veel tijd verloren. Dit kan beheerst worden door bewoners vroegtijdig bij de plannen te betrekken.
- De aanleg van de spoortunnel heeft voor de bedrijven aan de Ambachtlaan flinke gevolgen. Bijvoorbeeld inritten aan de Ambachtlaan kunnen niet meer gebruikt worden. Hier zien wij het risico dat voor het vervallen van de inritten geen alternatieven kunnen worden gevonden die door de bedrijven worden geaccepteerd. Bedrijven gaan daardoor mogelijk bezwaar maken. Dit kan worden beheerst door vroegtijdig in overleg te treden en samen op zoek te gaan naar acceptabele oplossingen.
- De aanleg van de oostelijke randweg is dicht langs het beekdal geprojecteerd. Hier zien wij het risico dat het waterschap Brabantse Delta bezwaar gaat maken op de ligging van de

randweg of veel aanvullende eisen stelt. Dit kan beheerst worden door het ontwerp en de afspraken met waterschap Brabantse Delta vast te leggen.

5.2 Woningbouw in dit gebied zoals opgenomen in de Omgevingsvisie is niet verder onderzocht.

- Er is in deze fase voor gekozen om alleen onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de spoortunnel en de oostelijke randweg. Omdat niet gekeken is naar de haalbaarheid van de 900 woningen (1.050 minus 150 woningen Life and Garden volgens Omgevingsvisie) die voorzien zijn in dit gebied, bestaat het risico dat dit genoemde aantal woningen niet meer is in te passen binnen het aangewezen gebied. Door de locatie van de weg en de aanwezigheid van het beekdal, waar niet gebouwd mag worden, blijft er minder ruimte over voor woningen.

5.3 Om de tunnel en de oostelijke randweg aan te leggen is een aanpassing van het kruispunt Bredaseweg nodig.

- Niet aanleggen van de extra rechtsafer heeft tot gevolg dat er wachtrij kan ontstaan op het kruispunt met de Bredaseweg. Risico is dat mensen de nieuwe route over de oostelijke randweg niet meer gebruiken maar andere routes zoeken.

5.4 De consequentie van het aanleggen van tunnel en randweg-oost op het onderliggende wegennet is niet onderzocht.

- We weten door berekeningen met een verkeersmodel hoeveel verkeer de tunnel aantrekt en onttrekt van bepaalde wegen. We onderzochten verder nog niet of we deze wegen moeten aanpassen, hoe deze aanpassingen eruit moeten zien en wat de kosten hiervan zijn.

6.1 De ruimtelijke procedures kost meer tijd.

- Hier zien wij het risico dat de Omgevingswet per 1 januari 2024 van kracht wordt en dus voor velen nieuw is. Het ambtelijke apparaat van de gemeente is nog niet of niet voldoende bekend met de nieuwe procedure. Dit kost meer tijd dan gewenst en mogelijk moeten specialisten ingehuurd worden.

7.1 De kosten voor de tunnel en de oostelijke randweg bedragen circa 97 miljoen euro en door het ontbreken van subsidiemogelijkheden komen deze mogelijk geheel voor rekening van de begroting van de gemeente.

- Hierbij zien wij het risico dat er geen subsidie mogelijkheden (meer) zijn vanuit het Rijk en dat lobby op lokaal en regionaal niveau geen bijdrage opleveren. Gevolg hiervan is dat de investering volledig door de gemeente zelf gedragen dient te worden.
- Het genoemde bedrag is een inschatting met de kennis van nu, nadere uitwerking in detail kan van invloed zijn op het uiteindelijk te investeren bedrag.
- De ramingen zijn opgesteld met prijspeil 2023. Uitvoering van de werken is op z'n vroegst voorzien in 2030. Risico hierbij is dat nu niet te overzien of de toegepaste indexering

voldoende is om de inflatie en indexatie over die periode te compenseren en wat het effect daarvan is op de investeringsraming.

