



Aanwezig: Voorzitter : dhr. J. Damen
CDA : dhr. J. Roefs, mevr. S. Peters, dhr. E. Princée
VVD : dhr. C. van der Burgt, mevr. E. Niessen
PvdA : dhr. J. Boetzkes, dhr. C. Raaijmakers, dhr. Ajouaou
SP : -
Trots : dhr. J. van Aert
Helmond Aktief : dhr. T. van Mullekom
SDOH/D66/HB : dhr. J. Kuypers, dhr. N. Zarroy, dhr. T. van de Ven
dhr. M. van Stratum, mevr. G. van den Waardenburg
Helder Helmond : dhr. S. van Lierop, dhr. M. Rieter, mevr. H. Verouden
Groen Links : dhr. R. Verhoeven

t.b.v. agendapunt 1 "Brainport Oost/Noordoost Corridor" zijn namens de commissie S, ABA en MO&E aanwezig:

CDA : dhr. P. Vervoort
VVD : dhr. J. Möllmann, mevr. A. Janssen
PvdA : dhr. M. Chahim, dhr. S. Smeulders, Mevr. M. van der Pijl, dhr. Kaygisiz
SP : mevr. N. van der Zanden, Mevr. M. Meulendijks
Trots : dhr. F. Mol
Helmond Aktief : mevrouw B. van Hagen
SDOH/D66/HB : dhr. L. Smits, mevr. J. van Rooij, mevr. J. Spierings, H. Bekkers
Helder Helmond : dhr. H. de Leest
Groen Links : -

Portefeuillehouder : wethouder Tielemans

Commissiegriffier : mevr. E. Joynes
Notulist : mevr. K. van Gastel

Afwezig: m.k.: mevr. G. van den Waardenburg, dhr. Vetjens

1. Presentatie Brainport Oost/Noordoost Corridor door Provincie Noord Brabant door gedeputeerde Van Heugten

De voorzitter: ik heet u allen van harte welkom met name de leden van de overige commissies en in het bijzonder Gedeputeerde Van Heugten en de heer Koolen van de provincie Noord Brabant.

Vanavond wordt het majeure programma Noordoost corridor gepresenteerd door de heer Koolen. Daarna kunt u informatieve vragen stellen over de presentatie. Het is niet de bedoeling dat u in debat gaat of uw mening poneert.

Alvorens de presentatie aanvangt geeft de voorzitter het woord aan **inspreker de heer Van Hees**, voorzitter van de wijkraad Brouwberg. De bijdrage van de heer Van Hees is bijgesloten.

De Voorzitter: nodigt de heer Koolen uit om een toelichting te geven op de presentatie.

1^e instantie

Mevrouw Niessen: wordt het voorkeurstracé komende zomer bekend gemaakt en ter inzage gelegd? Hopelijk valt de inzage periode niet in grote vakantie. Men moet de gelegenheid krijgen om bezwaar te kunnen maken.

Op de kaart is aangegeven dat bij Dierdonk een mogelijk nieuw tracé direct aan de wijk wordt gesitueerd. De VVD vindt dit een zeer ongelukkige en onbegrijpelijke tracékeuze.

In 2013 moet er geld via de voorjaarsnota of de begroting MIP worden bestemd, terwijl pas veel later de uiteindelijke keuze bekend wordt. Voor Helmond zijn er 2 pijnpunten dat is de doorsnijding met de N72 en de tracékeuze bij de wijk Dierdonk. Het ligt voor de hand dat onze raad meer wil weten over de exacte ligging, voordat daarover kan worden besloten.

De heer Van Aert: waarom wordt Dierdonk niet ondergronds gelegd, zoals Veghel en Laarbeek.? Als er een aansluiting vervalt bij Dierdonk, dan is er maar 1 uitgangspunt om in Helmond te komen. Komt de aansluiting bij Helmond-Noord te vervallen?

