



Aanwezig:	Voorzitter	: dhr. N. Zarroy
	CDA	: dhr. M. Heesakkers, dhr. T. van Wetten
	VVD	: dhr. J. Möllmann
	PvdA	: dhr. H. de Mare,
	SP	: Dhr. H. Verbakel
	Helmond Aktief	: dhr. T. van Mullekom
	D66	: dhr. J. van den Bogaard, mevr. G. van den Waardenburg
	Lokaal Sterk	: dhr. T. Kuypers, Mevr. Breuer
	Helder Helmond	: dhr. R. van de Westerlo, dhr. M. Rieter
	Groen Links	: mevr. A. Maas
	Senioren 2013	: dhr. F. Peters
	Plan	: dhr. H. de Leest
	Portefeuillehouder(s)	: wethouder E. de Vries
	Commissiegriffier	: mevr. J. Frerichs
	Notulist	: mevr. P. Saris
	Afwezig	: mevr. M. van der Pijl, dhr. G. Klaus dhr. J. Roefs , dhr. R. Michiels, dhr. J. Hamacher

1. Opening en mededelingen

Volgende week dinsdag is er een beginspraakavond. Diegenen die erbij willen zijn en zich nog niet aangemeld hebben worden gevraagd zich dit alsnog te doen. Dit geldt voor de hele raad. U kunt dit ook doorgeven binnen uw fractie.

2. Beantwoording ingediende technische vragen ten behoeve van technische rondvraag

Er zijn geen technische vragen ingediend.

3. Notulen vergadering van 15 en 22 maart en 12 april 2016

- Notulen van 15 maart:
geen op- of aanmerkingen. Deze worden vastgesteld.
- Notulen van 22 maart:
Dhr. de Mare:
Op blz. 14 staat een ietwat merkwaardige zin: want wij vragen ons af of de haalfaciliteiten nog rendabel zijn als er ook een goedwerkend haalsysteem in werking is. De eerste haal moet natuurlijk breng zijn.
De notulen worden inclusief de wijzingen vastgesteld.
- Notulen van 12 april:
Dhr. Möllman
Op pag. 11. Heeft de heer v.d. Burgt ingestemd met de Woonvisie. Dit is voor de VVD geweest.
De notulen worden inclusief de wijzingen vastgesteld.

N.B. Notulen van 19 april 2016 worden op 14 juni 2016 in de reguliere vergadering aan u voorgelegd ter vaststelling.

4. Presentatie Helmond Verbonden; Mobiliteitsvisie 2016-2025

Korte inleiding door wethouder de Vries:

Er staan 2 onderwerpen op de agenda over mobiliteit. Deze hangen nauw samen, maar hebben wel elk hun eigen achtergrond.

De Helmond Verbonden notitie staat geschreven wat het college op het terrein van mobiliteit voor de komende jaren belangen vindt. De notitie is een belangrijke basis om besluiten te nemen voor wat betreft het bereikbaarheidsakkoord waar wij in de regio aan het werk mee zijn en de toekomst omtrent de N279 en de toekomstige dimensionering hierin.

De komende jaren zetten we grote stappen naar een duurzame en toekomstbestendige mobiliteit. Van fiets tot auto en van openbaar vervoer tot de bereikbaarheid van de binnenstad. Alles zit in de notitie. Bij alle vormen van vervoer zijn duurzaamheid en toekomstbestendigheid de sleutelwoorden, die u ook in de notitie steeds terugvindt.

De titel verwijst naar een integrale benadering van de mobiliteitsvraagstukken kan leiden tot duurzame structurele oplossingen. Dus geen eenzijdige verkeerskundige benadering, maar juist rekening houden met maatschappelijke factoren. Verbinding met inwoners en ondernemers is daarvoor van cruciaal belang. De nota is daarom tot stand gekomen met partners in de stad en in de regio, maar ook u als commissie hebt regelmatig aangeschoven om mee te praten over het document dat nu voor u ligt. Ik hoop dat u de elementen terugvindt die u zelf heeft ingebracht.

Helmond Verbonden sluit ook aan bij de strategische agenda die het college in februari heeft gepresenteerd. Bereikbaarheid is hierin een belangrijk element, maar ook een gezonde en duurzame stad. Dat lijken op het eerste gezicht tegenstrijdige zaken, maar het college is ervan overtuigd dat in de huidige tijd deze zaken hand-in-hand kunnen en moeten gaan. Zeker in Helmond. Wij zijn koploper in automotieve en slimme technieken. Dan moet het toch mogelijk zijn om mobiliteit te faciliteren en deze tegelijkertijd minder belastend te laten zijn voor de omgeving.

Daarnaast krijgt u een presentatie over het Bereikbaarheidsakkoord: de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant. Daar bent u op 4 april raadsbreed over bijgepraat en op 6 april waren een aantal van u ook aanwezig bij de bijeenkomst van het MRE. Op dit moment wordt er gewerkt aan een pakket van maatregelen om invulling te geven aan de bereikbaarheidsopgave voor deze regio. Vandaag zullen wij inzoomen op wat wij als Helmond hebben ingebracht en wat er van u, als raad, de komende tijd verwacht wordt.

Wethouder de Vries wil de raad op deze wijze aan de voorkant al meenemen en te informeren zonder dat daar vandaag besluitvorming om wordt gevraagd.

Mevrouw Posno en de heer Verlijdsdonk geven vervolgens de presentatie.

Vragen:

Dhr. Peters

Wat moet ik me voorstellen bij milieuzonering bij het hoofdstukje duurzaamheid?

Mevr. Posno

In verschillende steden wordt milieuzonering ingezet. Dit stuk gaat hier vooralsnog niet van uit. Het is nog geen gelopen race of steden dit kunnen doen. Helmond zit nog met het feit dat Euopaweg, Kasteel- Traverse, Deurneseweg een belangrijke verkeersader door de stad is. Als een vrachtwagen niet kan bevoorraden vanwege de zonering dan is dat contraproductief.

Mevr. Breuer

Op sheet 8 praat u over e-bikes. Op dit moment zijn bakfietsen erg in opkomst. Worden bakfietsen meegenomen in het fietsenplan?

Daarnaast wordt er gesproken over het spoor en een goede fietsenstalling en een goede parkeerplek. Maar over het algemeen is dat als je dan met de bus door wilt reizen de wijken in dat dat na 18.00 uur toch wel een lastig iets wordt. Ik hoorde hierbij het woord bus niet vallen. Ik neem aan dat jullie de bus ook meenemen?

Mevr. Posno

Een Bakfiets en e-bike hebben allebei een iets grotere actieradius; ze hebben een ruimere bocht en meer parkeerplek nodig. Die stallingen zijn er op de nieuwe fietsenstalling bij het stations. Bij het verbeteren van de faciliteiten bij de andere stations wordt dat ook meegenomen.

Eerste termijn**Dhr. Verbakel**

Het gaat hier om een zogeheten visiedocument. Dat wil zeggen: het gaat over de grote lijnen. Hierna worden een aantal onderwerpen verder concreet uitgewerkt. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het centrum en de inpassing van de N279 bij Dierdonk. Ook komt er een actieplan fiets.

In november 2007 heeft de gemeenteraad de vorige nota mobiliteit vastgesteld. In het stuk wordt kort geïnventariseerd wat de resultaten zijn van het beleid sindsdien. Het oordeel daarover is positief en kritisch tegelijkertijd. Positief vanwege de verbeteringen aan verkeersregelinstanties, kruispunten en rotondes, de betere luchtkwaliteit en de vestiging van bedrijven op de Automotive Campus. Kritisch omdat niet alle doelen zijn behaald.

Vervolgens gaat het stuk uitgebreid in op het fenomeen mobiliteit met al zijn aspecten. In zijn algemeenheid hebben wij daar niet veel op af te dingen. Dat geldt ook voor de doelstellingen van het beleid. We willen allemaal graag een duurzaam en veilig verkeerssysteem, vlot bereikbaar zijn en dat het tegelijkertijd leefbaar blijft.

Voorzitter, een paar dingen springen er voor ons uit. Allereerst de fiets. Op 6 november 2007 heeft de gemeenteraad de vorige nota mobiliteit vastgesteld. Ik heb de notulen van die raadsvergadering erop nageslagen. De discussie ging hoofdzakelijk over de fiets. GroenLinks diende destijds een wijzigingsvoorstel in om als resultaatsverplichting op te nemen om het gebruik van de fiets te laten toenemen van 30 procent van alle verplaatsingen naar 40 procent in 2015. Op aanraden van de toenmalige wethouder werd de resultaatsverplichting omgezet in een inspanningsverplichting. Het zo aangepaste voorstel is toen unaniem aangenomen. Helaas moet ik nu lezen dat het allemaal niet geholpen heeft. Volgens de huidige nota wordt nog steeds dezelfde 30 procent van alle verplaatsingen per fiets afgelegd. Dit dus ondanks de investeringen in de afgelopen periode in het fietsnetwerk en de bewaakte gratis fietsenstallingen. De vraag ligt voor de hand: waarom is die doelstelling niet gehaald, zelfs niet bij benadering? Als wij hier goed inzicht in hebben, weten we wellicht ook beter wat ons te doen staat om wel een succes van de fiets te maken. Graag een reactie.

