

Aanwezig:	Voorzitter	: dhr. J. Damen
	CDA	: dhr. J. Roefs, dhr. E. Luyben, dhr. E. Princée
	VVD	: dhr. C. van der Burgt, mevr. E. Niessen
	PvdA	: dhr. K. Ajouaou, dhr. J. Boetzkes
	SP	: dhr. E. de Vries
	Trots	: dhr. J. van Aert
	Helmond Aktief	: dhr. T. van Mullekom
	SDOH/D66/HB	: dhr. T. Kuypers, mevr. G. van den Waardenburg, dhr. N. Zarroy
	Helder Helmond	: dhr. S. van Lierop, dhr. M. Rieter
	Groen Links	: mevr. L. Ko
	Portefeuillehouder	: wethouder F. Stienen
	Commissiegriffier	: mevr. J. Frerichs
	Notulist	: mevr. W. van den Broek
Afwezig:	mevr. Verouden, dhr. Van de Ven, dhr. Verhoeven	

1. Opening

De voorzitter: opent de vergadering en heet allen van harte welkom.

Vanuit de vergadering worden de heer Van de Ven en mevrouw Verouden afgemeld. Mevrouw Ko vervangt de heer Verhoeven.

Mededelingen door wethouder Stienen

De 3 voorgestelde locaties (Berkendonk, Suytkade en de Braak) voor een mogelijk nieuw stadion voor Helmond Sport worden onderzocht. In overleg met Helmond Sport is besloten om het onderzoek met 3 weken te verlengen. Begin januari wordt u geïnformeerd over de stand van zaken.

Met betrekking tot Xperience World heeft u een mail en een brief ontvangen van de heer Geul. Naar aanleiding hiervan heeft de SP het college gevraagd deze brief op korte termijn te beantwoorden. De ingekomen brief staat geagendeerd voor de raadsvergadering van volgende week. U krijgt volgende week een mondeling reactie, waarna een schriftelijke reactie zal volgen.

Er hebben inmiddels 2 gesprekken plaatsgevonden met Foruminvest en Van Wijnen inzake de gronduitgifteovereenkomst Centrumplan. Voor het doorvoeren van mogelijke aanpassingen is meer tijd nodig, vanwege de juridische complexiteit. U wordt hierover nog nader geïnformeerd.

2. Presentatie Parkeerregulering en tarieven- en vergunningenbeleid Helmond

De heer Van Loon geeft een toelichting op de presentatie.

De heer Van Lierop: er is gesproken om werknemers die in het centrum werken een parkeervergunning te verstrekken. Kan men nu voor € 12,- per maand in de Beatrixlaan parkeren?

De heer Raijmakers: de zakelijke vergunning kost € 12,- per maand, hiervoor geldt dat de ondernemer gevestigd moet zijn in het betaald parkeergebied. De vergunning waar u naar refereert "de jaarvergunning" wordt naar aanleiding van de door u gemaakte keuzes verder uitgewerkt.

De heer De Vries: parkeerbeheer zou wellicht goedkoper worden. Heeft dit met het onderhoud van parkeermeters of met handhaving te maken?

De heer Van Loon: de aanbesteding gaat over de beheerstaken van de parkeergarages, de beheerstaken van de fietsenstallingen, het ledigen en onderhouden van automaten en het beheer en onderhoud van de centrumafsluiting.

De heer De Vries: het gebruik van de fietsenstallingen blijft toch gratis?

De heer Van Loon: het is aan de raad om te bepalen of de fietsenstallingen gratis blijven.

De heer Rieter: sommige gemeenten hanteren een beleid van vraag en aanbod. Is de parkeergarage leeg dan wordt er een laag tarief ingevoerd, is het heel druk dan moet men meer betalen.

De heer Van Loon: exploitanten van parkeergarages zijn hiermee aan het experimenteren. Helmond heeft een goede aanzet gemaakt door doordeweeks het 2^e uur gratis parkeren in te voeren. U loopt al voor de troepen uit, omdat u slimmer omgaat met de beschikbare capaciteit.

Iedereen wil vooraf weten wat hij moet betalen. Als het systeem van vraag en aanbod in de praktijk wordt gebracht kan het dus voorkomen dat men op een rustig moment gebruik maakt van de parkeergarage en bij vertrek blijkt het druk te zijn. Dat werkt niet.

Met het beleid wat voorligt wordt goed gekeken naar de leegstand en wordt gezamenlijk besloten hoe de parkeergarages weer vol te krijgen.

De heer Ajouaou: de PvdA maakt zich zorgen over de aanbesteding en het mogelijk verdwijnen van de gratis fietsenstallingen.

De bewoners van de Annawijk en Suytkade krijgen straks een goedkoper tarief voor een parkeervergunning. Hoe wordt voorkomen dat er sprake is van recht van ongelijkheid bij bewoners van andere wijken?

Behoort een communicatieplan richting burgers en ondernemers tot de mogelijkheden?

De heer Van Loon: op 15-01-2014 wordt er een avond georganiseerd voor alle belanghebbenden van de Annawijk en Suytkade. Voordat tot regulering wordt overgegaan is er altijd intensief contact met de buurt over de feitelijke invoering. Een communicatieplan is daar onderdeel van.

