

Formatie 2018 Mobiliteit en Bereikbaarheid

Binnen dit thema is ook de Automotive opgenomen vanwege de sterke samenhang met mobiliteit. Uiteraard kunnen de ontwikkelingen rond Automotive ook binnen het thema Vitale Economie worden beschouwd als een van de economische speerpunten.

Maatschappelijke opgaven

Een goede bereikbaarheid binnen de Brainportregio en de verbinding met beide andere Nederlandse mainports en het Duitse achterland is belangrijk voor de economisch groei in de regio. Daarnaast wil Helmond de (inter)nationale koppositie op het gebied van slimme mobiliteit behouden en verder uitbouwen. Hierbij fungeert de Automotive Campus als hotspot voor de ontwikkeling en het testen van Smart Mobility oplossingen.

Vigerend beleid en financiële middelen

Het strategisch programma Automotive, Bereikbaarheid en Smart Mobility (ABS) kent de volgende ambities: (1) verbeteren vestigingsklimaat op de Automotive Campus, (2) verdubbeling aantal banen en bedrijven op de Automotive Campus in 2020, (3) minimaal 3 nieuwe pilots 'Smart en Green Mobility' binnenhalen per jaar + 1 groot event, (4) meer gebruik van de fiets, openbaar vervoer en flexbus, (5) voortgang uitvoering Fietsagenda / Helmond Verbonden 2016.

Automotive

Voor de ontwikkeling van de Automotive Campus is voor de periode 2017 – 2021 4.725.000 euro beschikbaar gesteld binnen de begroting (jaarlijks 945.000 euro vanuit de reserve High Tech Automotive Campus). Dit investeringsbedrag is bestemd voor een bijdrage aan de Stichting Automotive Campus, de exploitatie Automotive House (garantstelling verhuur campus), promotie en branding (o.a. Driven campagne), bijdrage studententeams, cofinanciering acquisitie en businessdevelopment, kwaliteitsimpuls gebiedsontwikkeling, en de eenmalige bijdrage voor het Nederlandse Centrum voor Autohistorische Documentatie (NCAD). Voor de jaren na 2021 zijn voor de mogelijke verdere ontwikkeling van de Automotive Campus vooralsnog geen middelen beschikbaar. Dit vraagt om een afweging uiterlijk in 2021.

De totale grondexploitatie voor de gebiedsontwikkeling Automotive Campus bedraagt circa 30 miljoen euro, waarvan de totale opbrengst 21 miljoen bedraagt. Dit betekent een saldo van 9 miljoen euro, waarvan 2,5 miljoen wordt bijgedragen door de gemeente Helmond, de rest door externe financiering.

Smart Mobility

Voor de Innovatieagenda Smart Mobility is in de periode 2017 – 2019 in totaal 1.950.000 euro beschikbaar gesteld binnen de begroting. Aan externe financiering is inmiddels in totaal circa 3 miljoen euro opgehaald. Voor het ITS Congres 2019 bedraagt de Helmondse bijdrage circa 175.000 euro, de rest komt o.a. van de gemeente Eindhoven, de provincie, het ministerie van I&W en private sponsors.

Bereikbaarheid

- Met de ondertekende intentieovereenkomst voor de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant hebben de 21 MRE-gemeenten de intentie uitgesproken om voor een periode van 10 jaar de benodigde middelen tijdig op te nemen in de begroting. In

totaal zal door Helmond voor de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda een bedrag van tussen de maximaal 23,2 miljoen euro gereserveerd moeten worden (afhankelijk van aanvullende subsidies) in de begroting tot en met 2028. In de nog samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken gemeenten zullen nadere afspraken gemaakt worden over de financiering. Naar verwachting zal in ieder geval gevraagd worden om de middelen voor de zogenaamde generieke maatregelen vast te leggen in de begroting 2019 (voor Helmond gaat dit om een bedrag van 2,05 miljoen). In de huidige meerjarenbegroting is een bedrag van 4,95 miljoen euro gereserveerd, voor zowel de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda als voor de flankerende maatregelen N279. (*Overdrachtdossier 2.4*)