Mijn tweede punt betreft het idee om een kortsluiting te realiseren tussen de Kanaaldijk ter hoogte van sluis 7 en de N279. Het gaat hier niet om een besluit maar om een onderzoek, maar het roept toch vragen op. Ten eerste: gaat deze 'kortsluiting' niet door heel kwetsbaar gebied? Dit zal mogelijk heel gevoelig liggen. En ten tweede: zal deze 'kortsluiting' niet extra verkeer aantrekken over de Kanaaldijk en vervolgens ook door het centrum van Helmond, terwijl juist het streven is om de Kanaaldijk door het centrum verkeersluw te maken? Immers het idee is om de overkant van het kanaal – de Steenweg en Boscotondo – meer bij het centrum te betrekken. En dat lukt niet als het druk blijft op die weg. Ook hier graag een reactie.

Mijn laatste punt gaat over het busvervoer. In het stuk wordt geconstateerd dat de bus in een lastig parket zit. De buslijnen in Helmond zijn onrendabel. Toch wil de gemeente een basisvoorziening lokaal openbaar vervoer behouden. Echter tegelijkertijd valt te lezen op pagina 55 dat het streven is dat Helmond in 2025 een 'volledig op de vraag afgestemd' lokaal openbaar vervoer heeft. Begrijpen wij dit goed? Is het streven dat in 2025 geen reguliere bussen meer in Helmond rijden?

Dhr. van Wetten

U heeft het onderzoek van een weg die door de Bundertjes gaat. Volgens mij stond dit niet in deze presentatie of ik moet het mis hebben. U merkt op dat "het wel gevoelig zal liggen". U staat hier namens de SP. Wat vindt de SP er van?

Dhr. Verbakel

Dit is nog niet besproken in de fractie. Ik het alleen overlegt met de heer Klaus. Bij ons ligt het erg moeilijk. Het voorstel is dit te onderzoeken en niet dat het een besluit is. Maar waarom zou je iets gaan onderzoeken als je iets niet wil? Ik ben ook benieuwd hoe andere fracties hierop zullen reageren.

Dhr. van Wetten

Pleit u er hier nu voor om dat onderzoek niet te doen of op zijn minst de gevoelens bij de raad te peilen of er draagvlak is een onderzoek uit te voeren?

Dhr. Verbakel

Ik ben er zelf kritisch op, maar heb dit nog niet binnen de fractie besproken. Ik zeg nog niet definitief om dit niet te doen, maar ben er wel kritisch op.

Dhr. van Wetten

Wat is er nodig om u te overtuigen om juist wel of juist niet een onderzoek te laten uitvoeren? Is er een point of no return voor de SP?

Dhr. Verbakel

Dit komt nog in de raad en ik hoop hier dan duidelijker over te kunnen zijn, omdat het dan binnen de fractie is besproken. Het is een belangenafweging. Wat zijn de belangen om deze weg te onderzoeken?

Theoretisch kan uit het onderzoek ook blijken dat deze weg niet aangelegd moet worden. Het ligt aan de argumenten welke belangen gewikt en gewogen moeten worden. Wat ik op voorhand kan zeggen is dat dit bij de SP wel gevoelig ligt.

Dhr. Rieter

Ik wil even ingaan op de bijdrage van de heer Verbakel. Ik neem aan dat dit nog in de raad word besproken. Helder Helmond ziet deze nota als een visie en zien het niet als een uitvoeringsnota. Dit betekent dat besluiten die genomen moeten worden nog eerst terugkomen in de raad. Dit is een kader waarin allerlei suggesties worden gedaan.

Een 1^e reactie van Helder Helmond is dat deze tot stand is gekomen op een wijze die Helder Helmond erg aanpreekt, maar ook nastreeft. Namelijk een breed communicatie en participatietraject. Het resultaat mag er zijn. Het is moeilijk als commissie kritisch te zijn, omdat wij mee hebben mogen praten en denken. Het is een nota met vooral een helder visie. Ook breed intern vanuit verschillende disciplines, pijlers duurzaamheid, economie, gezondheid en innovatie tot stand gekomen. Het is daarmee een integrale visie op mobiliteit geworden. Voor Helmond opvallende zaken is vooral dat we Helmond als fietsstad verder gaan uitbouwen. Maar ook de mobiliteitsbehoefte proberen te verminderen spreek Helder Helmond aan. Helmond Automotive stad biedt volgens Helder Helmond mogelijkheden voor heldere doorontwikkelingen van elektrische auto's. en ook de weg via "de basis op orde brengen" tot aan "openbaar vervoer voor iedereen bereikbaar" is helder. Helder Helmond is blij dat we min of mee optrekken met de bereikbaarheidsagenda. Dat onze visie daardoor wat vertraging opliep was een bewuste goede keuze.

Zoals de nota als stelt is het geen uitvoeringsnota, maar een kadernota. Veel woorden die nog in daden moeten worden omgezet. Laten dit geen loze woorden worden. Wat Helder Helmond betreft moeten de ambities in uitvoerbare handvatten worden omgezet. Uiteraard neemt Helder Helmond aan dat zowel voortschrijdend inzicht als nieuwe technologische ontwikkelingen om deze nota aan te vullen c.q. bij te stellen. Helder Helmond ziet deze nota dan ook als een dynamisch nota. Mogen wij dat zo zien? Bij de presentatie werd al genoemd dat we de hoofdwegenstructuur zouden moeten kunnen actualiseren. Daarmee past het ook in het beeld dat het geen uitvoeringsnota is.

Dhr. de Mare

De PvdA heeft de Mobiliteitsvisie aandachtig bestudeerd. En ik kan al gelijk stellen dat de PvdA het een goed stuk vindt, waar de PvdA mee kan instemmen. Al in het voorwoord in het stuk, en ook in de inleiding van de wethouder en de presentatie van zojuist wordt wat ons betreft de juiste toon gezet: Mobiliteit omvat alle vormen van verplaatsingen, vanaf voetgangers tot treinreizigers en van goederen. Ook de prioriteiten:

fietsverkeer, Smart Mobility, een duurzame ontsluiting van centrum, stad en regio, en openbaar vervoer, zijn wat ons betreft goed gekozen.

Terecht wordt geconstateerd dat er de afgelopen jaren heel veel veranderd is ten aanzien van diverse feiten die voor een lokale mobiliteitsvisie als uitgangspunten dienen. Wie had enkele jaren geleden kunnen vermoeden dat de Ruit niet door zou gaan, dat de ontwikkeling van de e-bikes zó snel zou gaan dat deze zich binnen enkele jaren echt tot een ander persoonlijk vervoermiddel dan een gewone fiets zou ontwikkelen, en dat aandacht voor duurzaamheid als een belangrijke pijler van beleid zou worden gezien. Wat ons betreft allemaal zaken waar wij het helemaal mee eens zijn. Voor het aspect autobereikbaarheid zal de Kasteelherenlaan en de spooronderdoorgang nog een heel belangrijke nieuwe factor worden. Wij zijn erg benieuwd naar alle effecten die die nieuwe verbinding zal hebben.

"Smart Mobility" wordt enerzijds als toverwoord gebruikt, maar anderzijds gelukkig ook wel gerelativeerd. Op blz. 50 staat: "met Smart Mobility kunnen alle mobiliteitsproblemen op termijn worden opgelost, waarbij het de vraag is of die termijn nog voor 2025 ligt of daar na?".

Laten we vooral realistisch blijven en die termijn eerder na 2050 leggen. Niet-zelfrijdende auto's zullen nog tientallen jaren blijven bestaan, evenals het vervoer van goederen, boodschappen, baby's en minder mobiele ouderen.