De heer Ajouaou: dit plan gaat veel verder dan alleen de Annawijk en Suytkade. Denk bijvoorbeeld aan het centrum en aangepaste tarieven etc..

De heer Raijmakers: het plan is gezamenlijk opgesteld met een externe klankbordgroep, voorzitters van wijkraden, gehandicaptenraad, centrum- en winkelmanagement etc.. Op deze manier is de input van bewoners meegenomen. Als je aan burgers vraagt wat zij willen dat er verandert dan kijken zij niet verder dan hun eigen straat. Beleidsmatig kun je daar niets mee. Met behulp van de vertegenwoordigers is geprobeerd een duidelijke sturing te krijgen.

De heer Boetzkjes: hoe wordt aan de burger uitgelegd wat er gaat veranderen?

De heer Raijmakers: met dit plan doen we niets als het niet hoeft. Dit beleid is meer een stappenplan om te komen tot een oplossing.

De heer De Vries: er staan een aantal maatregelen in die niets te maken hebben met de toekomst en hoe in wijken met het parkeerbeleid om wordt gegaan, maar specifieke voorstellen om tarieven aan te passen. Hoe wordt dit na de besluitvorming gecommuniceerd?

Mevrouw Van den Waardenburg: als het station gereed is zal de parkeerproblematiek in de Annawijk waarschijnlijk nog meer toenemen. Er is te weinig capaciteit voor eigen gebruik, gaat dat over de oude wijken of is dat stadsbreed?

De heer Van Loon: er zijn wijken waar weinig parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Rijpelberg is daar een voorbeeld van.

1^e instantie

De heer Van Aert: het is jammer dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de aanbevelingen in zijn geheel uit te voeren. Komt het plan niet op losse schroeven te staan als alleen de aanbevelingen die kostendekkend zijn worden overgenomen? Welke aanbevelingen worden eerst uitgevoerd? Wordt het parkeerbeleid geëvalueerd? Zo ja wanneer?

Mevrouw Van den Waardenburg: de bezoekersregeling en de aanpassing van de vergunningen-tarieven voor de Rand worden niet uitgevoerd, omdat er geen budget beschikbaar is. Dit wordt, zodra er budget beschikbaar is, stapsgewijs ingevoerd. Wordt hierbij prioritering aangebracht of betreft het de lijstvolgorde zoals opgenomen?

Niet alle effecten en resultaten worden gerealiseerd, vanwege het ontbreken van extra budget. Een van deze effecten is het verminderen van de parkeerkosten voor de mantelzorger. Zolang er geen bezoekersregeling is ingevoerd, bestaat er nog geen oplossing voor het bezoek van bewoners en voor de mantelzorger. Het is jammer dat deze maatregel niet direct wordt meegenomen. Zeker nu wordt gesteld, dat de bezoekersregeling in de uitbreidingsgebieden van het betaald parkeren een positieve wending kan bieden met betrekking tot de opinie van bewoners.

De verwachting is dat de parkeeroverlast in de Annawijk en Suytkade zal toenemen. Deze zorg deelt onze fractie. Het is goed dat er wordt gewerkt aan een blijvende oplossing. Bij de invoering van de parkeerregulering wordt er helaas voor gekozen om de bewoners een tarief te laten betalen voor de 1^e en 2^e vergunning. Dat de inwoners worden geconfronteerd met kosten voor parkeerregulering, is een heikel punt voor onze fractie. De wijken behoren niet eens tot het centrum of de Rand. Wat betekent het in financiële zin als het parkeren voor de bewoners gratis blijft of als alleen de 1^e auto gratis wordt. Bij voorkeur blijft het parkeren gratis voor de bewoners van de wijken, zo ook voor de Annawijk.

Mevrouw Niessen: dank voor het proces waarin de commissie is meegenomen. 3 jaar geleden is er een motie ingediend, omdat voorkomen moest worden dat het parkeerbeleid versnipperd zou geraken. Dit is meegenomen in de uitwerking en het spreekt onze fractie juist heel erg aan dat bepaalde zaken stapsgewijs ingevoerd kunnen worden. De VVD komt hier graag tijdens de raadsvergadering op terug om het compliment breder weg te leggen.

De heer Ajouaou: complimenten over de wijze waarop de commissie betrokken is geweest bij het tot stand komen van dit plan. Dit complexe probleem vraagt om een eenvoudige oplossing namelijk duidelijkheid en transparantie voor bewoners en ondernemers. Het is goed om te zien dat de tarieven van de parkeergarages zijn aangepast, waardoor deze beter worden benut. Onze fractie is blij met de positieve effecten van de invoering van het gepast parkeren en dat er perspectief geboden wordt om parkeeroverlast in woonwijken en wijkwinkelcentra aan te pakken. Jammer dat er op dit moment onvoldoende middelen zijn om dit probleem aan te pakken.

De heer Van Mullekom: zou u een handreiking willen doen naar de Helmondse middenstand? Door bijvoorbeeld 6 maanden lang op vrijdagavonden en koopzondagen de parkeertarieven vrij te stellen? Dit vergt onderzoek, maar dan kunt u ook aangeven wat de effecten en de kosten zijn. Er kan dan ook een onderzoek worden verricht naar het koopgedrag van de consumenten naar de middenstand toe.