Toelichting

Financiële toelichting:

- Het voorbereidingskrediet van ca. 2,5 miljoen euro is nodig voor de inhuur van diverse adviesbureaus voor het verder technisch uitwerken van de tunnel in de tunnelalliantie met ProRail. Daarnaast het verder technisch uitwerken van de oostelijke randweg en het uitvoeren van alle benodigde onderzoeken op de locatie en in de omgeving (bijvoorbeeld milieukundig, archeologisch en flora en fauna). Ook het inrichten van een interne gemeentelijke projectorganisatie valt hieronder.
- Voor de begroting betekent dit dat wij rekening moeten houden met de rente over de gerealiseerde uitgaven ten laste van dit voorbereidingskrediet. Bij de huidige rentevoet van 1% betekent dit voor 2024 een maximale rentelast van € 25.000,00. Deze kan opgevangen worden binnen de huidige begroting.
- De globale investeringsraming van 97 miljoen euro is tot stand gekomen door samenvoegen van de SSK-ramingen (systematiek voor het begroten van infrastructurele werken) voor de aanleg van de spoortunnel, het aanpassen van de rotonde op kruising Ambachtlaan-Vijfhuizenweg, aanleggen oostelijke randweg inclusief aanpassingen aan bestaande kruispunten en infrastructuur en de aankoop van gronden en opstallen.
- Het risico dat er geen externe bijdragen zullen volgen is aanzienlijk, daarmee de kans groot dat de volledige investering door de gemeente gedragen moet worden. We doen daarom onderzoek naar een cofinanciering van de tunnel en de randweg. Hiervoor benaderen we onze partners in de regio zoals de provincie. Daarnaast adviseren wij ook om op politiek niveau te onderzoeken of Europese, landelijke, regionale en lokale lobby eventueel kan resulteren tot bijdragen aan de spooronderdoorgang. Het advies is om een subsidiespecialist hiernaar onderzoek te laten doen. Deze persoon dienen we in te huren.
- Er bestaat een regeling vanuit de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor een specifieke uitkering aan gemeente en provincies in verband met de uitvoering van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2022-2028 (LVO-subsidie). Volgens ProRail is deze bron in middels uitgeput, echter hiervan hebben wij geen formele bevestiging ontvangen. Wij adviseren om op hoog ambtelijk niveau hierover in contact te treden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Juridische consequenties:

Ruimtelijke procedure:

De ruimtelijke voorkeursprocedure bestaat uit het opstellen van een omgevingsplan. Voor de aanleg van de spoortunnel en de oostelijke randweg is een voorbereidingstijd voor het opstellen van een voorontwerp omgevingsplan van ten minste 9 maanden aannemelijk. Gedurende de ruimtelijke procedure kunnen belanghebbenden gebruik maken van de geldende bezwaar- en beroepsmogelijkheden. De vaststellingsprocedure duurt circa 18 weken. De beroepsprocedure kan wel meer dan 1,5 jaar in beslag nemen.

Na inwerkingtreding van het omgevingsplan is er een juridische basis voor het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen.

Onteigening gronden:

Om ervoor te zorgen dat het project zo min mogelijk vertraging oploopt, is het gelijktijdig opstarten van een onteigeningsprocedure met de onderhandeling van de te verwerven gronden de beste optie. Het gelijktijdig starten van een dergelijke procedure vergroot namelijk de mogelijkheden van de gemeente om de betrokken grondeigenaren schadeloos te stellen. Voor het voeren van de benodigde procedures hebben wij intern niet de kennis aanwezig en zal een beroep gedaan moeten worden op externen. Met deze kosten is in deze opzet nog geen rekening gehouden.