Hoewel het te beoordelen stuk een visie heet, staan er vele concrete voorstellen en keuzes in, die de PvdA grotendeels onderschrijft. Slechts een paar opmerkingen:

- de aandacht die uit de hele aanpak blijkt om mobiliteitsvragen samen met andere partners aan te pakken, bijvoorbeeld met de ondernemers, wijkraden en bewoners, vindt de PvdA prima. Dat zal tot meer draagvlak lijden dan vroeger bij andere maatregelen wel een gebeurde;
- Het innoveren in Smart Mobility, en het daarbij beschouwd worden als internationaal koploper, is prachtig, maar heeft bijna meer te maken met de economische uitstraling van Helmond dan met de concrete lokale mobiliteitsproblematiek. Ik zou graag van de wethouder willen horen hoe hij dit ziet? Een innovatief people mover systeem tussen de Automotive Campus en de TU/e klinkt wel mooi, maar lijkt de PvdA niet erg realistisch. Laat vooral bedrijven onderzoeken waar dat wél toepasbaar kan zijn. Laat het streven om koploper te zijn niet tot luchtfietserij leiden. Al is de ontwikkeling van een luchtfiets natuurlijk wel een effectieve oplossing voor veel mobiliteitsvraagstukken.
- Onderzoek naar verbeteringen van de bereikbaarheid van het centrum, zoals de inprickers naar de N279 en éénrichtingsverkeer rondom het centrum ondersteunt de PvdA. De opmerking van hr. Verbakel van de SP dat een eventuele noordelijke verbinding tussen de Kanaaldijk-Noord en de N279 niet door het natuurgebied De Bundertjes mag gaan deel ik, maar de PvdA vindt wel dat deze verbinding moet worden onderzocht, met voldoende aandacht voor de bescherming van de natuur. Ook de voorstellen om nadere onderzoeken te houden om de kwaliteit en effectiviteit van het openbaar vervoer te verbeteren, en om géén energie in het ontwikkelen van shuttlediensten te steken ondersteunt de PvdA.
- Ook delen wij de opmerking om geen energie te stoppen in het ontwikkelen van shuttle diensten;
- Parkeerproblematiek zal nog vele jaren belangrijk blijven, maar loopt op termijn wellicht wel terug. Van oplossingen moet vooral goed worden bekeken voor welke termijn ze nog nodig zijn en ze moeten in relatie daarmee worden ontwikkeld.

Dhr. v.d. Boogaard

Onze fractie is blij om te lezen dat een groot gedeelte van onze standpunten terug te vinden zijn in deze mobiliteitsvisie: inzetten op de fiets, OV en Smart Mobility. D66 kan dan ook instemmen met de grote lijnen en de gekozen richting van deze notitie. D66 heeft echter nog wat op- en aanmerkingen. Ik zal deze wensen en bedenkingen per pijler behandelen.

Ten aanzien van duurzaamheid is D66 blij dat de uitgangspunten van de versnellingsagenda duurzaamheid volledig omarmd worden. Verder merkt D66 op dat voetgangers, fietsers en e-bikers best voorrang mogen krijgen op auto's in de wijken. Voor de hoofdwegenstructuur waar veel auto's rijden, bijvoorbeeld de Kasteeltraverse, ziet D66 echter liever dat de auto's zo min mogelijk stilstaan en de lucht vervuilen. D66 wil ook dat de aankoop en het gebruik van schone auto's wordt gestimuleerd en kunnen ons dan ook vinden in

de suggestie om nieuwe vervoersconcepten te ondersteunen. Helmond dient zich daarom in te zetten voor uitbreiding van het netwerk van laadpalen. En omdat vieze lucht niet stopt bij de stadsgrens, is nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten hierbij van groot belang.

Verder vindt D66 meer goederenvervoer over water is een goede zaak, want dit is beter voor het milieu dan vervoer over de weg. Ook draagt het bij tot het verminderen van files op de autowegen. Verder steunt en stimuleert D66 duurzame innovaties op het gebied van logistiek en transport.

Ten aanzien van economie zijn is D66 het eens met de stelling dat voor een gezonde economische ontwikkeling bereikbaarheid essentieel is. Dit hoeft echter niet door het aanleggen van extra asfalt, maar door slimme auto's en verkeerssystemen en het optimaliseren van de huidige wegen. Verder ziet D66 graag dat het autogebruik in het centrum wordt ontmoedigd. Door de opzet van onze stad is het centrum vanuit iedere wijk goed bereikbaar en moedigt D66 alternatieven zoals de fiets graag aan.

Ten aanzien van het kopje 'gezondheid' vindt D66 de gezondheidsaspecten wat eenzijdig. D66 ziet graag dat ook andere gezondheidsaspecten zoals geluid en luchtkwaliteit veel aandacht krijgen. D66 neemt de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging, vooral langs verkeerswegen, zeer serieus. D66 stelt daarom ook voor om op specifieke locaties displays te plaatsen die behalve tijd en datum ook de CO2-uitstoot meten. Systemen die een bestuurder bewust maken van de invloed van zijn rijgedrag op de CO2 uitstoot moeten ook worden gestimuleerd.

De genoemde speerpunten m.b.t. fietsgebruik juicht D66 enorm toe. D66 ziet het 'actieplan fiets' dan ook positief tegenmoet. Dat bewegen gezond is, dat staat als een paal boven water en D66 wil het fietsgebruik ook bevorderen. Voor D66 is het dan ook belangrijk dat de stallingvoorzieningen gratis blijven. Ook de verkeersveiligheid voor fietsers wil D66 verbeteren door het beter inrichten van fietspaden en verkeersstromen. Hiermee zou bijvoorbeeld begonnen kunnen worden door voor alle rotondes hetzelfde regime te hanteren als het om de voorrangspositie gaat.

Voorzitter, dan komen we aan bij de pijler 'innovatie'. D66 wil vol inzetten op smart mobility. D66 ziet graag dat er verdere invulling gegeven wordt hieraan, o.a. door de uitrol van meer zichtbare innovatiepilots in de stad. Dit zorgt ook bij de inwoners voor meer bewustwording. D66 ziet dan ook de kansen van het gebruik van de stad als living lab en de gemeente Helmond moet deze handschoenen oppakken. Ten aanzien van de nieuwe verbinding van de N279 ten noorden van sluis 7 merkt D66 op voor een onderzoek te zijn, immers meten is weten. Maar we zijn als D66 ook zeer kritisch over de aanleg van nieuwe wegen door natuurgebieden.

Daarnaast is D66 ervan overtuigd dat bestaande wegen beter benut kunnen worden door bijvoorbeeld intelligente verkeerssystemen en dat fietspaden door nieuwe technologie duurzamer en veiliger kunnen worden. D66 moedigt verder de ingezette trend naar het 'nieuwe werken' met o.a. flexibele werktijden, autodelen en spitsmijdprojecten aan. Hier liggen in het bijzonder kansen voor ambtenaren en het MKB. De gemeente moet hierin het goede voorbeeld geven.

Verder wil D66 dat ook tussen verschillende gemeenten goed openbaar vervoer aanwezig is. Voor een duurzame samenleving is goed en betrouwbaar openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde. D66 steunt van harte het tot stand brengen van 'metro-achtige' treinverbindingen tussen de Eindhoven en Helmond en een uitbreiding van het nachtnet. Verder ziet D66 graag innovatieve systemen voor het openbaar vervoer, zodat overstapbewegingen van fiets op trein en auto op trein optimaal worden gefaciliteerd en de connectiviteit van OV-lijnen wordt verbeterd.

Kortom, D66 kan zich helemaal vinden in de uitgangspunten van deze mobiliteitsvisie en is benieuwd naar de verdere invulling die gegeven gaat worden aan de vervolgacties. D66 blijft zich inzetten voor een verduurzaming van het vervoer, het stimuleren van het fietsgebruik door flankerende maatregelen en Helmond als living lab, waarbij we vooroplopen als het gaat om nieuwe vormen van mobiliteit en verkeerssystemen.

Dhr. van Wetten

Ik probeer lijn in uw verhaal te ontdekken. U begint uw betoog met niet teveel asfalt, maar ondertussen bent u wel voor een onderzoek naar een weg door de Bundertjes. Hoe rijmt u dat met elkaar?

Dhr. v.d. Boogaard

Een onderzoek is nooit verkeer, hiermee neem je nog geen standpunt in. Op basis van de resultaten en mogelijkheden kun je keuzes baseren. D66 is wel kritisch en zijn in beginsel geen voorstander voor nieuwe wegen in natuurgebieden.

Dhr. van Wetten

Als u principieel tegen bent komt er geen weg volgens u. Als u het onderzoek steunt laat u ook ruimte voor meer asfalt.

Dhr. v.d. Boogaart

D66 is niet persé tegen meer asfalt, maar eerst moet gekeken worden naar verbeteren van de huidige wegenstructuur. Nieuw asfalt komt er pas als blijkt dat het persé nodig is, omdat huidige bestaande wegen niet voldoende blijken te zijn. Maar eerst kijken of het kan worden opgelost met de huidige wegen en bijv. Smart Mobility.

