



Datum besluitraad	: 24 oktober 2023	Datum oordeelraad	: 3 oktober 2023
Agendapunt	:	Datum B en W	: 5 september 2023
Volgnummer	: 23bs00127 / 23.101	Programma begroting	: 2
Gewijzigd voorstel	:	Taakveld	: Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	: J. Rooijakkers		

Adviesnota raad

Bijdrage regionaal maatregelenpakket bereikbaarheid Brainport ('regionale bekostigingssystematiek')

Beslispunten

1. In te stemmen met de voorgestelde 'regionale bekostigingssystematiek' en in te stemmen met het nader uitwerken van deze systematiek in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRE-gemeenten;
2. Overeenkomstig de regionale bekostigingssystematiek een investering beschikbaar te stellen van € 44,6 mln met inkomsten van € 37,4 mln voor de uitvoering van HOV4 én € 1,9 mln voor een bijdrage aan de multimodale knoop/station Eindhoven centraal;
3. Aanvullend een voorbereidingskrediet van € 0,75 mln beschikbaar te stellen voor de fase tot aan het voorlopig ontwerp van HOV4;
4. In te stemmen met het nader uitwerken van een MRE-breed mobiliteitspakket dat de basis vormt voor de programmering op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren voor de gehele MRE.

Inleiding

Het afgelopen jaar werd duidelijk dat de Metropoolregio Eindhoven (MRE) veel harder groeit dan verwacht. Om te voorkomen dat deze groei aan inwoners, woningen en banen in Brainport Eindhoven ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid, is een transitie naar duurzame mobiliteit ('de mobiliteitstransitie') onvermijdelijk en noodzakelijk. De mobiliteitstransitie is erop gericht om ruimte-efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit te stimuleren. Dit vraagt forse investeringen. Om de benodigde maatregelen gefinancierd te krijgen, zal de MRE (als organisatie van 21 samenwerkende gemeenten) 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.

Bekostigingssystematiek

Om invulling te geven aan de regionale bijdrage t.b.v. de schaa sprong van de Brainport is op de schaal van de MRE een regionale bekostigingssystematiek voor de bereikbaarheid uitgewerkt waarbij het uitgangspunt dat de MRE één ecosysteem is, waarbij de benodigde mobiliteitspakketten de gehele regio vertegenwoordigen en gezamenlijke financiering plaatsvindt op basis van de vastgestelde bekostigingssystematiek en wederkerigheid.

Afspraken BO MIRT 2022

Om de schaa sprong te accommoderen hebben Rijk en regio vorig jaar een eerste maatregelenpakket gedefinieerd. Voor de bekostiging van dit maatregelenpakket zijn



in het BO MIRT ¹ 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 is – in lijn met de regionale bekostigingssystematiek – voor dit eerste maatregelenpakket een kostenverdeelsteutel uitgewerkt voor de MRE-gemeenten.

De gemaakte afspraken gaan over de periode tot 2030. Rijk en regio hebben afgesproken om ook in gesprek te gaan over de periode 2030-2040. Naar verwachting zal dit ook leiden tot aanvullende afspraken (die kunnen leiden tot volgende maatregelen pakketten), waarbij de bekostigingssystematiek het uitgangspunt is voor de financiële bijdrage vanuit de gemeenten van zuidoost Brabant.

Verdere uitwerking in samenwerkingsovereenkomst

De MRE stelt – als uitwerking van de bekostigingssystematiek – een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op, die begin 2024 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. Het aangaan van overeenkomsten is een bevoegdheid van het college. Als u instemt met voorliggend advies, gaan wij er vanuit dat ons college u voldoende gehoord heeft om deze overeenkomst te ondertekenen (waarbij eventuele aandachtspunten die volgen uit uw beraadslaging uiteraard worden betrokken).

HOV4

In het eerste maatregelenpakket is op Veldhovens grondgebied voorzien in een aantal maatregelen, waarvan de realisatie van HOV4, tussen het station Eindhoven Centraal en De Run (en later ook richting De Kempen) én de aanleg van de snelfietsroute F67 (waar uw raad in juni al middelen voor beschikbaar heeft gesteld) het meest in het oog springen.