De heer De Vries: de beslisboom is een eenduidige manier om voor de hele stad dezelfde stappen te doorlopen. Echter is er voor het verrichten van parkeeronderzoeken nauwelijks tot geen budget beschikbaar. De beslisboom kan pas worden ingezet op het moment dat er goed onderzoek is gedaan naar de problematiek. Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat er geen geld beschikbaar is.

Het is jammer dat er een aantal maatregelen nog niet ingevoerd worden.

Als het om de andere wijken en het eventueel invoeren van een ander parkeerbeleid gaat, dan moeten ook direct de voordelen worden ingevoerd en niet alleen de nadelen.

Hoelang duurt het voordat die gelden beschikbaar komen?

Wat is nu een koopzondag? De raad heeft besloten dat iedere zondag een koopzondag is. Zelf hebben de winkeliers bepaald op welke zondagen zijn dan open zijn. Hoe zit het juridisch?

Het zou zomaar kunnen zijn dat als alle koopzondagen zijn vrijgegeven men dus in feite elke zondag zou moeten betalen. Dat is niet de bedoeling van dit beleid. Moet er dan niet staan "zondagen waarop de winkels geopend zijn" en hoe wordt dat duidelijk op een parkeerautomaat weergegeven?

De heer Roefs: het is positief dat het beleid met klankbordgroepen en opinieavonden tot stand is gekomen. Het is begrijpelijk dat vanwege financiële beperkingen invoering stapsgewijs plaatsvindt. Maar dit is juist ook een zorgpunt, omdat de tendens voor het parkeren in het binnenstedelijke gebied toch al niet positief is. Hopelijk kan dat met dit beleid positief worden gekeerd. Een nadeel is dat de bezoekersregeling en de te verwachten drukte in de Annawijk niet op dit moment kan worden opgelost. Mocht uit de infoavond blijken dat dit grote problemen oplevert dan verzoekt onze fractie het college om terugkoppeling, zodat hier nog eens kritisch naar gekeken kan worden.

De heer Van Lierop: complimenten over hoe dit rapport tot stand is gekomen.

Als er geen middelen zijn, hoe wordt de beslisboom dan uitgevoerd?

Het is heel veel mensen niet duidelijk wanneer het nou wel of geen koopzondag is. Graag extra aandacht hiervoor.

Op Blz. 34. worden een aantal mythes onderuitgehaald. Als het parkeren goedkoper wordt, wordt er dan meer gewinkeld? Zijn er meer onderzoeken die dit onderschrijven?

Wethouder Stienen: in de december kan men zich weer gratis aanmelden voor gepast parkeren. Er zijn inmiddels 6.500 deelnemers.

De aanbesteding inzake het beheer staat los van de gratis fietsenstallingen. De aanbesteding loopt en over circa 4 maanden worden de resultaten verwacht. Op basis van die resultaten zal een keuze moeten worden gemaakt.

Op 15-01-2014 wordt er een infoavond voor de bewoners van de Annawijk en Suytkade georganiseerd. Met de wijkbewoners wordt de afweging gemaakt wat het beste is voor die wijk, wetende dat voor de parkeerplaatsen bij de Cacaofabriek, na opening in maart, betaald parkeren wordt ingevoerd. Het betaald parkeren bij Fitland zal dan ook in werking zijn getreden. Er is geen sprake van rechtsongelijkheid. Meerdere gemeenten hanteren een gevarieerd parkeerbeleid.

Na besluitvorming in de raad zal de effectuering van een aantal zaken, waaronder het gelijktrekken van tarieven, pas in werking treden bij de verordening parkeerbelasting (mei 2014). De komende maanden zal goed worden nagedacht over de communicatie, met name over de gebieden waar een gevarieerd shop en stop tarief wordt ingevoerd.

Als er een nieuw beleid komt, dan moet dat kostendekkend zijn. Dat kan worden bereikt door de eerste 2 maatregelen iets te verhogen en te gebruiken voor het shop en stop tarief. De rest wordt dan even niet uitgevoerd.

Wat ons betreft is de bezoekersregeling de 1^e stap, als er iets aan het betaald parkeren wordt gedaan. Ook het parkeerbeleid wordt tussentijds geëvalueerd.

Zorgorganisaties vragen met regelmaat of er een regeling bedacht kan worden in het kader van zorgverlening aan huis. Hier komen we graag nog op terug.

Gratis parkeren voor de bewoners van de Annawijk heeft onze aandacht. Dit moet goed worden onderzocht. Wij komen hierop nog terug.

De dankbetuigingen geeft ik door aan de heer Raijmakers en wethouder Tielemans die dat goed heeft geïnitieerd om dit proces in werking te zetten.

Gratis parkeren op koopzondag in december dat kost € 10.000,- tot € 12.000,- per koopzondag. Op een reguliere koopzondag is er sprake van een inkomstenderving van € 6.000,- tot € 9.000,-.

De heer Van Mullekom: heeft u een idee wat het de middenstand oplevert?

Wethouder Stienen: we zijn met de middenstand in overleg. Nagedacht wordt of de ondernemer een vergoeding voor een parkeerkaartje kan geven als iemand iets bij hem koopt. Gesprekken lopen nog. Als de beslisboom in werking wordt gesteld en het financiële plaatje past niet in het budget, dan wordt dat aan u voorgelegd.

Er wordt nagedacht over hoe om te gaan met de koopzondagen en hoe dit duidelijk op de parkeerautomaten moet worden weergegeven.