Dhr. van Wetten

Ik heb een déjà vu als het gaat om nut en noodzaak voor het leggen van een nieuwe weg, nl. de verbreding van de N279 van Veghel naar Asten. Volgens mij hebben wij deze discussie hier een paar jaar geleden al met elkaar gevoerd.

Dhr. de Mare

Ik heb niet het gevoel dat het college hier wil voorstellen om een weg door de Bundertjes aan te leggen. De SP en D66 willen voor natuurgebieden een kanttekening zetten dat er ergens wordt gekeken hoe de aansluiting van Helmond op de N279 wordt verbeterd, liefst zo noordelijk mogelijk. Een onderzoek naar een goede verbinding met respect voor de natuurwaarden, in dit geval betekent die zo noordelijk mogelijk, lijkt mij heel verstandig.

Dhr. van Wetten

De SP gaf aan dat "het" wel gevoelig zou liggen. Ik probeer in het debat het standpunt van de SP naar boven te krijgen. Bij D66 heb ik geprobeerd consistentie te krijgen in het verhaal. Daar gebruik ik het onderzoek door de Bundertjes als voorbeeld voor.

Dhr. v.d. Westerlo

De heer v.d. Boogaard sprak in zijn betoog dat hij fietsers en voetgangers meer voorrang wil geven. Kan hij mij uitleggen hoe hij dat ziet?

Dhr. v.d. Boogaard

Vooraf bij rotondes de fietser voorrang geven en ook bij kruisingen waar dat kan, zodat deze meer door kunnen fietsen en minder worden belemmerd door het autoverkeer.

Dhr. v.d. Westerlo

In het huidige verkeer maak je regelmatig mee, dat de fietsers en de voetgangers gewoon voorrang nemen. Fietsers en voetgangers zijn vaak aan het SMS'en of zoiets, ze zouden beter moeten opletten.

Dhr. v.d. Boogaard

Dit is een andere discussie en gaat niet over dit punt.

Dhr. Peters

Voor de pijler economie, daar staan Brainport en Argifood bovenaan en onderin staat bereikbaarheid van het centrum blijft belangrijk. Voor het gevoel van Senioren 2013 moet eigenlijk het centrum bovenaan staan. De distributiesystemen veranderen en je krijgt online bestellingen; dit zou je in dit rapport moeten meenemen. Een voorbeeld is Picknick dat met elektrische autootjes door de stad rijdt.

Senioren 2013 pleit ook voor de Kanaaldijk. Deze zou verkeersarm moeten zijn en de voetganger zou voorrang moeten krijgen op het doorgaande verkeer.

Senioren 2013 is voor een metroverbinding met de trein. Maar dan ben je op het station, je moet dan ook ergens heen kunnen. De metroverbinding moet geen zuigende werking betekenen op Eindhoven. Het zou omgekeerd moeten zijn ook mensen uit Eindhoven moeten gemakkelijk naar Helmond kunnen komen en vanuit het station gemakkelijk op hun plaats van bestemming moeten komen.

Dhr. Möllman

De VVD fractie onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid. Dit is belangrijk voor het vestigingsklimaat, maar ook zeker voor de leefbaarheid van bijv. het centrum. Het is prima dat wordt ingezet op de fiets en Smart Mobility maar VVD heeft niet de illusie dat wij het slim en met de fiets kunnen oplossen. Voor robuuste oplossingen zal toch moeten worden gekozen voor nieuw asfalt. Door de N279 aantrekkelijker te maken kunnen bij voorkomen dat het verkeer, bijv. in het centrum vastloopt. VVD wil graag een robuuste N279 en vraagt zich af of een aansluiting die robuustheid ten goede komt. VVD maakt zich zorgen op de aanzuigende werking die deze aansluiting kan hebben op de Kanaaldijk. VVD wil een verkeersluwe Kanaaldijk.

VVD ziet grote kansen voor het vervoer over water.

De VVD ziet het eenrichtingsverkeer niet zitten. Daar verwachten wij niet veel van.

De VVD vindt het belangrijk dat het mobiliteitsvraagstuk wordt opgelost in goed overleg met de regio.

Mevr. v.d. Waardenburg

Wat ziet u onder een robuuste verbinding?

Dhr. Möllmann

Dit is een goed doorstromende weg, dus weinig oponthoud, bijv. door ongelijkvloerse kruisingen.

Mevr. v.d. Waardenburg

Dat stelt mij enigszins gerust. U wil verbeteren met allerlei kunstwerken, u bedoeld daarbij geen verdubbeling?

Dhr. Möllmann

Als de bereikbaarheid wordt verbeterd door een verdubbeling dan loopt de VVD hier zeker niet voor weg.

Mevr. v.d. Waardenburg

Dan wil ik u wijzen op coalitieprogramma dat u heeft gesloten met de andere coalitiepartijen.

Dhr. Möllmann

Staat daar in dat wij tegen het verdubbelen van de N279 zijn?

Mevr. v.d. Waardenburg

In het coalitieprogramma staat duidelijk dat in de plaats van het aanleggen van de Ruit om Eindhoven wordt gekeken naar slimme bereikbaarheidsoplossingen. Daarmee heeft u getekend voor de kunstwerken en niet voor een verdubbeling.

Dhr. Möllmann

Volgens mij sluit het een het ander niet uit. VVD geeft aan dat de slimme bereikbaarheidsoplossing mogelijk onvoldoende zijn.

Mevr. v.d. Waardenburg

Als ik SP en Groen Links zou zijn zou ik even bij mijn coalitiepartner te rade gaan.

Dhr. Möllmann

Voor de VVD is de doorstroming is onwijs belangrijk.

Dhr. Rieter

Ik heb niet meer of minder begrepen dat de Ruit niet doorgaat. Verder is alles helaas nog open. De SP hoopt dat het zo blijft en kan het wat de VVD betreft worden zoals zij net stelden. Zo interpreteert Helder Helmond het.

Mevr. v.d. Waardenburg

Als u het coalitieprogramma leest staat daarin dat de Ruit van tafel is. De Ruit zag op de oost-west verbinding, maar ook op de verdubbeling van de N279.

Mevr. Maas

38.44

Het doet mij deugd de VVD aan onze zijde te treffen. Een partij die veel asfalt bepleit en nu tegen een fly over is naar de N279.

Ruim baan voor de fiets, een metrotreinverbinding met Eindhoven, kleinschalige busdiensten die rijden op afroep en meer aandacht voor duurzaamheid: doorontwikkeling en inzet van Smart Mobility, van minder vervuilende, energiezuinige vervoerswijzen met niet in de laatste plaats eigen schoon materiaal! De pijlers van het nieuwe Mobiliteitsbeleid kan GroenLinks alleen maar omarmen. En wij zien dan ook de uitgewerkte plannen, zoals het actieplan Fiets, graag tegemoet.

Ook hebben wij alle waardering voor de brede aanpak waarmee de mobiliteitsnota tot stand is gekomen. En voor de talrijke opvattingen en ideeën die daaruit zijn voortgekomen. Zoals het onderzoek naar eenrichtingsverkeer in het centrum. Een duurzame ontsluiting van het centrum, verkeersluw, met meer ruimte voor fietsers en wandelaars juichen wij vooral toe. Wij zijn dan ook benieuwd naar de resultaten van het onderzoek.

Voorzitter, toch steken wij niet alleen de loftrompet uit. GroenLinks heeft ook vragen en bedenkingen:

- In Helmond Mobiel 2015 zette Helmond in op het terugdringen van het goederenvervoer over de weg. Dat dit is gelukt, had vooral te maken met de economische crisis in de voorbije periode. Inmiddels groeit het wegtransport weer. Hoe denkt Helmond het goederenvervoer over de weg in de toekomst verder terug te dringen? Zo bleek bij de Ruit-studie 35% procent van de voorspelde groei op de N279 vrachtverkeer, waarvan weer een derde doorgaand verkeer. Dit is zwaar belastend voor mens en milieu en voor de bereikbaarheid van onze stad.
- Daarnaast wordt een Milieuzone onhaalbaar geacht doordat de drukste verkeersverbinding -de Kasteel Traverse- dwars door Helmond loopt. Voorzitter, de luchtkwaliteit van diverse stadsdelen, waaronder in de directe omgeving van de N270, staat zwaar onder druk. Wij vragen de wethouder hoe hij deze dan wel denkt te verbeteren.
- Helmond wil haar externe openbaar vervoer verbindingen intensiveren in termen van snelheid, frequentie en comfort, met name van en naar Eindhoven. Dat kan door verhoging van de stoptreinfrequentie tussen Deurne en Eindhoven tot een metro-achtige dienstregeling. GroenLinks is hier een groot voorstander van. Echter, voorzitter, hoe denkt de wethouder dit te combineren met het verhoogde goederenvervoer op ditzelfde traject tot 2023? Dan wordt de wachttijd voor de spoorwegovergangen in die periode nog verder opgevoerd.
- Tot slot voorzitter, vragen wij ons af wat een fly over vanuit de Kanaaldijk Noord West -ter hoogte van sluis 7- op de N279 voor meerwaarde heeft voor Helmond. Jazeker, wij begrijpen de voordelen voor Laarbeek door de ontlasting van de Oranjelaan en Beekse Brug. En ook voor de alternatieve route door Nuenen. En ja, vanuit Helmond kan de route richting Gemert worden verkort. Echter, met een dergelijke constructie, dwars door kwetsbaar gebied, tezamen met de provinciale plannen die er liggen voor de N279, is hier een kleine Ruit in de maak. Met alle gevolgen van dien: straks is Helmond het afvoerputje van zowel de A2 als de A67!