Verkeersbesluit:

Er is een verkeersbesluit nodig voor het afsluiten van de spoorwegovergang voor al het verkeer behalve voor voetgangers en fietsers. Dit is een zogenaamde fysieke afsluiting. Het besluit hiervoor dienen we te publiceren in het Gemeenteblad. Hierna kunnen bewoners 6 weken lang een bezwaar indienen. Omdat het hier gaat om een fysieke afsluiting, moeten we de hele procedure van bezwaar en beroep afwachten voordat we aan de slag kunnen met het aanleggen van de tunnel en het dichtzetten van de spoorwegovergang. ProRail eist van ons dat we een verkeersbesluit hebben wat aangeeft dat we deze spoorwegovergang afsluiten. Dit vanwege de risicoanalyse.

Consequenties voor personele inzet:

- Doorgaan met de aanleg van de spooronderdoorgang en oostelijke randweg heeft grote consequenties voor de inzet van eigen personeel van de gemeente. Daarnaast is inhuur van meerdere externe adviesbureaus nodig. Er ligt een grote opgave voor ons van ontwerpen, uitvoeren onderzoeken, contracten afsluiten, omgevingsmanagement en communicatie, projectbeheersing en projectsturing.
- Om de opgave te kunnen invullen is binnen de gemeente een projectteam nodig dat over meerdere jaren sturing geeft aan de uitvoering van de projecten. Het projectteam bestaat minimaal uit: een projectmanager, een technisch manager, een contractmanager, een omgevingsmanager, manager projectbeheersing, financieel adviseur en een project assistent. Daarnaast zijn een adviseur communicatie en een adviseur inkoop nodig. Dit team dient binnen de gemeente opgezet te worden en over meerdere jaren inzetbaar te zijn.
- Om de projecten te kunnen uitvoeren is het nodig om externe adviesbureaus in te huren. Dit zijn bureaus die de technische uitwerking oppakken, ramingen opstellen, de contracten opstellen, de procedures voor vergunningen begeleiden, de onderzoeken op locatie uitvoeren en daarover adviseren en meehelpen aan omgevingsmanagement en communicatie met omgeving. Omdat dit een forse opgave is, is het zeer waarschijnlijk een Europese aanbesteding omdat het drempelbedrag (drempel 2024-2025 is € 443.000,-) wordt overschreden. Europese aanbestedingen vragen veel tijd en kennis.

Duurzaamheid

People

Het voorstel draagt bij aan het oplossen van een verkeersknelpunt in Etten-Leur Noord. Het oplossen van het verkeersknelpunt zorgt voor minder overlast van geluid en fijnstof voor de bewoners van het Lichttorenhoofd. Daarnaast wordt het een veiligere situatie, doordat men het spoor niet meer gelijkvloers hoeft te kruisen. Bij het realiseren van de tunnel en de randweg betrekken we de omwonenden met 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.

Planet

Het voorstel houdt rekening met zorgvuldig gebruik van grondstoffen.

Planning

Vanaf het akkoord op doorgaan met de verdere realisatie van de spoortunnel en de oostelijke randweg ziet de globale planning er als volgt uit:

Stap 1 is dit voorstel.

Stap 2 is het verder technisch uitwerken van de tunnel en randweg en het uitvoeren van onderzoeken:

- Gemeente (Projectleider gebiedsontwikkeling in samenwerking met afdelingshoofd/ teammanager) formeert per direct het interne projectteam dat meerdere jaren beschikbaar is. Dit past mogelijk niet in de eigen personele bezetting en hier is dan extra capaciteit voor nodig in de vorm van extra FTE's;
- Gemeentelijk projectteam en ProRail starten de Studiefase van de tunnelalliantie, deze duurt ongeveer 18 maanden (van Q1-2024 tot Q4-2025). Dit is alleen van toepassing op de spooronderdoorgang;
- Gemeentelijk projectteam start de Europese Aanbesteding diensten voor de inhuur van de benodigde adviesbureaus (van Q1-2024 tot Q3-2024). Dit is van toepassing op de spooronderdoorgang en de oostelijke randweg;
- Gemeentelijk projectteam start de uitwerking van de oostelijke randweg en de bijbehorende conditionering/ onderzoeken (van Q1-2024 tot Q1-2025);
- Gemeente (omgevingsmanager met grondverwerver) start per direct de communicatie met de direct betrokken stakeholders en partijen waarvan gronden en/of opstallen verworven dienen te worden;