De heer Raijmakers: het centrummanagement heeft reeds afspraken gemaakt over de koopzondagen in 2014. Op korte termijn moet worden afgesproken hoe hiermee om te gaan.

De heer De Vries: haast is geboden. Als een winkelier open is op andere zondagen, dan door de gemeente aangewezen koopzondagen, dan wordt het koopzondagenbeleid ondergraven omdat het parkeren niet is gereguleerd.

De heer Van Loon: uit onderzoek van de ANWB blijkt dat de parkeertarieven een van de grootste ergernissen is. Onderzoeken tonen echter aan dat het tarief niet de bepalende factor waar iemand besluit te parkeren. Dat is het uiteraard wel als men dagelijks moet parkeren. In de regel parkeren mensen zo dicht mogelijk bij de bestemming. Men irriteert zich aan het tarief, maar weet niet wat het tarief is en past het gedrag daar ook niet op aan.

2^e instantie:

De heer Rieter: ambtenaren maken gebruik van de gratis parkeergelegenheid van de wijk. Atlant heeft parkeerplaatsen voor het personeel, maar die wordt nauwelijks gebruikt omdat daarvoor betaald moet worden. Klopt het dat Atlant een aantal gratis parkeerplaatsen in deze wijk krijgt? Motorparkeerplaatsen staan op een halve plek, maar betalen het tarief van een auto. Na sluitingstijd moet nog een uur door worden betaald. Is het kostbaar om dat af te schaffen?

De heer De Vries: als de beslisboom wordt ingevoerd, dan moet er van uit worden gegaan dat die altijd toegepast kan worden. Er komen meldingen uit een wijk, wordt dan vooraf gekeken waar dat budget vandaan kan worden gehaald of moet er dan geschoven worden zodat een degelijk onderzoek voorafgaand aan die beslisboom kan worden uitgevoerd?

Mevrouw Van de Waardenburg: er zijn al parkeerproblemen in de Annawijk. Is het mogelijk om voor de raadsvergadering een extra aanvulling te geven over de kosten als de 1^e vergunning gratis is?

De heer Ajouaou: hebben het personeel en de bezoekers van de Groene Campus voldoende parkeergelegenheid?

Wethouder Stienen: de 140 parkeerplaatsen bij de Cacaofabriek zullen overdag minimaal worden gebruikt. Bekeken wordt of ambtenaren daar kunnen parkeren.

De situatie bij Atlant is niet bekend.

Om het uur voor en na het winkelen aan te passen kost geld. We zullen nakijken wat dat met zich meebrengt qua inkomstenderving.

Als de beslisboom wordt toegepast dan moet er een gedegen onderzoek komen. De 1^e wijk waar het van toepassing zou kunnen zijn is de Annawijk/Suytkade.

Het voorstel van mevrouw Van den waardenbrug lijkt heel simpel, maar er komen meer aspecten bij kijken dan alleen een gratis vergunning. Dat lukt niet om voor de komende raadsvergadering.

De Groene Campus heeft parkeerplaatsen in de garage van Fitland, dat is contractueel geregeld.

De heer Raijmakers: voor de Annawijk is dat jaarlijks circa € 40.000,-. Als het tarief van € 12,- in het centrum wordt gehandhaafd en de Annawijk gratis blijft dan wordt de discussie alleen maar groter. De inkomstenderving is dan, heel globaal berekend, meer dan een ton per jaar.

De tarieven van motorparkeerplaatsen zijn gelijk aan die van een auto. In parkeergarages kan dat onderscheid niet worden gemaakt, tenzij er een andere automaat wordt geplaatst. Maar uit de praktijk blijkt motorparkeerplaatsen in parkeergarages nauwelijks worden gebruikt.

De heer Van Lierop: in het rapport staat dat men nu gaat handhaven. Voorheen werd het gedoogd.

De heer Raijmakers: het beleid van Helmond is in het rapport opgenomen, omdat motorverenigingen daar om vragen. Of er echt gehandhaafd wordt, is de vraag. De wetgeving wordt ook in deze gevolgd.

ADVIES: De fracties CDA, Helmond Actief en Trots gaan akkoord.
de fracties PvdA, VVD, Helder Helmond, GroenLinks en SDOH/D66/HB maken een voorbehoud.

3. Bestuurlijke overeenkomst Brainport Oost

De heer Van Maurik van de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging maakt gebruik van het Inspreekrecht. Zijn betoog is bij de notulen bijgesloten.

De heer Rieter: de ruit zal ertoe leiden dat er 3,5 keer meer gebruik van de N279 zal worden gemaakt. Het zware verkeer en het vrachtverkeer neemt extra milieubelasting met zich mee. kunt u ons overtuigen van de nut en noodzaak?

De heer Van Maurik: de A270 is een snelweg die begint in de kern van Helmond en eindigt in de kern van Eindhoven. Wij zijn ervan overtuigd dat de grote ruit er toe zal leiden dat verkeer op die wegen voor een deel wordt verplaatst naar de randweg.

Hierdoor zullen er minder verkeersbewegingen zijn, omdat een deel van het verkeer de kortste route zal gaan gebruiken. Vrachtverkeer zal de snelste route kiezen en kiest dus voor de randweg en maakt daarmee minder gebruik van de wegen in het middengebied. Het vrachtverkeer komt beter op zijn plek en dat leidt tot minder overlast voor de bevolking. Dat is volgens ons de nut en noodzaak.