- Vanuit Helmond moet voor de bestuursperiode 2018 – 2022 rekening gehouden worden met een jaarlijkse bijdrage van 1,5 tot 2 miljoen euro, exclusief de extra personele inzet die nodig is voor het voorbereiden en realiseren van projecten.
- Daarnaast zijn middelen nodig voor bovenwettelijke flankerende maatregelen voor het project N279 (*Overdrachtdossier 2.4.2*).
- Het Helmondse Mobiliteitsbeleid, Helmond Verbonden 2016-2025, valt uiteen in 2 à 3 uitvoeringsprogramma's: de fietsagenda, de bereikbaarheid & parkeren in het centrum en de uitwerking van de overige benoemde opgaven. Behalve voor de eerste fase van de Fietsagenda zijn nog geen financiële middelen beschikbaar gesteld binnen de begroting (*Overdrachtdossier 2.4.3*)
- Als onderdeel van Helmond Verbonden is de fietsagenda in januari 2017 vastgesteld. De programmering voor 2018 is gedekt in de huidige begroting. Voor de verdere uitvoering van de fietsagenda zijn nog geen middelen beschikbaar, maar kan wel 1,5 miljoen euro voor 2019 en 2020 binnen de middelen voor de Bereikbaarheidsagenda worden gefinancierd doordat er een grote overlap is tussen de Fietsagenda en de Helmondse projecten in de Bereikbaarheidsagenda. Voor de jaren na 2020 is er nog geen jaarlijkse programmering beschikbaar. (*Overdrachtdossier 2.4.4*)
- Specifiek vraagt het parkeerbeleid in het Centrum aandacht. De toekomstige bereikbaarheid van het centrum, inclusief de daarbij behorende parkeeroplossingen, zijn onderwerp van onderzoek (met ook aandacht voor slimme mobiliteitsoplossingen). Knelpunt is ook dat de parkeerexploitatie structureel 150.000 euro minder oplevert dan begroot. Op dit moment wordt dit nader geanalyseerd.

Verkiezingsprogramma's

Op dit prominente thema in de verkiezingsprogramma's onderschrijven alle vijf partijen dat de transitie naar slimme en groene mobiliteit moet worden doorgezet. Met het blijven investeren in de Automotive Campus als proeftuin van Smart Mobility. De inzet op innovatieve toepassingen wordt breed onderschreven, waaronder nieuwe vormen van openbaar vervoer, met Helmond als living lab in de Brainportregio (City of Smart Mobility).

Ook pleiten alle partijen voor een goede bereikbaarheid, waarbij wel verschillende accenten worden gelegd. GroenLinks, SP en D66 leggen meer de nadruk op het vervoer per fiets en het openbaar vervoer. Ook hebben alle partijen aandacht voor parkeren in de stad. Naast de fysieke bereikbaarheid gaat in de programma's ook aandacht uit naar de digitale bereikbaarheid.