Wij horen graag de mening van de wethouder.

Om de vraag van de heer van Wetten al te beantwoorden: Groen Links hoeft geen onderzoek. En onze fractie is het hier mee eens.

Dhr. van Wetten

Ik heb niet gezegd of het CDA wel of niet behoefte had aan een onderzoek. Ik heb alleen gevraagd naar het standpunt van de SP en de heer v.d. Boogaard heb ik vragen gesteld omdat ik vond dat hij niet consistent was in het verhaal.

Mevr. Maas

Oké.

Dhr. van Wetten

Ook het CDA is zeer kritisch naar het onderzoek. Het CDA maakt haar complimenten voor het stuk, want de info graphics die gebruikt worden doen ons goed stemmen: het maakt het leesbaar en hanteerbaar ondanks de omvang. Er worden diverse onderwerpen aangehaald, wat voor het CDA ook wel een zwakte inhoud. Voor ons ligt de grote opgave voor de gemeente Helmond voor de komende periode echt bij de bereikbaarheid.

Ook het CDA is voor het Smart Mobility, maar of dat nu het panacee is voor de mobiliteitsvraagstukken vraagt het CDA zich af. En laat ons daarin het realiteitsgehalte opzoeken.

Voor wat betreft de bereikbaarheid gaat het voor wat betreft het CDA verder dan een mobiliteitsagenda. Het gaat er om de mobiliteitsagenda een bijdrage te laten leveren aan het verder brengen van deze stad. Dit houdt in het creëren van werkgelegenheid, het zorgen dat alle Helmonders meedoen. Dat is niet door zoveel onderwerpen te raken tegelijkertijd ook in te zoomen op de bereikbaarheid van deze stad.

Een ieder kent het standpunt van het CDA omtrent de N279 en wij steunen hierin het standpunt van het college, maar tegelijkertijd ontslaat dit ons niet van de verplichting om te blijven hameren omtrent de bereikbaarheid en wat ons betreft de 2x2 verbinding, lange omleiding met allerlei mitigerende maatregelen voor Helmond.

Mevr. Breuer

Lokaal Sterk kan zich vinden in de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie. Lokaal Sterk kan akkoord gaan met de visie en wachten met belangstelling de uitwerking af.

Dhr. van Mullekom

Mijn hoofdthema is bereikbaarheid. Een bereikbaarheid niet via een lange omweg via Dierdonk. Bereikbaarheid kun je ook koppelen aan economie, welke onze pijler is voor de welvaart van de mensen die werken in die economie. De grootste werkgevers vinden wij toch op de industrieterreinen. Helmond Aktief vindt dat het college hoe dan ook voorrang moet geven om de bereikbaarheid van ons industrieterrein vanuit de A67 vierbaans te maken tot en met de Rochadeweg. Dit vindt Lokaal Aktief het 1^e waarop Helmond zich moet richten.

De heer Rutte van de stg. Bedrijventerreinen Helmond gaf bij mij aan dat het op dit moment zo is dat er berichten zijn dat mensen zich gaan oriënteren op Venlo, dat direct aan de A67 ligt. We moeten voorzichtig zijn dat er geen industrie verdwijnt uit Helmond, omdat Venlo veel makkelijker toegankelijk is.

Dit is het eerste wat ik wil aangeven. De rest komt wel.

Waarom wil de wethouder geen shuttlevervoer vanuit de wijken naar het centrum? Wat is daar de reden voor? We hebben shuttlevervoer dat zichzelf bedruipt middels zonnepanelen op het dak. Deze zonnepanelen scheelt veel fijnstof en stikstof en wat niet meer.

Vervoer over water is tot en met Veghel fantastisch geregeld. Waarom heeft Helmond toen niet ingehaakt? We hebben een haven, we hebben het kanaal omgeleid en uiteindelijk komt er geen vrachtschip meer vanuit de Randstad of het zuiden. Men gaat Helmond gewoon voorbij.

Tenslotte een geweldig verlichte Kasteel-Traversal in de stad. Waarom ziet het college hier niets in? U heeft het gehad over een pijler gezondheid. Leg mij een uit hoe de fijnstof en stikstofuitstoot van 25.000 voertuigen per etmaal, midden door het hart van de stad, welke de stad verdeelt als een zwaard van Damocles. Waarom gaan al deze voertuigen midden door de stad en verdeelt dit de stad in midden?

Ambtelijk wordt ook voorgesteld om het kasteel bij de stad te betrekken. Ik denk dan af hoe wil je dat dan doen met zo'n gedrocht van een Traversal voor een achterkant van de Veestraat midden in de stad.

Bent u al Den Haag of in Brussel geweest om te lobbyen? Er liggen vele miljoenen op de plank, maar als je daar geen werk voor doet of je hebt geen goede lobby mensen die dat echt onderzoeken, dan leidt dat tot niets.

Is er al een kosten-baten analyse geweest? Er zijn kosten aan verbonden, maar er zijn enorme baten terug te verdienen. Kunt u dat onderzoeken?

Wethouder de Vries

Dank voor de steun en de vragen. Hier is hard aan gewerkt, door vele partners (gemeente, wijkraden, de werkgevers, mensen uit het centrum). Iedereen die heeft meegedacht of een bijdrage heeft gedaan dank hiervoor. Dat geldt ook voor u in de voorfase.

De SP begon met het fietsbeleid en het resultaat dat niet behaald is t.o.v. de vorige mobiliteitsnota. Dat betreuren wij ook, maar dat wil niet zeggen dat de investeringen die zijn gedaan zinloos zijn geweest. We zien in Nederland een trend dat de fietsmobiliteit niet toenam of zelf afnam. In Helmond is dat redelijk stabiel gebleven. Ik ben ervan overtuigd dat dit te maken heeft met de investeringen die wij op het gebied van de fiets (fietsenstallingen, verbeteren fietsnetwerk). Betekent wel dat we nog niet klaar zijn.

T.o.v. de vorige nota is er ook een enorme ontwikkeling op het gebied van fiets, bijv. de e-bike waardoor de afstand die iemand bereid is te fietsen is toegenomen. Men kan nu met de fiets regiogemeenten makkelijker bereiken. Daar is nog winst te behalen. Daar wordt nu fors op ingezet, niet alleen in deze nota, maar ook in de bereikbaarheidsagenda die regionaal wordt opgesteld. We zijn er dus nog niet, daarom ook de voortzetting van het fietsbeleid in deze nog.

De kortsluiting van de N279 is een veelgenoemd onderwerp. Er is geen sprake van een verbinding dwars door de Bundertjes. Wat onderzocht moet worden is een verbinding op de N279 ten noorden van de waterzuiveringsinstallatie. Daar liggen ook weilanden, maar is geen onderdeel van het natuurgebied. Natuurlijk moet daar ook gekeken worden naar wat de natuurwaarden daar zijn, maar dat is onderdeel van het onderzoek

Er wordt nog geen enkel besluit genomen, het college ziet wel kansen waar het gaat om m.n. de ontsluiting van Helmond west naar die noord kant. Dat is de reden waarom deze, als "inprikkertje" zoals gesteld in het bidboek, nader onderzocht moet worden.

Als zou blijken dat de uitkomst omgekeerd zou zijn en het verkeer zou aantrekken, dus dat wij verkeer van de N279 afhalen door het centrum naar de A270 is dat een ontwikkeling die wij niet willen en dan kan er ook direct een streep door. Dan draagt de maatregel niet bij aan de regionale bereikbaarheid binnen de doelstelling die wij met elkaar hebben gesteld. Namelijk het verkeer uit de woonkernen naar de randen.

Dhr. Verbakel

Wethouder u heeft het over ten noorden van de waterzuivering, in de nota gaat het over een aansluiting t.h.v. de sluis 7. Dan is het naar mijn mening onmogelijk om niet door de Bundertjes te gaan.

