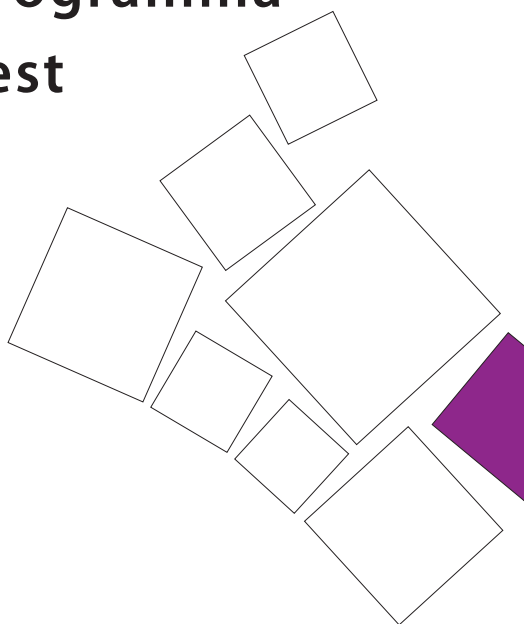


Wijkontwikkelingsprogramma

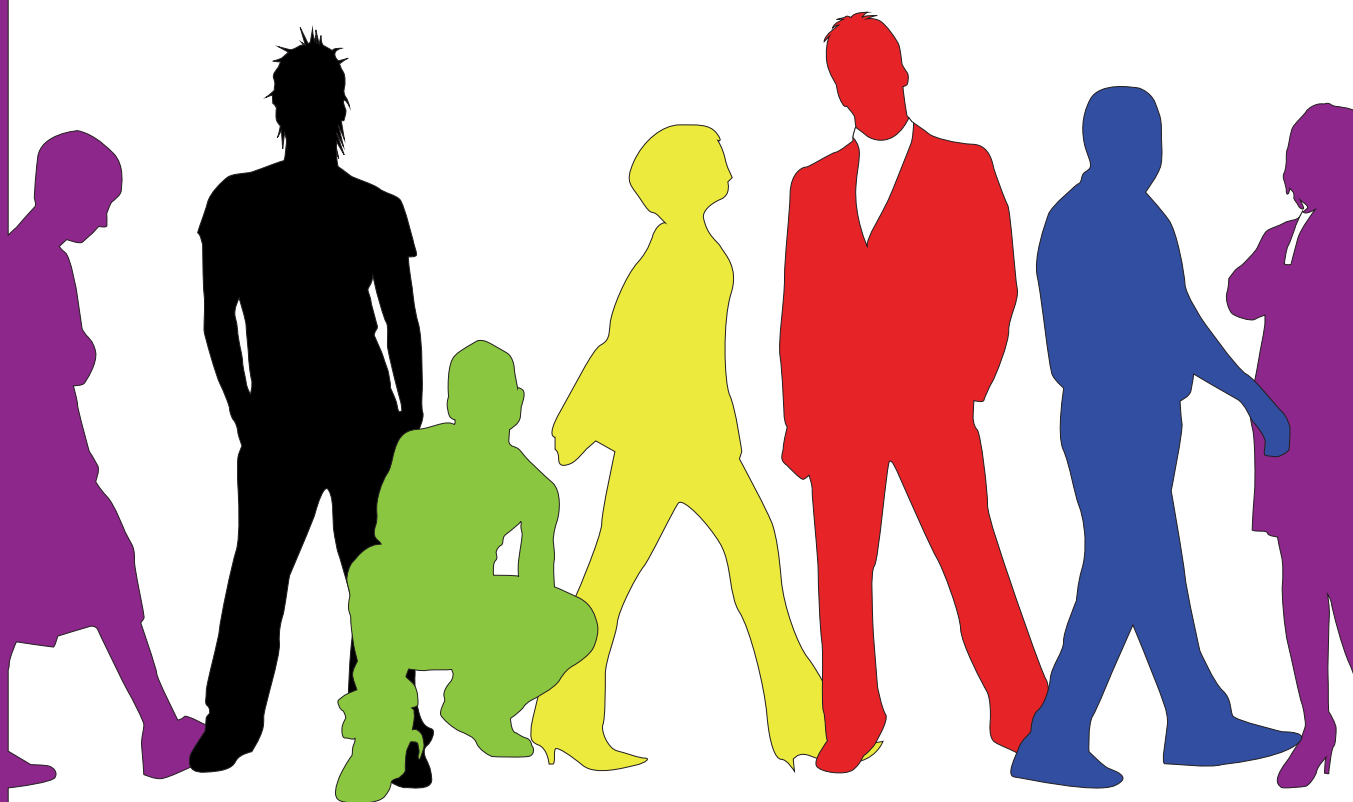
Helmond West

Bijlagenboek



Helmond-West

samen één wijk



Inhoudsopgave

Bijlage 1: Helmond West in cijfers (per 1 januari 2009).....	pagina 2
Bijlage 2: Tracékeuze gedeelte Helmond West.....	pagina 4
Bijlage 3: Locatieonderzoek Wijkhuis Brede School Helmond West.....	pagina 31
Bijlage 4: Verzamelde reacties van de wijk en partners op de concept plannen...	pagina 42
Bijlage 5: Raming financiën Helmond West.....	pagina 46

Bijlage 1: Helmond West in cijfers (per 1 januari 2009)

Thema	aantal in wijk	% in wijk	% in Helmond
BEVOLKING			
Leeftijd	4.415	100,0	100,0
0 - 14 jaar	754	17,1	19,3
15 - 29 jaar	876	19,8	17,2
30 - 44 jaar	994	22,5	24,1
45 - 54 jaar	656	14,9	14,3
55 - 64 jaar	610	13,8	12,0
65 - 79 jaar	403	9,1	10,2
80 jaar en ouder	122	2,8	2,9
Etniciteit	4.415	100,0	100,0
Nederlands	3.040	68,9	78,1
Overig Westers	590	13,4	10,5
Marokkaans	280	6,3	4,0
Turks	203	4,6	2,8
