



Raadsvoorstel

Raad d.d.	23 mei 2023	Portefeuillehouder	SKR
Commissie d.d.	09 mei 2023	Opsteller	dbie03
B&W d.d.	4 april 2023	Zaaknr.	Z22000008

Onderwerp

Definitief ontwerp Steensel weer één dorp Fase 3

Voorstel

De raad voor te stellen:

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp Steensel weer één dorp Fase 3;
2. Een uitvoeringskrediet van € 3.200.000,- beschikbaar te stellen;
3. Het krediet Steensel weer één dorp fase 2 met € 200.000 te verlagen;
4. Geen vrachtwagenverbod in te stellen op de Eindhovenseweg;
5. Gelet op punt 2 en 3 de .. begrotingswijziging 2023 vast te stellen

Inleiding/aanleiding

De kern van Steensel krijgt een nieuwe inrichting, zie hiervoor bijlage 1. We maken van Steensel weer één dorp door Steensel noord en Steensel zuid met elkaar te verbinden. Het project wordt integraal uitgevoerd waarbij het riool, de verharding en het groen tegelijkertijd wordt vervangen. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd: Fase 1 en Fase 2 zijn inmiddels gereed. Fase 3 (herinrichting Eindhovenseweg), het sluitstuk van het project, wordt in de periode 2024-2025 uitgevoerd.

In het definitieve ontwerp is rekening gehouden met de projecten "Hart van Steensel" (ombouw kerk tot MFA) en "Fietsbinding F67 De Kempen". Beide projecten zijn geïntegreerd in de nieuwe inrichting van de Eindhovenseweg en het kerkplein.



Wettelijk en/of beleidskader

Het project Steensel moet voldoen aan de door de gemeenteraad vastgesteld kwaliteitseisen voor wegen, riolering en groen. Deze eisen liggen vast in de Verkeersvisie 2030, het GRP, Groen Loont en het Beeldkwaliteitsplan. Daarnaast is er beleid vastgesteld voor duurzaamheid en ligt er de uitdaging op het gebied van klimaatadaptatie (wateroverlast, droogte, hitte). De hiervoor genoemde stukken zijn de basis voor de uitwerking van de technische kaders in het project.

Gevolgen Natuurdoelstellingsanalyse Provincie Noord-Brabant

Provincie NBr. geeft geen vergunningen meer af welke stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden veroorzaken. Voor dit onderhoudsproject binnen de bebouwde kom binnen de bestaande bestemmingsplan kaders, is geen vergunning nodig en kan uitgevoerd worden. Wij zijn van mening dat wij ons bij dergelijke projecten steeds de vraag moeten stellen waarom juist dit project wél, tegen de stikstofstroom in, zou moeten doorgaan. In dit kader overwegen wij dat deze reconstructie leidt tot meer infiltratie van regenwater, verminderde overstorten op de Gender en verbetering waterkwaliteit, verminderen hittestress door grootschalige aanplant bomen, verbeteren van de leefbaarheid van het dorp en een verbetering van fietsroutes en de stimulering van fietsgebruik.

Argumenten

1.1. het ontwerp Eindhovenseweg maakt van Steensel één dorp

De nieuwe inrichting van de Eindhovenseweg gaat er voor zorgen dat de weg toekomstbestendig en robuust wordt ingericht. Het ontwerp zorgt voor de gewenste verbinding tussen Steensel Noord met Steensel Zuid en maakt van Steensel weer één dorp. Ook houdt het ontwerp rekening met lokale en regionale belangen en eisen.

De rijbaan wordt zo smal mogelijk aangelegd. Hierdoor wordt deze onaantrekkelijk gemaakt voor doorgaand (vracht) verkeer en het nodigt niet uit tot hard rijden buiten de spits. Het hele gebied wordt een 30 km/uur zone met gelijkwaardige kruisingen. Dit gaat er voor zorgen dat de leefbaarheid in het dorp flink verbeterd.

Daarnaast worden de bestaande bomen zoveel mogelijk gehandhaafd. Naast dat het ontwerp rekening houdt met verkeerskundige aspecten, is er veel ruimte voor de thema's groen, parkeren en water. Er wordt voldaan aan de parkeernorm.

Er worden flink wat extra bomen en vaste beplanting geplant. Woningen worden afgekoppeld en aangesloten op een infiltratieriool. Bij hevige neerslag kan het regenwater via het infiltratieriool naar de Gender en naar de watergangen ten oosten en westen van Steensel.

Qua materialisatie sluiten we aan bij de keuzes uit Fase 1 en 2. De hoofdrijbaan wordt uitgevoerd in gebakken klinkers en de parallelstructuur in asfalt (zie argument 1.4). De aanwezige gebakken klinkers worden zoveel mogelijk hergebruikt.

1.2 het ontwerp heeft draagvlak bij bewoners

Het ontwerp is het resultaat van een uitgebreid participatietraject met de bewoners van de Eindhovenseweg. Via een 2-tal Klankbordgroepen (KBG Eindhovenseweg en KBG Kerkplein) zijn we het gesprek aangegaan met de omwonenden.