Wethouder de Vries

Dit zou er niet moeten staan, als het er al zo staat, er moet staan ten noorden van sluis 7. Het kan niet zijn dat die weg dwars door de natte natuurschap aanleggen. Het zoekgebied ligt boven de waterzuiveringsinstallatie en daarmee dus ook ten noorden van sluis 7.

Dhr. Rieter

Daarmee Helmond ook meteen verbonden met Laarbeek. We praten dan over grondgebied buiten Helmond. Wij moeten ook kijken naar maatregel van ons die effect hebben op andere gemeenten. Is dit dan niet een station te ver? Het past dan niet in Helmond Verbonden. Hoort het dan niet bij het volgende agendapunt?

Wethouder de Vries

De heer Rieter heeft een punt. Het is een regionale opgave en het betreft grondgebied van Laarbeek. Daarom brengen wij dit ook in bij regionale bereikbaarheidsdiscussie, omdat gezien wordt dat de maatregel m.n. de problematiek bij de Beekse brug ook op kan lossen.

We zien kansen voor deze weg voor zowel de bereikbaarheid van Helmond als die van de regio. Uit onderzoek zal moeten blijken wat de effecten daarvan precies zijn.

De sluis staat inderdaad vermeld maar dit moet zijn aan de noordkant van de sluis.

Mevr. Maas

Is dit dan iets wat straks regionaal besloten gaat worden Als de gemeenteraad van Helmond het niet wenselijk vindt wordt het dan niet mee genomen? Hoe moeten wij de status van dit onderzoek zien?

Wethouder de Vries

In de regionale bereikbaarheidsdiscussie zijn we nu aan het kijken welke maatregelen zijn er te bedenken die de bereikbaarheid van de regio verbeteren. Dit is er een vanuit. Binnenkort wordt besproken met de gemeente Laarbeek hoe hier invulling aan te geven. Het is een extra maatregel die niet in het bidboek staat. Het zal in het bereikbaarheidsakkoord opgenomen moeten worden. Ook daar zal eerst onderzoek moeten worden uitgevoerd, voordat wij deze kunnen gaan aanleggen.

Dhr. Rieter

Is het dan wel wijs dat wij dit hier in dit stuk opnemen, omdat wij daarmee schade kunnen oplopen t.o.v. Laarbeek. Dat moeten wij niet hebben.

Hier gaat het om een uitvoeringsmaatregel volgens Helder Helmond die niet expliciet in de visie moet worden benoemd, met de consequenties die het nu al oproept.

Wethouder de Vries

Het wordt specifiek benoemd als een onderzoeksvariant. Als je aangeeft dat hij er moet komen, dan zou je in conflict kunnen komen omdat er in de bereikbaarheidsagenda anders wordt besloten. Willen hem onderzocht hebben. Wij willen de effecten die het mogelijk heeft kunnen afwegen. Het is geen uitvoeringsnota.

Het busvervoer gaat naar vraaggericht aanbieden van openbaar vervoer. Die zie je niet regionaal maar ook nationaal. Nu zie je in de stad wel een erg lege bussen rondrijden. Met vraaggericht vervoer trek je mogelijk meer mensen weer in de bus. Maar er moet wel een basisvoorziening blijven voor mensen die geen auto hebben om zich op een betaalbare wijze te kunnen verplaatsen.

Dat kan bestaan uit een combinatie van regulier busvervoer, daar waar nog voldoende reizigers zijn, en een vraaggerichte oplossing daar waar die buslijnen niet meer rendabel zijn. Wij stellen de stad beschikbaar voor pilots. Dat doen we nu ook al in Brandevoort. Wij zien hier kansen om het openbaar vervoer te handhaven in de stad.

We hebben leerlingenvervoer, doelgroepenvervoer, WMO vervoer en openbaar vervoer. Allemaal vervoersbewegingen in de stad die wellicht met elkaar mee zou kunnen combineren. Dat biedt ook kansen dat er nog bussen kunnen blijven rijden.

College wil ook verschillende vervoersbehoeften met elkaar combineren, ontzuilen.

Dit is onderwerp van veel gesprekken met de provincie en de verschillende gemeenten. Helmond probeert daar de lead in te nemen.

Het is geen uitvoeringsnota. Besluiten die genomen moeten worden komen nog terug in de raad. Het idee is om 1 keer in de 4 jaar bij een nieuwe collegeperiode deze nota gebruikt om het mobiliteitsbeleid op vast te stellen en 1 keer per jaar een uitvoeringsprogramma neer te leggen dat jaarlijks bijgesteld kan worden. Het is een adaptieve agenda, waardoor er nog bijgesteld kan n.a.v. nieuwe ontwikkelingen. Op mobiliteitsgebied verandert er veel en wij willen niet uitsluiten dat het net niet in de nota past.

Wij zijn ook benieuwd naar de effecten van de Kasteelherenlaan. Wij hebben hier het beeld bij dat hierdoor de verkeerstromen op de Kanaaldijk zullen afnemen, maar dan zal hij eerst geopend moeten worden. Dan kunnen we de effecten meten en ook wat de effecten zijn op deze nota.

Deze nota gaat tot 2025. Sommige ontwikkelingen, al zijn het alleen al de juridische consequenties die autonoom rijden met zich meebrengen, zullen zich nog verder moeten vorm moeten geven. Ja, we kijken ook naar 2025, maar laten wij als Helmond vooruitstrevend zijn en alle kansen die zich voordoen tot die periode te pakken.

Smart Mobility kan een belangrijke bijdragen leveren aan de stad, zowel economische als qua mobiliteit. Beide zijn waar. Denk aan Freilot. Dit had economische voordelen voor het bedrijf dat er aan deelnam en voor de gemeente leidde het op de hoofdader tot minder wachttijden, een betere doorstroming en tot minder uitstoot.

Dhr. de Mare

U geeft een lading aan mijn woorden die ik niet heb bedoeld. Ik onderschrijf uw visie. Ik vindt echter wel dat wij moeten oppassen met het opnemen van bepaalde doelstellingen, deze moeten realistisch zijn. De afweging moet goed worden gemaakt. Anders worden de gelden vanuit het ene veld ingezet voor iets anders. De essentie van mijn opmerking is breng het goed uit elkaar en waar het thuishoort.

Wethouder de Vries

Een afweging moet je altijd goed maken, maar al is een pilot in het begin klein, kan het grote gevolgen hebben als het uitgerold gaat worden.

Voor alle maatregelen in deze nota, ook de parkeerproblematiek of het aanleggen van een nieuwe weg, geldt dat zij moeten worden afgewogen in het licht van hoe lang deze maatregelen nog noodzakelijk zijn en hoe te toekomstige mobiliteitsbehoefte er uit ziet.

De Kasteel-Traversal is belangrijk voor de verkeersdoorstroming in de stad. De weg ligt er en wij moeten zorgen voor een goede doorstroming, maar ook de wegen die er op uit komen moeten goed doorstromen. Ook hier is het een afweging om het verkeer door te laten stromen van oost naar west en het verkeer vanuit de wijken te verwerken, anders ontstaan daar de opstoppen. Dit is ook onwenselijk.

Ook geluid- en luchtkwaliteit is ook een belangrijk aspect van gezondheid.

In Helmond zijn alle rotondes al van een gelijk regime, behalve die bij het Dr. Knippenbergcollege. Door de afwijkende situatie daar gebeuren er wel een ongelukken. Hier zou nog naar gekeken kunnen worden om dat gelijk te trekken.

In het betoog werd aangegeven dat op de rotondes de fietser voorrang zou moeten krijgen, maar dat zou betekenen dat in Helmond alle andere rotondes zouden moeten worden aangepast.

Dhr. Kuypers

Dit is inderdaad onderzocht. Allemaal gelijkwaardig maken is helaas niet mogelijk, door het feit dat verschillende fietspaden te ver van de rotonde afliggen en daardoor een levensgevaarlijke situatie zou ontstaan.

Ik zat toentertijd in een commissie, omdat ik deze vraag ook een keer stelde.

Wethouder de Vries

De volgorde in deze nota is niet bepalend voor hoe belangrijk een van de onderwerpen centrum en de Agrifood agenda. Ze verdienen, net als Automotive de aandacht. Het maakt niet uit waar in de nota dit wordt besproken.

Wij zijn nu aan het kijken of het met een LVO subsidie mogelijk is de weg op het Hartmanterrein te kunnen laten afbuigen zodat er ook een logische verkeersstroom ontstaat naar die Kasteelherenlaan. Daarmee proberen we te bereiken dat de Kanaaldijk verkeersarmer wordt.