1^e instantie

De voorzitter: de Bestuurlijke overeenkomst Brainport Oost is een voorhangprocedure, noch de overeenkomst, noch de NOC worden inhoudelijk behandeld. U wordt gevraagd om kennis te nemen en uw mening te geven inzake de voorliggende stukken. Het mandaat ligt bij het college.

De heer Boetzkes: de ChristenUnie zal een motie indienen in de 2^e kamer, waarbij gevraagd om een nieuw onderzoek naar de nut en noodzaak van de NOC met de N279. Naar alle waarschijnlijkheid zal de PvdA in de 2^e kamer de strekking van de motie steunen. Dan is er geen sprake meer van een versnellingsopgave maar moet juist getemporeerd worden. Dat zal behoorlijk veel effect kunnen hebben op hetgeen wat nu voorligt.

De heer Van Aert: onze fractie is tegen de aanleg van de NOC en tegen de verbreding van de N279. Zolang niet duidelijk is hoe, wat en waar het naar toe gaat met dit project steunt Trots geen enkel voorstel aangaande de NOC. De economie is gebaat met een goede infrastructuur, maar dit moet niet leiden tot het alsmaar aanleggen van nieuwe wegen. De huidige knelpunten op de A76 en de A58 moeten worden aangepakt. Daar moeten middelen voor worden vrijgemaakt.

De heer Roefs: de CDA-fractie pleit ervoor om het bestuursakkoord in overleg met de met andere gemeenten en de provincie te ondertekenen. Dit besluit is in meerderheid genomen, en het wordt tijd om knopen door te hakken. Aansturen op vertraging brengt de gereserveerde middelen in gevaar.

De heer Vries: bij de laatste inhoudelijke behandeling is, bijna door alle fracties, aangegeven dat er een aantal hobbels te nemen zijn. De SP vreest dat er straks geen weg meer terug na ondertekening van dit bestuursakkoord. Hoe kijkt de CDA-fractie daar tegen aan?

De heer Roefs: tijdens de betreffende raadsvergadering heeft onze fractie aangegeven het voorkeurs tracé van de provincie niet te steunen. Het CDA is voorstander van een ruime omleiding om Dierdonk, van een zorgvuldige inpassing, ook in natuurgebieden en van compenseren daar waar nodig, noodzakelijk en wenselijk is. Middels de MEROS-discussie is enkele jaren geleden al aangegeven dat het voor Helmond heel belangrijk is dat deze weg er komt.

De heer De Vries: de provincie heeft geen geld voor de compenserende maatregelen. Op blz. 8, artikel 8, punt 2: staat dat de meer- en minderkosten ten laste of ten voordele komen van de regio. Als de omstandigheden worden ingevoerd zoals de raad dat wenst, dan moeten we dat zelf betalen. En bij de vaststelling van de begroting is geconstateerd dat onze gemeente weinig ruimte heeft om daar middelen voor te vinden. Als het CDA werkelijk meent dat de aanpassingen aan het plan van de provincie zo belangrijk zijn, dan vraagt onze fractie zich af hoe dit met dit bestuursakkoord en de financiële wurggreep die hierin toegepast wordt waar kan worden gemaakt.

Mevrouw Niessen: op het moment dat er niets wordt gedaan slibben de wegen in Helmond dicht. Vanuit welke middelen moeten er dan maatregelen worden getroffen om het verkeer vanuit de wijken de Deurneseweg en de Traverse op en af te laten komen?

De heer De Vries: verschillende onderzoeken tonen aan dat het met de verkeersproblematiek, zoals die een aantal jaren geleden is vastgesteld, meevalt. De knelpunten kunnen worden opgelost met het geld dat nu wordt gereserveerd voor het aanleggen van de ruit. Op deze manier blijft de doorstroming aanwezig, zonder dat er vergaande maatregelen voor hoeven te worden getroffen die grote gevolgen hebben voor 4 wijken in onze stad.

Mevrouw Niessen: misschien is de autonome groei niet zo enorm explosief als in eerste instantie werd verwacht, maar groei is er. Het is toch ondenkbaar dat het over 10 jaar niet meer mogelijk is om de stad te verlaten of binnen te komen? Hoe moet hier in ruimtelijk fysiek opzicht bestaande maatregelen voor worden getroffen, die ook nog eens niet enorm kostbaar zijn?

De heer De Vries: u schetst een enorm doemscenario. Onderzoeken tonen aan dat dat echt niet het geval is. Over 10 jaar is er wellicht geen sprake van autonome groei, maar van een afname van het autogebruik en het aantal verkeersbewegingen. Is de ruit over 10 jaar wel gerealiseerd, gezien de processen die nog volgen. Er wordt een weg aangelegd voor problemen die nu spelen, maar die in de toekomst geen oplossing biedt voor de omstandigheden die dan aan de orde zijn.

De heer Roefs: wegen die nu worden aangelegd moeten voldoen aan de randvoorwaarden. Dat geldt ook voor de wijken die ermee te maken krijgen. Kijkend naar de ontwikkelingen op het gebied van Automotive en mobiliteit dan kan de wereld er over 10 jaar heel anders uitzien.