Na een eerste algemene bewonersavond zijn er 6 sessies gehouden met de Klankbordgroep Eindhovenseweg om samen tot een ontwerp te komen. De participatie heeft ervoor gezorgd dat er draagvlak is voor het plan.

Met de Klankbordgroep Kerkplein zijn een 3-tal sessies georganiseerd. Het ontwerp van het Kerkplein is geïntegreerd in het ontwerp van de Eindhovenseweg.

Via een druk bezochte inloopmiddag in de Hollekes op 20 maart jl. is het ontwerp nog een keer gedeeld met het hele dorp. Dit heeft geleid tot een 10-tal schriftelijke reacties. Deze zijn via e-mail beantwoord, waarbij 1 reactie heeft geleid tot een kleine aanpassing van het ontwerp.

1.3 het nieuwe Hart van Steensel is opgenomen in het ontwerp

In het ontwerp is een nieuw plein opgenomen voor de door de gemeente aangekochte kerk, zie hiervoor bijlage 2. Het plein vormt het nieuwe hart van Steensel en is de nieuwe ontmoetingsplek voor de inwoners. Ook is het plein geschikt voor evenementen. In 2024 gaan we met het project “Hart van Steensel” de kerk ombouwen tot een nieuw gemeenschapsgebouw ter vervanging van de Höllekes. Het ontwerp van de kerk en de nieuwe inrichting van het kerkplein zijn op elkaar afgestemd. De inrichting van het Kerkplein is ook afgestemd met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Dit heeft geleid tot een beter ontwerp. De commissie is akkoord.



1.4 fietsen door Steensel wordt comfortabel

De Eindhovenseweg in Steensel krijgt een nieuwe inrichting. Door de aanleg van de nieuwe N69 en de Diepvelddenweg is het verkeersaanbod in Steensel flink afgenomen. Uit metingen blijkt dat het verkeersaanbod gedaald is van 8.000 mvt/etm naar 3.500 - 4.000 mvt/etm. Dit biedt de mogelijkheid om er een 30km/uur zone van te maken. Door de Eindhovenseweg te versmallen wordt deze minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Hierdoor zal het verkeersaanbod verder dalen. De fietsers wordt een comfortabele route in asfalt door Steensel aangeboden. De huidige ventwegen worden ingericht als éénrichtingsverkeer om zo een comfortabele fietsroute als onderdeel van de F67 De Kempenroute te creëren. Op deze manier wordt het project de fietsverbinding F67 ingepast binnen de kom in Steensel. Ook het openbaar vervoer en speciaal transport kan de nieuwe Eindhovenseweg gebruiken.

2.1 de realisatie valt door kostenstijgingen duurder uit

De herinrichting van de Eindhovenseweg 3^e Fase valt duurder uit dan in de begroting 2023 is geraamd (€ 2.440.000,--). Redenen hiervoor zijn o.a. schaarste aan grondstoffen en gestegen kosten voor bouw- en brandstoffen. De realisatie wordt nu geraamd op € 3.200.000,--. Daarentegen zijn de kosten in de 1^e en 2^e Fase ongeveer € 275.000,- goedkoper uitgevallen.

4.1 door het nieuwe ontwerp is de verwachting dat het aantal vrachtwagens verder zal afnemen

Tijdens het ontwerpproces is bekeken op welke manier we vrachtverkeer zoveel mogelijk kunnen weren uit de kern van Steensel (Motie 1 Raadsvergadering 22 september 2020: “bij de planvorming er naar te streven het (doorgaand) vrachtverkeer te minimaliseren, zie bijlage 3”). Zoals eerder aangegeven is het verkeersaanbod flink afgenomen. Dit geldt ook voor het aantal vrachtwagens (10% van het totaal, ca. 350 per etmaal waarvan circa 140 bussen (openbaar vervoer). Dit aantal wordt gezien als acceptabel. De nieuwe weg wordt onaantrekkelijk ingericht voor doorgaand (vracht) verkeer. In het versmalde wegprofiel worden nog een tweetal extra verkeersremmers aangebracht in de vorm van extra versmallingen.

Daarnaast gaat de maximum snelheid omlaag naar 30 km/uur. Dit tezamen zal de route via de Eindhovenseweg door Steensel onaantrekkelijk maken voor het doorgaande vrachtverkeer. Wel dienen lokale ondernemers bereikbaar te zijn met groter transport.

Het invoeren van een vrachtwagenverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) is een uiterst middel en moeilijk handhaafbaar. Als blijkt dat na de herinrichting er nog teveel vrachtauto's blijven rijden door Steensel, kan altijd nog overwogen worden om een vrachtwagenverbod in te stellen.

Alternatieven

1.1 het ontwerp versoberen door andere materialen of minder groen

Door te kiezen voor andere materialen of minder groen kan enigszins bespaard worden op de kosten. Dit is wel in strijd met het beeldkwaliteitsplan en zorgt ervoor dat de kwaliteit van de nieuwe inrichting van een matig niveau is. Ook zal in dat geval de nieuwe inrichting niet aansluiten bij de eerder aangelegde Fases 1 en 2.