In het kader van het centrumperspectief is een veel gehoorde wens om een verkeersarmere Kanaaldijk of zelfs een Kanaaldijk zonder verkeer, bijv. daar waar de Steenweg is verbonden met de Kanaaldijk.

Dhr. van Mullekom

Is het niet verstandig de Kasteelherenlaan direct aan te sluiten op de Hortsedijk?

Wethouder de Vries

Ik ga er vanuit dat daar toen heel goed naar is gekeken, ook in het kader van waar moet er worden gesloopt, wat ook een belangrijk element is, zeker in de kostenafweging. Als we het anders hadden gewild, hij ligt nu toch aardig definitief op die plek. Het is erg lastig hier nog een verandering in aan te brengen.

De logische looproute vanaf het station naar het centrum die ontbreekt nu. Ook dat wordt benoemd in deze nota. We moeten goed kijken hoe we daar verbetering in kunnen aanbrengen.

Dhr. Peters

Het is niet alleen de looproute. Probeer maar eens een taxi te pakken, vergeet het maar. Het is een probleem om vanaf het station ergens te komen, zeker als je de weg niet kent.

Wethouder de Vries

Het is dus belangrijk dat aan wordt gegeven hoe je in het centrum kunt komen. Dit kan te voet en voor mensen die niet goed ter been zijn moet hiervoor een voorziening zijn. Hier zijn vanuit de treintaxi mogelijkheden, de NS-taxi.

Dhr. Peters

Als je niet uit Helmond komt weet je dat niet waar je die kan bestellen.

Wethouder de Vries

Dit is een algemeen nummer.

Mevr. Posno

Dit bestel je via de NS app terwijl je ook je treinreis bestelt en is al meer dan een jaar in Helmond aanwezig.

Wethouder de Vries

Het is een onderdeel van het onderzoek is om te kijken of een robuuste N279 en de aansluiting hierop. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar wat de effecten zijn in de stad, maar ook de die op de N279. De filosofie is het verkeer naar de randen. Het mag dus niet zo zijn dat verkeer van de N279 wordt afgehaald.

Als er zich kansen voordoen voor het verkeer over water staat de deur open, maar wij zien niet een trekkersrol hierbij voor Helmond weggelegd. Dit wel niet zeggen dat we hieraan niets doen, maar als we kijken naar waar liggen voor Helmond de grootste opgaven dan valt het water daar niet onder.

Hier is niet gesteld dat eenrichtingsverkeer in het centrum wordt ingevoerd. Daar is het veel te complex voor. Eenrichtingsverkeer is een studie waard om te kijken of je hiermee de bereikbaarheid van het centrum kunt verbeteren en tegelijkertijd kunt zorgen voor goede parkeervoorzieningen en kunt zorgen voor goede

voetgangersgebieden en goede fietspaden. Je wint ruimte als je nog maar 1 kant op kan op een weg. Het is een onderzoek waard en dat moet je doen met alle ondernemers in het centrum en met alle betrokkenen.

Ik ben dagelijks bezig om goed overleg te plegen met de regio om in die bereikbaarheidsagenda samen op te trekken.

Voor zo wel het terugdringen van het wegtransport als de leefbaarheid in het centrum geldt dat deze notitie een oplossing moet bieden, maar ook voor de verkeersdoorstroming. De filosofie van het verkeer naar de randen moet er voor zorgen dat er zo min mogelijk vrachtverkeer in het centrum van de stad komen. Natuurlijk blijft er bestemmingsverkeer en is er een oost-west verbinding. Het is niet te voorkomen dat er vrachtverkeer zal rijden, maar we kunnen er wel voor zorgen dat er zoveel mogelijk om Helmond heen wordt gereden. Voor het lokale verkeer op de weg moet de doorstroming worden verbeterd. Hiervoor wordt gekeken naar: hoe kunnen we zorgen dat mensen op de fiets gaan, hoe kun je ervoor zorgen dat mensen het openbaar vervoer nemen. In totaal proberen we de druk op die weg te verminderen.

Tot 2023 zal de Brabanthroute meer belast worden door goederenvervoer, omdat er op de Betuwelijn belangrijke verbeteringen plaatsvinden. Na 2023 komt er meer ruimte op het spoor om flink op het personenvervoer in te zetten. Mijn insteek is tweeledig: a. na 2023 moet het zeker aan de orde zijn en b. als het eerder kan om in te zetten op die metroverbinding dan moeten wij dat doen. Waar we dan wel naar moet kijken zijn de "dichtligtijden" en kunnen we daar met de verbeter tijden voor de oversteken aanvullende maatregelen treffen, zodat het niet vast gaat lopen.

We zetten vol in op de kansen die er liggen bij Smart Mobility, zowel op het economisch vlak als op het vlak van bereikbaarheid. Maar het lost niet alles op.

De ontwikkeling van de stad en werkgelegenheid zijn zeer belangrijk. Dat staat niet voor niets in onze strategische agenda. Bereikbaarheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde. En juist daarom is het van belang dat wij een nota opstellen waarmee de komende jaren aan die bereikbaarheid wordt gewerkt, niet alleen lokaal, maar ook regionaal.

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein is belangrijk en dit bespreken wij met de provincie daar waar het gaat om de N279. De Rochadeweg is een van de aansluitingen waarbij onderzocht gaat worden of die ongelijkvloers kan worden gemaakt. Dat wil niet zeggen dat we direct naar een 2x2 gaan op dat stuk. De ambitie van de provincie om de knelpunten weg te nemen onderstrepen wij.

Dhr. van Mullekom

Nieuwe ministers geven weer nieuwe ideeën, een nieuwe aanpak en dat geeft vertraging.

Wethouder de Vries

Wij zetten vol in als regio en als provincie om de A67 een flinke verbetering te geven. Dat proces heeft veel tijd nodig. Maar tot nu toe staan de neuzen allemaal dezelfde kant op.

Ik heb het nu over de N279 en de Rochadeweg, de verbinding naar het industrieterrein. Daarvoor zitten wij nu met de provincie om tafel om knelpunten weg te nemen.

Ondertunneling van de Kasteel-Transpose staat nu niet in de nota. De reden hiervan zijn de kosten die zijn verbonden aan een dergelijke maatregel, het is een heel ingewikkelde maatregel (er zijn heel veel aansluitingen op deze weg, die je op een andere manier zou moeten aanleggen), bovendien zou je de stad voor jaren op slot zetten. Neemt niet weg dat wij uw zorgen over leefbaarheid en gezond delen. We zullen moeten zorgen dat er minder verkeer op die weg zit en zeker minder vrachtverkeer.

Dhr. van Wetten

We praten al 10 jaar over de Kasteel-Transpose, maar ik heb er nog nooit iets van op papier gezien. We kunnen het er met z'n allen over hebben, maar ik zou het prettig vinden dat u ons af en toe als raad wilt meenemen. De techniek schrijdt voort en heeft de heer van Mullekom in die zin wel een punt. We praten er elke keer over waarom het niet kan, het is wel handig om het een keer te agenderen.

Wethouder de Vries

Volgens mij heeft het ooit op de agenda gestaan. Ik ga kijken waar dat onderzoek ligt en zal het onderzoek uw kant op laten komen.

Dhr. Rieter

Helder Helmond wil niet direct zeggen dat de Kasteel-Traverse onder tunnelt moet worden, maar we (en dat wordt m.i. best wel breed gedragen) zien de Traverse als een gedrocht.

Er had wel iets over in de nota kunnen staan, maar dat dit college, gezien de kosten, het niet gaat aanpakken. Dat biedt handvatten om te zoeken naar creatieve oplossingen, als je dat al wil. Deze discussie wordt nu afgesneden.

Wethouder de Vries

In de nota staat wat we wel willen ook op het gebied van leefbaarheid en luchtkwaliteit. Wat kunnen we doen om deze verkeersader, die er nu eenmaal ligt, zo min mogelijk overlast te laten bezorgen.

Dhr. van Mullekom

De gemeente kan op zijn minst een kosten-batenanalyse laten uitvoeren. Het stadshart kan nooit zijn wat het zou kunnen zijn die alle Helmonders betogen met de Traverse als struikelblok. Dit is uniek in Nederland.

Wethouder de Vries

Ik ga kijken wat dat oude onderzoek precies behelst. Mogelijk is er toen een kosten-batenanalyse gemaakt. Ik zal u hierover informeren en dan kunt u zelf beoordelen of dat nog voldoende bij de tijd is.

Dhr. van Mullekom

Ik heb zeer veel reacties dat men de Traverse niet meer wil en dat die weg moet hoe dan ook. Er moet door het college gedacht worden over wat men wil met de binnenstad van Helmond. Als we iets willen en we willen dat gezamenlijk dan gebeurt het ook.