De heer Boetzkes: wat is de bijdrage die Helmond moet leveren? Welke mitigerende maatregelen worden getroffen langs de N279 in Helmond? Wordt het tracé langs de oostelijke zijde om Dierdonk heen gelegd? Is een verdiepte ligging van het tracé langs Rijpelberg en Brouwhuis mogelijk? Wordt de passage van de N279 een 80 km zone?

Is onderzocht wat de invloed is op de luchtkwaliteit en daarmee op de gezondheid van de inwoners van Dierdonk, Brouwhuis en Rijpelberg bij veel meer verkeer op de N279? Is de voorbereiding van de aanpassing van de N279 een afwaardering? Wordt voor de oost-west verbinding of het verkeer op de A270 (Europaweg - Kasteel Traverse) significant verminderd door de aanleg van de oost-west verbinding? En indien de afname niet significant is, moeten we ons dan niet afvragen of de hoge kosten opwegen tegen de voordelen? Wat wordt er aan gedaan om de doorstroming van het verkeer binnen Eindhoven en Helmond te verbinden?

De heer Rieter: de N279 zien we los van de ruit. Tussen Ommel en Veghel is er niet of nauwelijks sprake van verkeersdruk. De nut en de noodzaak - los van de ruit om die weg te verbreden - ontgaat onze fractie geheel. Ook als de ruit plaats gaat vinden is de vraag of de verbreding van de N279 wel nodig is?

Jaren geleden is tot aan de Raad van State bevochten dat het tracé "de Wolfsputterbaan", zoals die nu ligt aan de oostkant van Dierdonk, er niet mocht komen. Hoe hard is de uitspraak van de Raad van State, is deze op enig moment verjaard? Knooppunt N270 is een weg die voor meer dan 75 % gebruikt wordt door Helmonders. Het trekt juist meer verkeer aan. We krijgen provinciaal een weg "in de maag gesplitst", waarom moeten wij daaraan zoveel geld uitgeven?

De heer Zarroy: wat betekent opwaardering precies? Wat voor een weg kunnen we verwachten? Is de opwaardering een initiatief vanuit het rijk of de provincie? Het nieuwe kabinet is voornemens om € 250 miljoen te bezuinigen. Welke prioriteiten heeft zij als het gaat om de opwaardering van de N279? Wat is de combinatie tussen de N279 en de ecologische hoofdstructuur? Is in de begroting van € 259 miljoen voor de vergroting van de N279 ook de saldering voor en de mitigerende maatregelen tegen de EHS opgenomen? Zijn de extra kosten voor deze maatregelen voor rekening van het rijk, de provincie of is dat de reden dat we nu bij elkaar zijn voor mogelijke financiële ondersteuning?

Omwonenden hadden tijdens hun presentatie cijfers over o.a. natuurwaarden. Staan deze gegevens ook op de site? Wie zijn de maatschappelijke partijen?

De heer Princée: de CDA-fractie is een groot voorstander van de aanleg van de Noordoost corridor. Het is een belangrijke weg voor de ontsluiting van Helmond. Het is een ontwikkeling die goed is voor de doorstroming en de bereikbaarheid van de stad. Het nieuwe kabinet gaat fors bezuinigen op infrastructuur. Wat zijn de mogelijke consequenties voor de aanleg van deze weg?

Mevrouw Van der Zanden: welke maatregelen worden getroffen in het kader van geluidswering?

Onze fractie is niet helemaal overtuigd over de nut en de noodzaak van deze weg. Wordt er nagedacht om dit opnieuw te beoordelen? Er is een manifeste openbaar gemaakt, waarin aanbevelingen staan die financieel besparend zijn. Deze kunnen heel gunstig zijn, kunt u hier iets over zeggen?

De heer Verhoeven: hoe denkt u te voorkomen dat dit nieuwe tracé de doorgaande route van Rotterdam naar Duitsland gaat worden?