Algemeen

- GroenLinks wil voorrang geven aan schoon vervoer: de fiets, de voetganger en (elektrisch) openbaar vervoer zonder uitstoot. Dit om de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie voor de luchtkwaliteit te halen. De Automotive Campus moet hierbij een sleutelrol vervullen qua slimme en duurzame mobiliteit. Samen met het onderwijs moeten zij gaan zorgen voor meer werkgelegenheid in de stad. Daarbij zal naar volgens GroenLinks de campus onderdeel moeten worden van een Green Car Valley met Eindhoven, Tilburg en Sittard-Geleen. De Campus moet tevens ingezet worden als proeftuin voor Smart Mobility.
- Het streven van de SP is om in de stad met de fiets even snel te zijn als met de auto. Daar waar zich knelpunten in de doorstroming in de stad voordoen, of dat nu voor de auto of de fiets is, wil de partij deze aanpakken. Daarbij staat veiligheid voorop (zo min mogelijk ongelukken op de wegen). De SP benadrukt het uitvoeren in de komende jaren van de maatregelen in de regionale bereikbaarheidsagenda en wil dat de middelen hiervoor de komende jaren gereserveerd worden. Voor wat betreft de Automotive Campus wil de SP inzetten op versterking van de campus vanwege zowel de werkgelegenheid als ook de ontwikkeling van smart mobility oplossingen voor de bereikbaarheid.
- De VVD noemt het zorgen voor een goede bereikbaarheid een van de kerntaken van de gemeente. 'De spilpositie die Helmond binnen de Peel en de Brainport regio inneemt vraagt om infrastructurele maatregelen. Tijdverlies door files veroorzaakt, kost het bedrijfsleven miljoenen en gaat tevens ten koste van onze concurrentiepositie en veiligheid. Een goede bereikbaarheid van de stad en van de bedrijventerreinen is belangrijk voor zowel een gezond als economisch klimaat'. Daarbij wil de VVD inzetten op versterking van de Helmondse topsectoren, waaronder de Automotive Campus. Hierbij wil zij de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden op de Automotive Campus versterken.
- Lokaal Sterk benadert het thema verkeer en vervoer vanuit een 'fijne stad om in te werken'. Verkeersveiligheid, gratis fietsenstallingen en het oplossen van problemen rond de bereikbaarheid van met name industriegebieden zijn speerpunten. D66 benadrukt het belang van leefbaarheid en gezondheid op het gebied van verkeer en vervoer. 'Bij de aanleg van nieuwe wegen moet in het kader van de leefbaarheid zorgvuldig gekeken worden naar het nut en noodzaak van deze en moet de gezondheid en leefbaarheid van de inwoners altijd vooropstaan'. De partij wil inzetten op slimme verkeersmaatregelen die de doorstroming van het verkeer bevorderen, waardoor de uitstoot vermindert; de Automotive Campus fungeert hierbij als proeftuin. Helmond blijft daarbij investeren in de doorontwikkeling van de Automotive Campus.

Vervoer per fiets

Alle partijen pleiten voor het blijven investeren in de verbetering van de fietspaden, waarbij GroenLinks en D66 spreken van een 'versnelling' en uitbreiding (ook SP) van fietspaden (en -straten). Lokaal Sterk wil dat in overleg met het Helmondse Veilig Verkeer Nederland het huidige fietsenpadenbestand wordt doorgenomen op de aspecten veiligheid, ook gericht op ouderen en mensen met een beperking. GroenLinks, SP en Lokaal Sterk pleiten ervoor dat de fietsenstallingen (centraal station en in het centrum) gratis blijven. De VVD pleit ook voor voldoende bewaakte stallingsruimtes. GroenLinks wil dat er een proef komt met deelfietsen en dat op rotondes fietsers

voorrang krijgen. De partij wil dat woon-werkverkeer per fiets wordt gestimuleerd (e-bike, 15 km).

Openbaar vervoer

De SP streeft ernaar om een basisvoorziening voor openbaar vervoer in stand te houden. De partij wil de uitkomsten van de proef met de FlexBus kritisch volgen. Voor wat het doelgroepenvervoer betreft (Taxibus) moet er altijd een toegankelijke en betaalbare vorm van vervoer beschikbaar zijn omdat mensen hiervan afhankelijk zijn.

GroenLinks, SP en D66 willen de frequentie van de trein verhogen, zodat Helmond en Eindhoven met een (meer) metroachtige verbinding verbonden zijn. GroenLinks en D66 pleiten verder voor meer ongelijkvloerse kruisingen bij het spoor. GroenLinks en D66 vinden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (zoveel mogelijk) moet worden verminderd. GroenLinks stelt dat de afgesproken plafonds moeten worden nageleefd.