Dhr. Kuijpers

Het rapport heet: "Een weg in de weg".

Tweede termijn:**Dhr. de Mare**

Dit is een visie. Nu staan er voorbeelden en suggesties. Wij zijn het eens met de aanpak, maar niet met voorstel of elke letter. Wij zijn het eens met voorstellen om het te onderzoeken. Het hoort in de gemeenteraad te worden besproken.

Dhr. Verbakel

Bij de vaststelling van de vorige nota had de fiets topprioriteit. In die raadsvergadering is unaniem een amendement aangenomen om als doelstelling op te nemen het fietsgebruik te verhogen van 30 naar 40% te realiseren in 2015. Nu moeten we constateren dat dit niet gehaald is. Dit toont aan dat het een taaie materie is. Ook al heeft het hoge politieke prioriteit, je kunt dit niet zo maar naar je hand zetten. Wij staan achter de wethouder om het toch te verhogen en de e-bike kan daar bij helpen.

De tekst lokt uit om te denken dat de weg door de Bundertjes gaat. SP gaat er van uit dat deze tekst wordt verhelderd en dat de weg veel noordelijker komt. De bedenkingen van de SP zijn niet helemaal weg, maar een deel van de lading is hiermee verdwenen.

Wethouder de Vries

Over waar de aansluiting op de N279 komt nemen wij hier nog geen besluit. Het zoekgebied is boven de waterzuiveringsinstallatie. Wij gaan nog wel even goed naar de tekst kijken.

Advies

5. Presentatie Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant

De heer van Lieshout en de heer Smits nemen de commissie mee in de presentatie.

Vragen:

Dhr de Mare

In uw presentie zat 1 voorbeeldoplossingsrichting maar dat was maar op 1 van de aspecten. Op welk moment in dit schema komt er wat meer vanuit de gemeente Helmond naar de raad? Een concretere opsomming van alle items zoals u van plan bent deze in te brengen?

Dhr. v. Lieshout

Het is geen voorstel dat door de gemeente Helmond wordt gemaakt. Het is een regionale bereikbaarheidsagenda. A.s. vrijdag is er een regiobijeenkomst. Er wordt nu gewerkt aan het samenvoegen van alle deelstukjes uit de gemeenten, zoals wij die net van de gemeente Helmond hebben laten zien, om dan te kunnen zeggen hoe ver dat pakket is. Daarna moet er nog heel veel gebeuren op het gebied van wat kost het en waar komt de dekking vandaan.

Het beeld van het maatregelenpakket wordt vrijdag gepresenteerd aan de regioraad.

Eerste termijn

Dhr. Rieter

Helder Helmond was ook benieuwd naar andere oplossingsrichtingen, want dit is een voorbeeld.

Helder Helmond is ook blij. Vorige keer zijn wij ook meegenomen in een vroegtijdig stadium met een presentatie over de Bereikbaarheidsagenda. Daar bleken wij informatievoorsprong te hebben en zagen vanuit Helmond ruis bij anderen, waardoor wij juist wat extra informatie konden opdoen.

Op het tekeningetje staat die vermaledijde inrikker van n279 naar de Kanaaldijk. Overigens staat er ook de hele sluit naar de Oranjelaan bij, maar dat is op andermans grondgebied.

Mevr. v.d. Waardenburg

D66 was verrast omdat op Notubox stond dat wij vorige week de stukken toegezonden zouden krijgen en deze pas eigenlijk vandaag op Notubox is geplaatst, waardoor de voorbereiding miniem is.

D66 is ook verrast met de presentatie, deze is wat miniem. D66 had wat meer verwacht. Wat heeft de wethouder nu te berde gebracht? Hoe staan andere partijen hierin?

D66 vindt dit wat te weinig terugkomen in deze presentatie.

Er is ooit toegezegd dat nu de oost-westverbinding is weggevallen er een nieuw verkeerskundig en milieukundig worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor de N297 (en overigens ook voor andere wegen).

Eigenlijk hebben wij die onderzoeken nog nooit gezien. Ik hoor het graag van de wethouder als dat anders is. Juist op basis daarvan maakt D66 een besluit om voor een lange omleiding of een bestaand tracé bij Dierdonk te zijn.

Wethouder de Vries

Over de inrikker: ook hier gaat het om onderzoek naar die noordelijke aansluiting. Het is niet een weg van "zo komt hij te liggen". We hebben hier benoemd zowel de mogelijk nieuwe verbinding als de bestaande route zoals die loopt en het onderzoek wat voor verbetermaatregelen er nog nodig zijn. Mogelijk zouden we hem moeten stippelen, maar hij is niet opgenomen als zijn "hij wordt aangelegd". Het is een te onderzoeken mogelijkheid. Dat wijkt niet af van wat hier eerder over is gezegd.

De stukken hadden al eerder aan de raden opgestuurd moeten worden. Dit is niet gehaald, maar omdat de bijeenkomst 20 mei doorgaat hebben wij besloten nu toch de presentatie te doen. Hierdoor bent u in ieder geval voorbereid, in ieder geval voor wat betreft Helmond, als u naar deze bijeenkomst gaat. Hierdoor wordt er daar niet verrast, zoals diverse raadsleden van andere gemeenten bij de vorige bijeenkomst.

Voor de verkeerskundige doorberekening van de N279 is de provincie nu in overleg met de gemeenten aan deze weg. Er moet een MER studie komen, een notitie Reikwijdte en detailniveau. Daarvoor moet er input komen vanuit de gemeenten: wat gaan we precies onderzoeken?

Vanuit Helmond moet daar zowel een omleiding om Dierdonk als het bestaande tracé en de effecten daarvan in en deze goed door te rekenen.

Zo hebben alle gemeenten een aantal wensen en dat moet samenkomen in die MER studie. Ik hoop u in de volgende commissievergadering hierover nader te kunnen informeren.

Dhr. van Wetten

Past die nog altijd in het tijdschema zoals dat eerder is gepresenteerd voor wat betreft de besluitvorming?

Wethouder de Vries

Het zijn 2 separate trajecten: 1. De bereikbaarheidsagenda, die loopt nu en er komt hierover besluitvorming in september en 2. het doel m.b.t. tot de N279 en de MER studie is dat er voor de zomervakantie een intentieovereenkomst wordt ondertekend door de provincie en de gemeenten aan die N279. Voor de ondertekening krijgt u al raad nog de ruimte om uw bedenkingen te uiten.

Dit is dus voor de zomervakantie aan de orde. En dan gaat de hele MER studie lopen. Dan duurt het nog 6 tot 8 maanden voordat de gemeente Helmond kan beschikken over de gegevens van deze MER studie.

Dhr. Zarroy

Dit agendapunt is opiniërend en u heeft meegegeven wat u wilde meegeven.

6. Terugkoop van de brandweerkazerne aan de Deurneseweg 135

Wethouder de Vries zal dit agendapunt ook op zich nemen en behandelen.

Eerste termijn

Dhr. Rieter

Als ik het goed lees kunnen wij hier alleen voor zijn, want de VRZOB gaat zijn gebouwen afstoten en we komen terug in de oude situatie. Zie ik dat helder en is het bedrag marktconform?

Dhr. de Mare

De gemeente Helmond kan het gebouw terugkopen voor € 200.000,-- minder dan waarvoor het 5 jaar geleden is verkocht met een dusdanige gegarandeerde huuropbrengst dat alle kapitaallasten worden gedekt. Het lijkt mij dat je hier moeilijk tegen kan zijn: zit er geen addertje onder het gras?

Wethouder de Vries

Wij kopen het gebouw terug voor de boekwaarde.

Dhr. v.d. Broek

Het is geen marktconform bedrag, de marktwaarde is moeilijk vast te stellen voor dit soort gebouwen. Het is de boekwaarde als ware het gebouw in ons eigendom gebleven.

Er zit geen addertje onder het gras. Toevallig zijn wij van de 29 kazernes die de Veiligheidsregio gaat huren hebben wij een beetje een voordeel. De kosten zijn bij ons wat lager dan de huuropbrengst. Bij alle 29 kazernes is één systematiek gekozen om tot een huur te komen. Bij ons leidt deze ertoe dat wij ongeveer € 200.000 aan huur ontvangen en de kosten bedragen ongeveer € 160.000. Het verschil komt bij de algemene dienst terecht.

Tweede termijn

Er wordt geen gebruik gemaakt van de tweede termijn.

ADVIES:

Alle fracties gaan unaniem akkoord.

Dit onderwerp kan als hamerstuk aan de raad worden aangeboden.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.58 uur.

CONCEPT