Gedeputeerde Van Heugten: het ter inzage leggen of het voor inspraak vrijgeven van documenten in een vakantieperiode komt in veel projecten voor. Het is niet altijd zo te plannen dat we om de vakanties heen kunnen. Een goed gebruik, bij de overheid, is dat de inspraakperiode wordt verlengd. Deze lijn zal zoveel mogelijk worden gevolgd.

We zitten nu in de fase dat we zorgvuldig moeten zijn. U stelt een MER op en u maakt een afweging. U moet dan niet op voorhand zaken uitsluiten, waarvan u zegt dat die binnen het zoekgebied vallen. Wellicht dat later bij de verdere onderbouwing een aantal varianten af gaan vallen, omdat ze te veel kwaliteitsverlies voor de leefomgeving oproepen of te veel schade aan de natuur zouden aanbrengen etc.. In dit stadium zijn we nog niet zover dat wij die varianten uit kunnen sluiten. In een MER moeten verschillende varianten en alternatieven zijn onderzocht.

Dat betekent ook dat die varianten, zo min mogelijk in het buitengebied en zo dicht mogelijk bij de bewoonde gebieden, nog steeds deel uitmaken van de afwegingen. En welke afweging dat uiteindelijk zal worden, wordt in een later stadium duidelijk.

Dat is overigens helemaal in lijn met de afgesproken die zijn gemaakt met de commissie Elverding. Deze commissie heeft aanbevolen om in het begin alles te onderzoeken en vandaar uit langzaam aan te filteren. Waarbij een voorkeursvariant met een goede onderbouwing op detail wordt uitgewerkt.

Waarom geen tunnel bij Dierdonk? Een tunnel onder bebouwd gebied is in dit opzicht geen reëel alternatief, omdat er goede alternatieven zijn op het bestaande tracé, dan wel om Dierdonk heen.

Of de aansluiting van Helmond-Noord komt te vervallen is een vraag die nog niet aan de orde is. Dit zijn uitwerkingsvragen die pas later in het proces terugkomen.

Het uitgangspunt is dat de ruit om Eindhoven, inclusief de verbinding naar Veghel, een weg op provinciaal niveau wordt van 2 x 2 rijstroken. Het wordt geen autosnelweg. De weg krijgt een smaller profiel richting Dierdonk en het wordt een 80 of 100 km weg. In het ontwerp is nu nog ingestoken op 100 km per uur.

Er worden zoveel mogelijk kruispunten met verkeerslichten en kruispunten met rotondes vermeden. We willen met zoveel mogelijk ongelijkvloerse aansluitingen werken

Mevrouw Van der Zanden: in de presentatie wordt 100 km genoemd. U geeft aan 80 of 100 km, wat wordt het?

Gedeputeerde Van Heugten: wij gaan uit van 100 km.

Hoeveel uw gemeente gaat bijdragen is nog onderwerp van gesprek binnen de SRE-regio. Hopelijk komt daarover snel duidelijkheid.

De heer Boetzkes: er zal toch wel een indicatie zijn? Een verhoudingsbedrag ten opzichte van het totaalbedrag?

Gedeputeerde Van Heugten: daar kom ik straks op terug.

De weg door het middengebied A270 (Brandevoort - Eindhoven) wordt afgewaardeerd van autosnelweg naar autoweg. Hierdoor ontstaat er een ander verkeersbeeld, wat opgevangen en gecompenseerd wordt door de weg eromheen. De ruit om Eindhoven zal het verkeer uit een deel van Eindhoven, Helmond en Nuenen weghalen en daardoor kan de afwaardering van de A270 ontstaan.

De heer Boetzkes: aan welke percentages denkt u dan?

Gedeputeerde Van Heugten: dat komt nog in de stukken tot uitdrukking, dat heb ik nu niet paraat.

Een aantal partijen vraagt zich af wat de nut en de noodzaak is en dat moet worden herzien. Er zijn al afwegingen over de nut en noodzaak gemaakt. De provincie heeft aangegeven dat ze de nut en de noodzaak in de planstudiefase bewezen acht en heeft daar in meerderheid een besluit over genomen. We gaan niet meer terugonderhandelen. Dit uitgangspunt staat vast. Er is een structuurwijziging in de provinciale structuurvisie opgenomen. We gaan verder met de uitwerking en de inrichting.