Alhoewel de plannen voor een HOV-verbinding tussen het centrum van Eindhoven en De Run al langer bestaan, vloeit dit project voort uit het MIRT-onderzoek Verstedelijking en bereikbaarheid Brainportregio 2020 en het daarop volgende Verstedelijkingakkoord SGE. De realisatie van de HOV-verbinding wordt daarbij gekoppeld aan de bouw van woningen. Dat maakt ook dat er aanspraak kon worden gemaakt op de middelen in het Mobiliteitsfonds die het kabinet in 2022 beschikbaar heeft gesteld voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen bij woningbouwplannen.

Beoogd effect

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

¹ Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Via dit bestuurlijk overleg maken rijk en regio (provincie en gemeenten) één keer per jaar afspraken over de rijksbijdragen aan grote infrastructurele en ruimtelijke projecten.



Argumenten

1.1. *Faciliteren van de schaa sprong 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 Brainportregio 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 schaa sprong 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 alleen al in het SGE op zijn minst 72.000 arbeidsplaatsen en 62.000 woningen nodig zijn. Voor heel Zuidoost-Brabant wordt op dit moment uitgegaan van een groei met 100.000 woningen.

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 (met Smart Mobility bedoelen we de automatisering en digitalisering van de mobiliteit, bijvoorbeeld zelfrijdende auto's.). Daarmee reduceren we de emissie van CO₂, 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 mobiliteitssysteem. Daarmee is mobiliteit een regionale opgave die vraagt om een regionale aanpak. De schaa sprong 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. Deze afspraken vormen op dit moment 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 verdeelsleutel 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 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 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).
- 1.7. *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.
- 1.8. *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.



2.1 Invulling geven aan bekostigingsafspraken 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 schaa sprong te accommoderen. Dit maatregelenpakket (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. Afsproken 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.

2.2 Invulling geven aan regionale bekostigingsafspraken 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 Veldhoven resulteert dit op basis van de verdeling in tabel 3 in een totale bijdrage van € 13,4 mln excl. BTW. Uw raad heeft in juni 2023 al ingestemd met de bijdrage van in totaal €4,3 mln aan de korte termijn maatregelenpakketten voor hubs en fietspaden. Er wordt nu een besluit gevraagd over de resterende bijdrage van €9,1 mln voor HOV4 en de Multimodale Knoop/station Eindhoven Centraal.

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 2 is opgenomen wat dit voor bijdrage per jaar betekent voor de afzonderlijke gemeenten.

- 2.3 *Maatregelen van belang om duurzame bereikbaarheid van Veldhoven te borgen*
Een groot aantal van de regionale maatregelen heeft directe impact op de bereikbaarheid van Veldhoven. Voor de HOV4 is dat uiteraard het meest duidelijk: met de aanleg van deze nieuwe HOV-lijn tussen De Run en station Eindhoven Centraal wordt de reistijd tussen het zuidelijke deel van Veldhoven en het station aanmerkelijk verkort. De lijn zal in de toekomst bovendien worden doorgetrokken naar de Kempen, waarmee Veldhoven meer dan nu een schakel tussen Eindhoven en de Kempen wordt. Echter al die extra reizigers (ook vanuit andere delen van de regio) zullen allemaal wel verwerkt moeten kunnen worden op station Eindhoven Centraal, zodat ze niet alleen snel met de bus in Eindhoven komen, maar ook snel van de bus op de trein kunnen overstappen. Daarmee is de realisatie van de Multimodale Knoop ook een belang van Veldhoven.
- 2.4 *Veldhovense bijdrage aan HOV4 slechts een fractie van totale kosten*
De kosten van de aanleg van de totale HOV4-lijn (Eindhovens en Veldhovens deel zijn geraamd op €270 mln incl. BTW (noot: dit betreffen alleen de kosten die gemaakt worden vanaf het voorlopig ontwerp. De kosten die worden gemaakt tot aan dat moment worden niet medegefinancierd door het rijk en komen dus voor de gemeenten zelf). De kosten van het Veldhovense deel zijn geraamd op €44,6mln excl. BTW.



Aan Veldhoven wordt voor de fase vanaf het VO een bijdrage gevraagd van €7.2 mln excl. BTW. Dit betreft ca. 3% van de kosten van de realisatie van het gehele tracé en ca. 15% van het Veldhovense deel. Aanvullend daarop zullen Eindhoven en Veldhoven samen de kosten van de fase tot aan het VO moeten financieren, zie argument 3.1.