De heer De Vries: met de vaststelling van dit bestuursakkoord zal het CDA het heel moeilijk krijgen om uit te leggen waarom de compenserende maatregelen, die zij zelf op tafel heeft gelegd, niet zullen worden genomen.

De heer Zarroy: de gehele raad heeft uitgesproken dat als de weg er toch komt, dan te kiezen voor de grote omleiding. Het bestuursakkoord legt vooral de nadruk op het bestaande tracé, onderdoor. In de vervolgfase wordt de grote omleiding pas meegenomen in het onderzoek. Als de overeenkomst wordt getekend, wordt er in 1^e instantie akkoord gegaan met het bestaande tracé. Hoe kijken de fracties CDA en VVD hier tegen aan?

De heer Roefs: in de business case wordt het bestaande tracé nu als uitgangspunt genomen, omdat de lange omleiding nog wordt onderzocht. De lange omleiding is een must voor onze fractie.

De heer Zarroy: in hoeverre worden de raad en het college serieus genomen? De raad heeft duidelijk aangegeven dat de prioriteit bij de grote omleiding moet worden gelegd. Nu wordt gevraagd de business case, in combinatie met die versnelling te ondertekenen, terwijl er nog tot 16 december 2013 zienswijzen in kunnen worden gediend. Hoe kan de raad hiermee instemmen, terwijl blijkt dat geen enkele wens is meegenomen.

De heer Roefs: de afgelopen jaren is er heel goed samengewerkt met de provincie, kijk naar het project Samen Investeren. Er wordt serieus gekeken naar de problematiek in Helmond. Er wonen straks 30.000 mensen langs de nieuwe weg. Het is dus zaak om in gesprek te blijven. Daarnaast is het belangrijk om de provincie te steunen richting het kabinet.

De heer Van Aert: als die grote omleiding er niet is wat gaan het CDA en de VVD dan doen?

Mevrouw Niessen: de raad heeft verzocht om naast het bestaande tracé de lange omleiding te onderzoeken. Dit is meegenomen in de milieueffectrapportage en ligt vast in de concept notitie "reikwijdte en detailniveau NOC" welke nu ter inzage ligt.

Er wordt gekeken naar wat de best mogelijke uitslag voor de weg is. Wat de uitslag wordt, moet worden afgewacht. Onze fractie blijft de mening toegedaan dat er voor de leefbaarheid van Helmond en de omliggende stadskernen wat moet worden gedaan.

De heer Zarroy: de concept notitie "reikwijdte en detailniveau" is op 22-10-13 vastgesteld door gedeputeerde Staten en is vanaf 16-11-13 pas definitief. Waarom moet de overeenkomst op 3 december worden vastgesteld, men heeft de mogelijkheid tot 16-12-13 om zienswijzen in te dienen. In de versnellingsopgave wordt gesteld dat de provincie een maximale subsidie van € 10 miljoen beschikbaar stelt, maar wat is de minimale subsidie? Wat zijn de totale kosten die gemoeid gaan met het verbeteren van deze ruimtelijke kwaliteit. De raad heeft het college eerder geadviseerd om de lange omleiding als volwaardig alternatief mee te nemen in het onderzoek. Wat opvalt is dat in bijlage 5 het bestaande tracé als uitgangspunt gehanteerd wordt en dat de lange omleiding pas in de vervolgfase meegenomen wordt. Hoe serieus wordt de raad en het college door de provincie genomen? De wensen die de raad eerder heeft uitgesproken zijn niet of niet volledig meegenomen in de overeenkomst.

De heer Van Mullekom: Helmond Aktief heeft nog steeds vragen over nut en noodzaak van de rondweg. De NOC is begroot op € 875 miljoen, reken er maar op dat dat bedrag ver op gaat lopen tot over € 1 miljard. De huidige problemen van de A76 van Eindhoven naar Tilburg kunnen beter worden aangepakt. Dit brengt een kostenplaatje van € 700 miljoen met zich mee. Dan blijft er nog € 300 miljoen over om de binnenstedelijk problemen in Eindhoven en Helmond op te lossen. Onze fractie is tegen de komst van de NOC en tegen de bestuursovereenkomst.

De heer De Vries: komen meer- en minderkosten ten laste van de regio en niet van de provincie? In de tabel op blz. 8 staat dat Helmond 6,7 miljoen en het SRE 112,5 en 27,3 miljoen bijdraagt. Helmond is ook onderdeel van het SRE, hoe groot is het Helmondse deel in het bedrag van het SRE? Wijzigingen en tussentijdse beëindiging kan uitsluitend geschieden indien partijen daartoe unaniem besluiten. Dat doet afbreuk aan de toezeggingen die de wethouder eerder heeft gedaan richting deze raad. Er zouden bepaalde voorwaarden worden opgesteld en aan de hand van die voorwaarden kon de raad al dan niet instemmen met dit traject. Wat onze fractie betreft wordt er een ontbindingsclausule opgenomen.

Mevrouw Ko: onze fractie is hoogst ongelukkig met de versnellingsprocedure. Zeker gezien de ontwikkelingen met betrekking tot de motie in de 2^e kamer en de nog lopende zienswijzen. Naast gezondheid, leefbaarheid en milieu maakt onze fractie zich ook zorgen over de gelden die daarmee gepaard gaan met betrekking tot de mitigerende maatregelen. De kosten zijn nog lang niet inzichtelijk. GroenLinks vreest dat wanneer de bestuursovereenkomst wordt vastgesteld de middelen die gereserveerd worden veel te hoog zijn. Dit zou op een betere manier kunnen worden besteed.