Het belangrijkste wat gedaan wordt om het verkeer in Helmond en Eindhoven te verminderen is het aanleggen van een oost-west verbinding en een goede noord-zuid verbinding. Dat moet er toe leiden dat het verkeer in het middengebied, voor een deel in Eindhoven en voor een groot deel in Helmond een andere route kan kiezen buiten het stedelijke gebied om. En dus op een andere manier in Helmond of in andere stadsdelen kan komen.

Als het gaat om maatregelen die bij een dergelijk project moeten worden genomen, zullen ook alle gevolgen op het gebied van; luchtkwaliteit, belasting van natuur, woonomgeving en geluid uitgebreid in de MERstudie naar voren komen. Deze is er op gericht om de milieueffecten, de leef- en omgevingskwaliteit inzichtelijk te maken. Dat zal er toe leiden dat bij de keuze van een bepaald tracé in het ene geval meer aan geluidsmaatregelen moet worden gedaan dan in het andere geval. Geluidsmaatregelen die op dit moment veel worden toegepast en bijzonder effectief zijn, is het gebruik van stilasfalt en het gebruik van geluidschermen of wallen. Afhankelijk van de tracékeuze en de geluidsberekeningen moeten er dus mitigerende maatregelen genomen worden. De Wet Geluidshinder en de Wet Schwung geven precies aan welke ruimtes verkeersbeheerders mogen gebruiken en welke belasting een verkeersweg mag hebben naar zijn omgeving. Binnen deze normen moeten we blijven.

Een uitspraak van de Raad van State heeft geen houdbaarheidsdatum.

De N279 gaat van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken.

Het 1^e initiatief dateert van 1995 toen was er al sprake van hoe de verkeerssituatie in en om Eindhoven kon verbeteren. Het rijk heeft er toen voor gekozen om van de randweg Eindhoven een project te maken, zodat het hoofdwegenweg, fors uitgebreid, om Eindhoven werd geleid. Voor het oostelijk deel heeft de regio gezegd zelf initiatief te willen nemen, om te kijken hoe het oostelijk deel van Eindhoven moest worden ontwikkeld. Daaruit is de BOSE-studie uit ontstaan (Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven). Destijds is de studie van de ruit al meegenomen en zijn er besluiten geweest.

De heer Zarroy: het is dus uiteindelijk een regionale beslissing?

Gedeputeerde Van Heugten: het is een coproductie. Het is een combinatie van het rijk om niet te kiezen voor een autosnelweg om Eindhoven - Helmond heen, maar om aan de westkant van Eindhoven de autosnelwegcapaciteit te verbreden. Het is een regionaal initiatief om te bekijken hoe de ontsluiting van het oostelijk deel zou moeten zijn om vervolgens in samenwerking met de provincie te kijken hoe het provinciale wegennet en de provinciale weg daarin een rol moeten spelen.

Er is een kleine € 850 miljoen beschikbaar voor dit hele project. Dit is opgebouwd uit een bijdrage van uit het rijk ad. € 259 miljoen. Vastgelegd is dat de minister dit bedrag aan de regio ter beschikking wil stellen als er in 2013 een sluitende businesscase wordt gepresenteerd. De provincie zal € 450 miljoen ter beschikking te stellen. Het SRE zal € 112,5 miljoen bijgedragen. Er worden gelden vanuit de provincie beschikbaar gesteld om snel met een gebiedskwaliteit te kunnen gaan werken ad. € 10 miljoen euro. Er wordt een bijdrage tussen de € 50 en € 90 miljoen aan de gemeente gevraagd. De waterschappen zullen vanuit hun functie tussen de € 7 en € 50 miljoen inbrengen. Dit is afhankelijk van welke compensatieprojecten en welke ruimte kwaliteitsprojecten belang hebben met water en waarin zij kunnen mee financieren. Alles bij elkaar komt dit uit op een bedrag van over de € 900 miljoen. Dit is een goede basis om het project van een volledige dekking te voorzien.