- 3.1 *Middelen voorbereiding maken geen onderdeel uit van Brainportdeal*
De financiële afspraken met het rijk betreffen de fase ná vaststelling van het Voorlopig Ontwerp (VO). Kosten voor de voorbereiding van een project, tot aan het VO komen daarom voor rekening van de gemeente(n) die een project uitvoeren. Voor het project HOV4 is voor deze fase, die al in 2023 start, een bedrag geraamd van €1,0 mln (dit betreft uitsluitend de Veldhovense bijdrage). Hiervoor kunnen we voor € 0,25 mln dekken uit bestaande budgetten voor 2023. Het restant van € 0,75 mln wordt nu (voor 2024) aan u gevraagd.
- 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 MRE portefeuillehoudersoverleg 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 en risico's

- 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.



- 1.3 *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 gezien 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.
- 2.1 *De gemeentelijke bijdrage is gebaseerd op een raming*
De gemeentelijke bijdrage aan HOV4 is gebaseerd op een raming. De definitieve bijdrage wordt bepaald op basis van een uitwerking op VO-niveau met een bijbehorende raming. Dit kan betekenen dat een bijdrage afwijkt van de oorspronkelijk geraamde bijdrage. Ook in dat geval zullen de aanvullende kosten worden verdeeld over rijk, provincie, bedrijfsleven en gemeenten. 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

De totale Veldhovense financiële bijdrage aan het regionaal maatregelenpakket bereikbaarheid Brainport komt op € 13,4 mln excl. BTW en ook excl. de kosten om te komen tot een voorlopig ontwerp (VO) van HOV4. Dit is als volgt opgebouwd:

Mobiliteitshubs (KTM)	€ 0,4 mln
Fietsstructuur F67 (KTM)	€ 3,9 mln
HOV4	€ 7,2 mln
MMK station Eindhoven	€ 1,9 mln
Totaal	€ 13,4 mln

Uw raad heeft op 6 juni 2023 al ingestemd met een financiële bijstelling ten grootte van € 4.281.000 t.b.v. de Korte Termijn Maatregelen A2/2, waaronder de ontwikkeling van regionale mobiliteitshubs en de aanleg van snelfietsroute F67 vallen. De nu gevraagde middelen betreffen de Veldhovense bijdrage aan de overige maatregelen die rijk en regio hebben afgesproken op het BO MIRT van 2022. Dit zijn de maatregelen HOV4 en de multimodale knoop station Eindhoven Centraal. De kapitaallasten van deze maatregelen zijn opgenomen in de begroting 2024 die uw raad op 7 november behandelt.

HOV4

Voor de fases definitief ontwerp, aanbesteding en realisatie (onderdeel van de bekostigingssystematiek) is voor het Veldhovense deel van de HOV4 een investering geraamd van € 44.600.000 exclusief BTW. De te ontvangen inkomsten van rijk, provincie en bedrijfsleven worden ingeschat op € 37.400.000. Per saldo een bedrag van € 7.200.000.



De kosten voor het opstellen van een voorlopig ontwerp (VO) maken geen onderdeel uit van de afspraken binnen de bekostigingssystematiek. M.a.w. gemeenten staan hier zelf voor aan de lat en provincie, rijk en bedrijfsleven leveren hier geen financiële bijdrage aan. De kosten voor VO van HOV4 worden geschat op € 1.000.000 exclusief BTW. Hiervan is dekking binnen programma 2 van € 250.000 in 2023. Het totaal benodigde investeringsbedrag voor HOV bedraagt dan € 45.350.000 (€ 44.600.000 plus € 750.000).

MMK station Eindhoven

Het betreft hier een financiële bijdrage van € 1.900.000 aan de gemeente Eindhoven voor een investering op jun grondgebied. We verwachten deze bijdrage in 2025 te zullen doen.

Communicatie en samenspraak

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

Uitvoering / planning

De uitwerking van regionale bekostigingssystematiek en de daarvoor op te stellen samenwerkingsovereenkomst vindt de komende maanden plaats. 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.

Bijlagen

Als bijlagen bij dit voorstel behoren:

- Bijlage 1 - Notitie 'Voorstel regionale bekostigingssystematiek Brainport'
- Bijlage 2 - Notitie 'Gestelde vragen in het kader van de regionale bekostigingssystematiek'
- Bijlage 3 - Raadsinformatiebrief tracébesluit HOV4

Resultaat van de behandeling in de oordeelsvormende raad

Reactie college n.a.v. behandeling in de oordeelsvormende raad

Burgemeester en wethouders van Veldhoven,

J.H.J. Sanders
gemeentesecretaris/algemeen directeur

M.J.A. Delhez
burgemeester