De heer Rieter: onze fractie stelt bij voorkeur de overeenkomst uit tot 19 maart 2014. Een groot deel van de raad wil een grote omleiding bij Dierdonk, de vraag is of die er komt. En als die er komt is het de vraag of de tracékeuze, en de bezwaren van 20 jaar geleden (om te kiezen voor het tracé zoals het er nu ligt (tussen Dierdonk en de rest van Helmond)), alsmede de kosten die onteigening van het gebied ten oosten van Dierdonk en de vernietiging van de natuurwaarde met zich mee brengen, zo groot zijn dat die omleiding er helaas niet komt. De ondertunneling van de weg voor het fietsverkeer tussen Brouwhuis en Vlierden (als het een 4-baansweg wordt) komt helemaal niet ter sprake volgens de gedeputeerde, terwijl het een van de wensen van de raad is. Helder Helmond maakt een voorbehoud.

Wethouder Stienen: wij hebben kennis genomen van de motie van de ChristenUnie in 2^e kamer. Hoe serieus neemt u de provincie? Wij nemen haar serieus. Als er bestuurlijke afspraken worden gemaakt dan houden wij, maar ook de provincie zich daaraan. Onder artikel 4, punt d. staat uitdrukkelijk "Dierdonk". De lange omleiding, geoptimaliseerd en het bestaande tracé heb ik in die volgorde bepleit. Hierover ben ik in gesprek met de gemeente Gemert, de gemeente Laarbeek, het waterschap en de provincie. Gezamenlijk wordt er naar de optimalisering gekeken.

De heer Zarroy: van alle wensen heeft de provincie er maar 1 voor de helft meegenomen. Dan is de vraag of de provincie Helmond serieus neem legitiem. Onze fractie wil heel graag weten hoe de raad dat ervaart.

Wethouder Stienen: de lange omleiding is geaccordeerd door de provincie. Misschien had dat eerder moeten gebeuren. De standpunten heb ik verwoord naar aanleiding van de gesprekken die wij hebben gevoerd. De provincie heeft dat overgenomen en dus ja, neem ik haar serieus.

De heer Zarroy: onze fractie is blij om te horen dat het wellicht eerder plaats had kunnen vinden. Daarmee had op het juiste moment beslist kunnen worden of de raad bereid was om 6,7 miljoen bij te dragen. Nu lopen we achter de feiten aan.

De heer Van Aert: u zit in de stuurgroep hoe serieus zijn die gesprekken dan.

Wethouder Stienen: er staat verwoord wat wij hebben besproken. Lange omleiding geoptimaliseerd, bestaand tracé, en voor de N279 de bestaande ligging, er van uit gaande dat een verdiepte ligging hetzelfde effect heeft als de bestaande ligging. Als dat niet blijkt te zijn ga ik daarover in gesprek met de provincie. Dan zal zij dat aan moeten tonen. Dat wordt opgenomen in het rapport dat op dit moment in ontwikkeling is.

Als er staat dat meer- en minderkosten ten laste of ten voordele komen van de Regio dan wordt hiermee de provincie, het SRE en de 3 gemeenten bedoeld.

Hoe groot het Helmondse deel is in het aandeel van het SRE moet worden nagevraagd.

Een overeenkomst wordt aangegaan om hem te vervolmaken. In het 1^e artikel is opgenomen dat alle partijen er alles aan zullen doen om te voorkomen dat er geschillen ontstaan. We zijn dit traject met zijn allen aangegaan, om eenzijdig op te zeggen dat kan niet de bedoeling zijn. Ik zal dit in de stuurgroep inbrengen.

Van de overige reacties heb ik kennisgenomen.

Mevrouw Mooibroek: begin dit jaar heeft provinciale staten per regio € 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de versnellingsopgave. Dat hebben ze voor deze regio gekoppeld aan de ondertekening van de bestuursovereenkomst. Men had het oorspronkelijk eerder gepland, maar het is later geworden, omdat de minister het pas na de behandeling van de MIRT in de 2^e kamer wil ondertekenen. Het beschikbaar komen van de middelen hangt hier vanaf en het waterschap zit daarop te wachten. Daarom kan het niet verschoven worden naar 19 maart.

De heer Zarroy: wat is minimale bedrag?

Mevrouw Mooibroek: het minimale bedrag is € 0,-.

2^e instantie:

De heer Zarroy: zienswijzen kunnen tot 16-12-13 worden ingediend, waarom moet de overeenkomst op 3-12-13 worden vastgesteld?

De heer De Vries: de raad heeft in ruime meerderheid een aantal voorwaarden neergelegd ten aanzien van de ruit. Als straks blijkt dat dingen niet gaan zoals wij willen, dan moet er een mogelijkheid zijn om eruit te stappen. Er is nog zoveel onzekerheid over de besluitvorming ook naar de toekomst toe, die escape moet ingebouwd worden ook denkend aan het volgende college.

De heer Roefs: hoe ziet u dat voor zich? Alle gemeenten zijn akkoord, alle beslissingen zijn genomen, het geld is beschikbaar gesteld en dan zegt Helmond wij doen niet meer mee.