Dit budget is ruim voldoende voor de varianten waarop alles op maaiveld niveau wordt gerealiseerd, inclusief mitigatie en compensatie. Als het project verder wordt uitgebreid met maatregelen die worden gewenst of noodzakelijk zijn, dan zal het bedrag van uitvoering hoger worden en moet er aanvullende dekking worden gezocht.

De heer Zarroy: is de € 850 miljoen kostendekkend, inclusief mitigerende maatregelen? Voldoet dit ook aan de Europese regelgeving?

Gedeputeerde van Heugten: bij de kosten die wij rekenen voor de aanleg van de oost-west verbinding, voor het verbreden van de N279 en de noord-zuid verbinding zijn alle kosten voor compensatie en mitigatie inbegrepen. Het bedrag ligt tussen de € 850 en € 950 miljoen en is afhankelijk van de cofinanciering vanuit de waterschappen en de bijdragen van de gemeentes.

De heer Rieter: de bijdrage van het rijk is dat definitief of kan dat bedrag op basis van de uitspraken van het kabinet van tafel worden geveegd?

Gedeputeerde Van Heugten: de minister heeft alle projecten on hold gezet en gaat zich beraden over welke projecten de komende jaren prioriteit krijgen. In het voorjaar hoort u welke keuzes zij daarin heeft gemaakt.

De heer Boetzkes: stel dat Helmond niet akkoord gaat met een bijdrage, wat voor consequenties heeft dit dan voor het project?

Gedeputeerde Van Heugten: als het bedrag aan de dekkingskant omlaag gaat, wordt de kostenkant ook omlaag gebracht. Als we niet bereid zijn te betalen dan kunnen we ook niet verwachten dat de kwaliteit van de ambities die worden gerealiseerd even hoog blijven liggen. Als wij niet met een sluitende businesscase komen dan is het de vraag of de minister nog wel wil financieren.

De heer Van Aert: als het rijk beslist niet mee te werken, is het dan van de baan?

Gedeputeerde Van Heugten: we moeten eerst afwachten wat de minister zegt. In het regeerakkoord staat dat men vindt dat de Mainport en de Brainport een belangrijk gegeven zijn voor de nationale economie en dat daar ook in moet worden geïnvesteerd.

Mevrouw Niesen: het zou handig zijn als er uitgewerkte voorstellen komen. Zoals het er nu naar uit ziet zou er zomaar een goedkope variant kunnen worden aangelegd. Als wij ja zeggen tegen een bijdrage van € 10 miljoen alvorens we weten wat voor extra maatregelen genomen kunnen worden dan is dat toch een hele lastige discussie.

Gedeputeerde Van Heugten: dat blijven altijd lastige discussies. Toen een minister zei dat hij € 250 miljoen over had, had hij enkel een globale schets gezien. Toch was toen ook het landsbestuur bereid om zich hieraan te committeren. Eenzelfde gedrag vragen wij nu ook aan de gemeenteraden. Natuurlijk onder voorwaarden en goede kwaliteit. Het kan niet zo zijn dat we dit helemaal uitwerken en dat dan pas wordt bekeken of er wel of geen financiële bijdrage wordt geleverd. Dat is niet mogelijk. Afspraken moeten eerder worden gemaakt.

De heer Princée: worden alle plannen door het nieuwe kabinet in het kader van de bezuinigingen ter discussie gesteld? In hoeverre is dat een overheid die betrouwbaar is, is het reëel dat een eerder gemaakte afspraak terzijde geschoven wordt?