Vervoer per auto

- Alle partijen pleiten ervoor dat de infrastructuur voor elektrische auto's moet worden verbeterd, onder meer met voldoende laadpunten. D66 wil dat de wijken worden ingericht op het toenemende gebruik van duurzame auto's.
- GroenLinks, SP en D66 pleiten ervoor om de Kanaaldijk ter hoogte van het centrum af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk om de stad heen geleid in plaats van er doorheen. D66 wil dat er diverse tests worden gedaan met alternatief vervoer, uitgaande van de Modelshift.
- Ook zijn GroenLinks en D66 voor een duurzamer systeem van logistieke verkeersbewegingen in de stad, bijvoorbeeld bij de bevoorrading van winkels in het centrum. D66 wil stimuleren dat er samenwerking ontstaat tussen thuiszorgbedrijven om ervoor te zorgen dat deze bedrijven in de toekomst niet meer achter elkaar hetzelfde rondje rijden.
- GroenLinks vindt dat de doorstroming op de N270 (Kasteel Traverse) geoptimaliseerd dient te worden om daarmee het te hoge fijnstofgehalte in de buurt van deze weg te reduceren.
- D66 wil dat de A270 tussen Helmond en Eindhoven na een studie, en samen met de provincie, opnieuw wordt ingericht, zodat steeds wisselende snelheden worden voorkomen en het kruispunt nabij Brandevoort (Neervoortsedreef) veiliger wordt gemaakt.
- Lokaal Sterk wil dat (indien gewenst) de maximumsnelheid aangepast wordt aan de gewenste verkeersveiligheid. En om zwaar verkeer uit de stad te houden dienen er maatregelen getroffen te worden als een weegbrug of een maximale doorrijhoogte langs het oude kanaal. Ook pleit de partij voor een plan van aanpak voor (potentieel) gevaarlijke kruisingen.
- GroenLinks, SP en D66 spreken zich expliciet uit tegen verdubbeling van de N279 (2x2 rijstroken). Een verbeterde N279 – met een lange omleiding om Dierdonk – heeft met 2x1 rijstroken tot 2030-2040 voldoende capaciteit. Deze partijen wil dit wel vergezeld laten gaan van maximale natuur- en leefbaarheidscompensaties voor de wijken Dierdonk, Rijpelberg, Brouwhuis en Helmond-Noord. Om de aansluiting met het Duitse achterland en de economische ontwikkeling van Helmond te versterken zal de VVD zich zowel regionaal als nationaal (A67, N279) blijven inzetten voor een betere ontsluiting van de stad en de regio. De VVD houdt vast aan

het advies van de provinciale Stuurgroep om de N279 om te leiden om de wijk Dierdonk, waarbij extra maatregelen worden gevraagd voor het beperken van hinder van de nieuwe weg voor de inwoners van de wijken Dierdonk, Brouwhuis en Rijpelberg.

- VVD en Lokaal Sterk benadrukken ook het belang van het blijven investeren in een goede ontsluiting van de bestaande en nieuw aan te leggen bedrijventerreinen. Lokaal Sterk noemt in het bijzonder een goede ontsluiting van het BZOB op de A67.

Parkeren

De SP vindt dat betaald parkeren pas ingevoerd kan worden als er sprake is van langdurige overlast en er instemming is van de buurt. De SP wil daarbij eventueel ingrijpen met een vergunningensysteem.

De VVD wil de parkeerkosten voor de bezoekers van het centrum verlagen omwille van de concurrentiepositie van ondernemers. De partij stelt voor om kort parkeren (tot 1 uur) gratis te maken. De parkeeropbrengsten van de gemeente moeten kostendekkend zijn en mogen niet worden aangewend voor de algemene middelen (auto is geen 'melkkoe'). Ook D66 wil dat het betaald parkeren voor auto's niet onnodig belemmerend werkt voor een bezoek aan het centrum. D66 is geen voorstander van het vergroten van het gebied voor betaald parkeren buiten het centrum (tegen betaald parkeren in de Annawijk, de Suytkade en bij de Cacaofabriek).

Lokaal Sterk vindt dat er in alle woonwijken voldoende voorzieningen moet zijn om de auto's van bewoners en bezoekers te kunnen parkeren. Parkeeroverlast van auto's maar ook van fietsen moet aangepakt worden.

Automotive Campus

Vrijwel alle partijen willen inzetten op doortontwikkeling van de Automotive Campus (alleen Lokaal Sterk heeft hierover niks opgenomen in haar programma). Dit met zowel van de doelstelling om de economische structuur van Helmond te verbeteren alsook t.b.v. de ontwikkeling van slimme en duurzame mobiliteitsmaatregelen.

Eindhoven Airport

GroenLinks en D66 willen de ontwikkelingen van Eindhoven Airport scherp volgen in het kader van leefbaarheid en de toenemende overlast. Bij de overleggen over de toekomst van het vliegveld moet ook de gemeente Helmond betrokken zijn.

Digitale bereikbaarheid

Alle partijen pleiten voor een goede digitale infrastructuur door een stadsbreed glasvezelnetwerk.