De heer De Vries: dan moet er opnieuw bekeken worden hoe dit kan worden opgelost. Het is nogal wat dat, in tijden van bezuinigingen, andere gemeenten ons kunnen dwingen om dat bedrag uit te geven.

Wethouder Stienen: de zienswijze is een andere procedure en die loopt niet parallel met de besluitvorming rondom de bestuursovereenkomst.

Als wij halverwege zijn met het onderzoeken van allerlei trajecten en een andere gemeente stap eruit. Wat zeggen wij dan?

De heer De Vries: dat geldt op het moment dat er wordt gesproken over een onderwerp waarvan de plannen, de financiën en het doel duidelijk zijn. Zover is het in dit geval niet. Met deze overeenkomst zet Helmond zich vast, wat er ook gebeurt.

Wethouder Stienen: iedere ochtend is het op de Traverse en Europaweg één grote verkeersstroom. Al die mensen die aan die weg wonen accepteren dat al jaren. Zonder de gemeente daarop te bevragen, zonder het vragen om maatregelen. Nu is er een kans om een deel van dat verkeer uit de stad te halen en zegt u; 4 wijken krijgen daar overlast van. Dat klopt, maar aan de voorkant kunnen we het goed invullen met de door u gestelde randvoorwaarden.

ADVIES: De fracties CDA en VVD gaan akkoord.

De fracties PvdA, SP, Trots, Helmond Aktief. SDOH/D66/HB, Helder Helmond en GroenLinks maken een voorbehoud.

De voorzitter: dankt allen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 21.37 uur.

Ik voer het woord namens BZW, VNO-NCW en mede namens de transportorganisaties EVO en TLN. Wij spreken dus namens veel ondernemers.

Wij hopen dat u het bestuursakkoord, dat te maken heeft met de grote ruit, ondertekend. Ik denk dat u bekend bent met ons standpunt. Eerder hebben wij de brochure "Vooruit met de Ruit" uitgebracht. Deze is overigens tijdens de vorige raadsvergadering uitgedeeld. In het kader van deze brochure en ons pleidooi wil ik nog even iets toelichten over het akkoord wat nu voorligt.

De BZW is groot voorstander van de aanleg van de grote ruit om 3 redenen: namelijk verkeer en vervoer, economie en milieu.

Verkeer en vervoer:

Van de 5 grote steden in Brabant zijn er 3 met een ruit om de stad heen. De 2 die dat niet hebben zijn Eindhoven en Helmond. Wij vinden dat het hoog tijd wordt dat dat wel gebeurt. Je ziet nu dat de randweg die om Eindhoven loopt, dat is in feite een halve maan, redelijk functioneert. Maar in geval van calamiteiten, die zich vaak voordoen, is er toch file op de randweg en zie je overloop op de wegen in het binnengebied, dat dus tot veel overlast leidt. Bovendien vinden wij de grote ruit noodzakelijk, omdat volgens onze inschattingen de bevolking en de bedrijvigheid in dit gebied blijven groeien. We zien nu al knelpunten die zullen toenemen en dat vraagt om verbetering van de verkeersdoorstroming en daarvoor is de grote ruit een wezenlijk element.

Economie:

Helmond is een belangrijke economische kern in Brabant. In Helmond blijft de bedrijvigheid en ook het wonen groeien. Er is behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen in Helmond, vooral aan de oostzijde. Als je kijkt naar de economie in dit (Brainport)gebied, dan zie je dat dit een economie is die veel goederen produceert, die worden aangevoerd en onderdelen van die goederen moeten worden afgevoerd. En dat blijft vragen om goede transportroutes. Daarom staat voor ons de nut en noodzaak van die grote ruit vast. Onze leden twijfelen niet. Wij voeren dit pleidooi al enige tijd en we doen dat met grote steun van onze leden, dat kan ik u verzekeren.

Milieu:

Uit milieu oogpunt denken wij dat de grote ruit, als die wordt aangelegd, het middengebied ontlast van veel verkeer dat nu zijn weg zoekt in een van de woonkernen. De grote ruit zorgt ervoor dat het verkeer dat nu zijn weg zoekt door die woonkernen dat die dan aan de rand kan blijven. Bovendien gaat dan veel verkeer over de randweg en niet door woonkernen waar veel mensen wonen. Dus per saldo leidt dat tot minder verkeersoverlast. Bovendien krijgt de natuur in dat middengebied een impuls van € 75 miljoen, dus de natuur krijgt de kans zich verder te ontwikkelen in dat gebied. Om al deze redenen pleiten wij voor de aanleg van de grote ruit. Dus voor het bestuursakkoord. Het is in feite, als we terugkijken naar onze inschatting, de 3^e poging om een grote ruit om (Eindhoven destijds en nu Eindhoven-Helmond) aan te leggen. Laat die kans niet lopen. Er is heel veel geld gereserveerd voor de grote ruit met een betrekkelijk relatief kleine bijdrage van Helmond.

Grijp die kans. U maakt onderdeel uit van Brainport, een prachtige economische regio. Vroeger noemden we dat de 3^e economische regio van Nederland, inmiddels noemen we het vaak de 2^e economische regio van Nederland. Deze regio heeft groeikansen, kansen voor een duurzame groei, grijp die kans.

Vooruit met de ruit.