Gedeputeerde Van Heugten: op het moment dat bezuinigingen moeten worden doorgevoerd of dat nu op gemeentelijk, provinciaal of landsniveau is, zal men soms terug moeten komen op een gekozen beleid. En zal men moeten versoberen of het project zelfs achterwege laten. De minister van Infrastructuur en Milieu zit in dezelfde positie, ze zal moeten kiezen welke projecten nu of later worden gerealiseerd. Vanuit de regio zullen wij er alles aan doen om zowel bij de tweede kamer als bij de kabinetsleden het belang van Brainport en het belang van goede bereikbaarheid en leefbaarheid onder de aandacht te blijven houden.

De heer Zarroy: hoe hard is de bijdrage van de provincie? Stel dat de ambities niet waargemaakt kunnen worden, omdat een gemeente niet zou willen investeren. Kan er dan wel voldaan worden aan de wet en regelgeving? Welke kosten zijn verbonden aan EHS?

Gedeputeerde Van Heugten: daar waar de wegenprojecten de EHS negatief beïnvloeden zijn maatregelen nodig om dat te compenseren. Als er kwaliteitsverlies in de EHS is of door de wegverbreding er misschien een aantal hectares van de EHS zouden moeten worden ingenomen, dan moet dat op andere plaatsen worden gecompenseerd. Die compensatie, hetzij in kwaliteit, hetzij in omvang wordt meegenomen in het totaalpakket van compenserende maatregelen, dat zit er allemaal bij inbegrepen. Als het gaat om het treffen van wettelijke maatregelen als het project niet doorgaat, dan zijn er een aantal kritische punten in deze regio (Kennedylaan, Kasteel Traverse). Als dit onverhoopt niet door mocht gaan, dan zullen er toch in de regio wezenlijke maatregelen getroffen moeten worden voor zowel de bereikbaarheid als de leefkwaliteit.

De heer Rieter: we moeten meenemen dat technologische ontwikkelingen (hybride auto's, elektrisch rijden) steeds meer een vlucht gaan krijgen. Over een aantal jaren zal de CO₂ uitstoot bij auto's afnemen.

Gedeputeerde Van Heugten: dat betekent voor de uitbreidingsplannen voor de N279 en voor de aanleg voor de nieuwe weg dat we inderdaad ook met minder omvangrijke schade en hinder te maken krijgen.

De heer Rieter: er komen alleen maar auto's bij. Het wordt een grotere drukte op de wegen.

Gedeputeerde Van Heugten: als de N279 tussen Asten en Veghel wordt verbreedt en tussen Veghel en Den Bosch deze al is verbreed wordt er dan meer verkeer aangetrokken dat anders misschien een andere route had gekozen? Rijkswaterstaat heeft laten zien dat bij de verbreding van de N279 het verkeer tussen de 2 en 10% toeneemt, als gevolg van een routewijziging en dat men de alternatieve route, de A2, A67, A58, niet zullen nemen. Dat zal straks in de projectMER allemaal uitvoerig berekend worden op basis van actuele cijfers en de nieuwste verkeersprognoses. Er is een manifest om dit geld niet in wegen te investeren, maar bijvoorbeeld in natuur of landbouw etc.. Het is makkelijk om te zeggen we doen het niet. Maar we houden een hoop problemen over als we het niet doen. De keuze om dit te doen is gemaakt. Dat traject is afgesloten. De bijdrage van de provincie is gereserveerd voor dit project.

Wethouder Tielemans: onze gemeente ambieert actief deel uit te maken van Brainport Eindhoven. Wij pretenderen daarin samen met Eindhoven te excelleren op het gebied van wonen en werken. Daar hoort in de optiek van ons voltallige college een goede en betere bereikbaarheid van de oostelijke vleugel van de Brainport regio bij. Dat vloeit ook voort uit de ambities zoals we die samen hebben geformuleerd in de Brainport 2020 agenda. Die de meerderheid van uw raad onderschrijft. En dat is ook een welbegrepen eigenbelang. Want bij het niet van de grond komen van deze verbinding moet u zich realiseren dat de binnenstedelijke verkeersproblematiek ontzettend zal worden verzaamd en belast. Nu al hebben we te maken met een kleine ruit (Eindhoven, helmond Deurne) die een flinke verkeersintensiteit kent van ruim 220.000 voertuigen per etmaal en uit de planMER is gebleken, dat mocht die weg er niet komen, die weg verder dichtsluit naar circa 30.000 voertuigen per etmaal. De projectMER zal nog concrete gegevens aanleveren. Het mag duidelijk zijn dat bij het niet tot stand komen van de noordoost corridor het Helmondse wegennet totaal dichtsluit en al onze pogingen om een centrering op te tuigen om een binnenstedelijke ring te vervolmaken gedoemd zijn te mislukken.