Stap 3 is de besluitvorming over het doorgaan met de aanleg van de tunnel en de randweg:

- Na afronden van de studiefase (eind 2025) neemt ProRail de leiding over en start de contractfase met de tunnelalliantie. In deze fase wordt door ProRail het UAV-gc contract opgesteld en de aanbesteding daarvan gerealiseerd (van Q1-2026 tot Q1-2027);

- Start bouw spoortunnel, indien gronden en opstallen direct verworven zijn, op z'n vroegst begin 2028. Bij onteigening van gronden start realisatie aanzienlijk later, we gaan dan uit van 2031/ 2032.
- Andere planningsonderdelen zijn nog nader in te vullen en zijn sterk afhankelijk van hoe bovenstaande stappen verlopen.

Communicatie en participatie

De globale kostenramingen voor de grondaankopen en de aanlegkosten zijn geheim (Op grond van artikel 25, lid 2 Gemeentewet jo artikel 5.1 lid 2 sub b van de Wet open overheid). De reden hiervan is de AVG en mogelijke speculaties voor aankopen. Deze bijlagen mogen daarom met niemand gedeeld worden.

We sturen een brief naar de bewoners in de directe omgeving van het project direct na dit collegebesluit. Hierin lichten we toe dat deze plannen naar de gemeenteraad gaan en dat zij mee kunnen luisteren of kunnen inspreken. Deze brief is bijgevoegd bij het collegevoorstel. Ook is er een kaartje toegevoegd met het gebied waar wij de brief willen bezorgen.

We maken een startnotitie. Die bieden we bij de raad debatteert op 4 maart. Deze bieden we nog niet aan bij de raad luistert op 19 februari, omdat bewoners anders kunnen reageren en inspreken op de startnotitie. De startnotitie is bedoeld om bij de gemeenteraad te toetsen of zij akkoord zijn met de aanpak voor de communicatie en participatie.

We maken een pagina op ettenleurmakenwesamen.nl. Hierop geven we het verloop aan van het project. Deze gaat live op het moment dat het voorstel en de startnotitie akkoord zijn.

We stellen een omgevingsmanager/-adviseur aan bij het project. Deze draagt samen met de wijkmanager zorg voor de communicatie met de omgeving.

Bijlagen

- Schetsontwerp van spooronderdoorgang en oostelijke randweg (door adviesbureau RHDHV);
- Verkeerstechnische haalbaarheid Randweg-oost Etten-Leur;
- Ontwerpnotitie Spoorkruising Ambachtlaan Etten-Leur;
- Risicoanalyse overwegen Etten-Leur (door adviesbureau Movares);
- Ontwerp aanpassing rotonde Vijfhuizenweg-Ambachtlaan;
- Verkeerskundig onderzoek (door adviesbureau Goudappel);
- Adviesrapport BRO : procedures advies spoortunnel en oostelijke randweg (versie 1.0 definitief);
- Excel-sheet met Investeringsraming met afschrijving over 60 jaar en 1% rente voor aanleg van de tunnel en randweg (geheimhouding)
- Excel-sheet met Investeringsraming worst-case scenario met afschrijving over 40 jaar en 2% rente voor aanleg van de tunnel en randweg (geheimhouding)
- Kostenraming Vijfhuizenweg -Ambachtlaan aanpassen rotonde (geheimhouding)
- Kostenraming onderdoorgang Etten-Leur (geheimhouding)
- Raming randweg Etten-Leur (geheimhouding)

Etten-Leur, 6 februari 2024

burgemeester en wethouders,

Dhr. drs. C. Smits
gemeentesecretaris

Mw. drs. M.C. Starmans-Gelijns
burgemeester