Risico's

Door schaarste aan grondstoffen en de stijgende (brandstof)prijzen is de raming nog wat onzeker.

Bij het opstellen van een budget- en/of directieraming zit altijd een onzekerheid welke na afronding van de werkzaamheden pas duidelijk is. Wij proberen daar zo goed mogelijk op te anticiperen, zonder onnodig hoge financiële druk op de begroting te leggen. Met andere woorden: wij ramen reëel. In deze tijd van prijsschommelingen/- stijgingen wordt eindresultaat minder calculeerbaar.

Financieel

In de begroting 2023-2026 is deze investering voor het jaar 2025 geraamd op totaal € 2.440.000,-- (Riool € 1.380.000,-- en wegen € 1.060.000,--). Door de recente ontwikkelingen, schaarste en prijsstijgingen wordt Fase 3 nu geraamd op € 3.200.000,-- (prijsspeil maart 2023). Per saldo een aanvullend krediet van € 760.000,--, waarbij tevens uw raad wordt voorgesteld om het benodigde krediet ad € 3.200.000,-- nu in 2023 beschikbaar te stellen in plaats van 2025.

Zoals hiervoor is gemeld vallen de kosten in de 1^e en 2^e Fase ongeveer € 275.000,-- goedkoper uit. Wij stellen voor om de hiermee vrijvallende dekkingsmiddelen nu in te zetten ter dekking van het extra benodigde krediet ad € 760.000,-- . Dit kan doordat in de jaarrekening 2022 het restantkrediet voor fase 1 van circa € 75.000,-- niet is overgeboekt. Daarnaast wordt nu voorgesteld om het restantkrediet voor Fase 2 met € 200.000,-- te verlagen.

Resumé

	Totaal	m.b.t. riool	m.b.t. wegen en groen	
			ten laste van	
			rehabilitatie wegen	exploitatie- saldo
Benodigd krediet	3.200.000	1.800.000	913.000	487.000
Geraamd in 2025	-2.440.000	-1.380.000	-603.000	-457.000
Inzet onderuitputting fase 1+2	-275.000	0	-245.000	-30.000
Resteert	485.000	420.000	65.000	0

Uit hier voorgaande tabel blijkt dat ten opzichte van de begroting 2023-2026 de extra investering van € 760.000,-- voor € 420.000,-- wordt gedekt uit het gemeentelijk rioleringsplan en voor € 65.000,-- uit de kapitaaldeckingsreserve rehabilitatie wegen. Dit heeft op het exploitatiesaldo geen invloed. Het naar voren halen van deze investering van 2025 naar 2023 betekent voor de exploitatie (voor het gedeelte ten laste van de exploitatie, zijnde € 487.000,--) voor de jaren 2023 en 2024 een extra kapitaallast van circa €18.000,-- per jaar, echter deze kan worden opgevangen binnen het geraamde exploitatiesaldo.

Communicatie/Participatie

Er is een intensief participatie traject gehouden met de bewoners van de Eindhovenseweg en het Kerkplein via klankbordgroepen. Tijdens een 6-tal sessies is samengewerkt om te komen tot een definitief ontwerp. Met een aparte klankbordgroep zijn we bezig geweest met het kerkplein.

Via een inloopmiddag is het ontwerp gedeeld via het hele dorp. Verder houden we de bewoners op de hoogte via de website van de gemeente Eersel en via de veel gelezen digitale Nieuwsbrief Steensel weer één dorp.

Planning

De werkzaamheden worden afgestemd met het project "Hart van Steensel", de verbouwing van de kerk tot gemeenschapsgebouw. We streven er naar om het project in de periode 2024-2025 uit te voeren. De doorlooptijd is naar 1^e inschatting ongeveer 1,5 jaar.

Bijlagen

Bijlage 1: Definitief ontwerp Steensel weer één dorp Fase 3 d.d. 07-03-2023 (23.05859);

Bijlage 2: Definitief ontwerp Kerkplein Steensel d.d. 07-03-2023 (23.05861);

Bijlage 3: Motie 1 22-09-2020 minimaliseren vrachtverkeer (20.19810).

Eersel, 23 mei 2023

Burgemeester en wethouders van Eersel
secretaris

burgemeester

de heer ing. H.M.L. Offermans

de heer drs. W.A.C.M. Wouters

Raadsbesluit

R22.048

Onderwerp: Definitief ontwerp Steensel weer één dorp Fase 3

De raad van de gemeente Eersel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4 april 2023;

gehoord de beraadslaging in de commissievergadering van 9 mei 2023;

b e s l u i t :

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp Steensel weer één dorp Fase 3.
2. Een uitvoeringskrediet van € 3.200.000,-- beschikbaar te stellen.
3. Het krediet Steensel weer één dorp fase 2 met € 200.000,-- te verlagen.
4. Geen vrachtwagenverbod in te stellen op de Eindhovenseweg.
5. Gelet op punt 2 en 3 de 16^e begrotingswijziging 2023 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 23 mei 2023

De raad van de gemeente Eersel
de griffier,

de voorzitter,

J.W.G. van Bree

drs. W.A.C.M. Wouters