De heer Rieter: de A67 is niet genoemd. Bij Lierop staat dagelijks een file tot aan Eindhoven. Wanneer de N279 en de Noordoost corridor gereed zullen zijn, zal het verkeer dat daar vaststaat, dat komt van Venlo en richting Eindhoven gaat, gebruik gaan maken van de N279. Dat zal zeker 50% of meer zijn. Door de maatregel van de verbreding van de N279 en het compleet maken van de grote ruit zal het verkeer op de A67 halveren en op de ruit komen te liggen.

De heer Verhoeven: het gaat niet om het plaatselijke verkeer, maar om het verkeer dat van Venlo naar de Randstad gaat.

Wethouder Tielemans: als college zien wij de nut en noodzaak van deze weg in en prijzen wij ons gelukkig dat we dit majeure project in partnership met de provincie, het rijk, het SRE, de waterschappen en andere gemeenten, kunnen gaan uitvoeren

Feit is wel dat wij een sluitende businesscase moeten overleggen. Een bijdrage van het SRE en van alle deelnemende gemeenten daarin is onvermijdelijk. Wij wensen te beklemtonen dat die weg goed ruimtelijk ingepast moet worden, dat er voldoende mitigerende maatregelen worden genomen ten behoeve van het aantal gehinderden en dat er voldoende natuurcompensatie maatregelen moeten worden genomen. Dan kan het toch niet zijn dat wij ons afzijdig houden?

Mevrouw Verouden: verwacht u dat door de nieuwe weg mensen vanuit Deurne of Helmond die naar Eindhoven gaan via Veghel rijden? Het spitsuur wordt hiermee niet opgelost.

Wethouder Tielemans: nee, dat verwacht ik niet.

De heer Van Aert: onze fractie heeft er moeite mee om geld beschikbaar te stellen als we niet weten hoe het traject om Dierdonk wordt.

Wethouder Tielemans: het is zaak dat de weg op een goede ruimtelijke wijze wordt ingepast. Dat er voldoende mitigerende maatregelen worden genomen. Maatregelen ter beperking van overlast en natuurcompensatie.

In het kader van het gedeeld verantwoordelijk zijn voor dit project, zullen we ook ons aandeel moeten leveren. Op projectMER-niveau zal er nog een nadere precisering plaatsvinden van het tracé en zullen de knelpunten bij de kruising met de Deurneseweg als ter hoogte van Dierdonk nader geplust en gemind worden. Er ligt nog niets vast, maar we moeten met elkaar afspreken dat we binnen een bepaalde bandbreedte zoeken naar een adequate oplossing, dat kan zijn via het bestaande tracé, maar het kan ook zijn om Dierdonk heen.

Mevrouw Niesen: wat nu wordt geschetst is een andere variant. De gemoederen zouden meer bedaard zijn geweest als die variant er had gestaan, namelijk via het bestaande tracé. Er is een tracé ten oosten van Dierdonk gelegd en één direct rondom het noordoostelijke deel. Dat tracé is nieuw, dat hebben we in de afgelopen 12 jaar nog niet gezien.

Wethouder Tielemans: ook die optie is niet van tafel. Wij sluiten dat op dit moment niet uit.

Gedeputeerde Van Heugten: de minister en het SRE hebben samen besloten om op korte termijn maatregelen te treffen rondom het knelpunt bij Geldrop. Dat geldt ook voor de A67 aansluiting bij Someren.

Dat het totaalbeeld van het verkeer in deze regio goed blijft functioneren tot in de lengte van jaren, bepleiten wij graag. Dan moet er niet alleen gekeken worden naar de gemeentelijke wegen, maar ook in samenhang naar de provinciale- en rijkswegen.

De heer Rieter: als de weg er komt en achteraf blijkt dat het ellende oplevert, kunnen wij als gemeente dan nog verhaal halen, omdat er een verkeerd beeld is geschetst? Hoe eerlijk kunt u zijn over de toename van verkeer?

Gedeputeerde Van Heugten: het zijn geen televisies die we verkopen, dat zegt genoeg over de garantie. Hoe eerlijk kun je zijn in de prognoses en de voorspelling van verkeersstromen. Onze verkeersmodellen kunnen steeds meer data verwerken en nauwkeuriger zijn. Niemand kan de toekomst voorspellen. Wat we doen is dat we alle ruimtelijke functies en ontwikkelingen die bekend zijn, de bevolkingsprognose, de vervolmaking van een aantal woongebieden etc., in de modellen meenemen en op grond daarvan wordt op basis van de huidige verkeersbeelden en de ervaringen uit het verleden een simulatie gemaakt. Bij de uitwerking van dit project maken we gebruik van geactualiseerde gegevens en modellen. Gegevens zijn zo goed als we ze kunnen maken en we zijn zo eerlijk als we kunnen zijn en daar zullen we het mee willen en moeten doen.

De voorzitter: in het komende jaar zult u nog genoeg gelegenheid krijgen om een beslissing te nemen. Ik dank de heer Van Heugten, de heer Koolen en wethouder Tielemans voor hun presentatie en toelichting en alle commissie leden voor hun aanwezigheid.

De vergadering wordt gesloten om 21.30 uur.

Commissie Ruimtelijk Fysiek d.d. 12 december 2012

Inspreker 1: agendapunt 1 Presentatie Brainport Oost/Noordoost Corridor door Provincie Noord Brabant door gedeputeerde Van Heugten

De heer M. van Hees, voorzitter Stichting Brouwberg

Geachte dames en heren,

Ik sta hier vanavond niet alleen namens Brouwberg, maar ook namens de 4 wijkraden van Helmond-Oost zijnde Noord, Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis en namens de stichting omwonenden N279 (het noordelijke traject Veghel, Den Bosch).

Op 22 november hebben wij U uitgebreid geïnformeerd over de gevolgen voor 40% van de Helmondse bevolking bij het opwaarderen van de N279. Nogmaals onze dank dat wij u konden informeren.

In verband met recente ontwikkelingen willen we daar vanavond nog iets aan toe voegen: Wij waren verheugd in de krant te lezen dat wethouder Stienen zich verzet tegen een pijpleiding waarmee gevaarlijke stoffen langs Brandevoort vervoerd zouden worden. Dat vinden we een goede houding van onze wethouder; gevaarlijke stoffen horen niet langs bevolkingskernen vervoerd te worden. Echter, er zit er nog een pijplijn voor gevaarlijke stoffen in de planning. Eentje waarmee de gevaarlijke stoffen niet ondergronds vervoerd worden (zoals het hoort), maar eentje waarmee grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen bovengronds vervoerd gaan worden op minder dan 50 meter afstand van bewoond gebied. Deze pijpleiding heet de N279; volgens rapporten van Rijkswaterstaat zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg vertienvoudigen zodra deze weg volgens de plannen van de provincie verdubbeld is. Het gevaar van deze "pijpleiding" is vele malen groter dan die bij Brandevoort.

Wij, bewoners van de vier wijken in Helmond aan de N279 als ook de omwonenden van de N279 Noord, rekenen er dus op dat wethouder Stienen zich ook met hand en tand zal verzetten tegen de zogenaamde "opwaardering" van de N279