Surinaams / Antilliaans	94	2,1	1,4
Overig niet-westers	208	4,7	3,2
Huishoudens	2.102	100,0	100,0
Alleenstaande	870	41,4	32,8
Paar zonder kinderen	513	24,4	29,1
Paar met kinderen	507	24,1	30,9
Eenoudergezin	193	9,2	6,8
Overig huishouden	19	0,9	0,5
WONINGEN			
Bouwwijze	2.184	100,0	100,0
Eengezins	1.421	65,9	77,2
Meergezins	734	34,1	22,8
Koop-/huurverhouding	2.184	100,0	100,0
Koop	685	32,2	53,6
Huur	1.441	67,8	46,4
Bouwjaar	2.184	100,0	100,0
<1950	517	23,7	9,8

1950-1979	784	35,9	32,8
1980-1989	393	18,0	25,1
1990-1999	279	12,8	18,9
>2000	211	9,7	13,4
Gemiddelde perceelsoppervlakte (m ²)	178	62	index 100
Gemiddelde OZB-waarde (€) ¹	177.314	76	index 100
SOCIAAL-ECONOMISCHE KENMERKEN			
Arbeidsplaatsen (in de wijk) ²	1.360		
Werkloosheid ³			
In % 15-64 jarigen	296	9,4	5,9
Uitkeringen WWB ⁴			
In % 15-64 jarigen	204	6,5	3,2
Gestandaardiseerd huishoudeninkomen (€) ⁵	17.700	87	index 100
% dat zich onveilig voelt (in eigen buurt) ⁶		28	20
% Tevreden over eigen woonomgeving ⁶		79	90
Opkomst % Gemeenteraadsverkiezingen ⁷		44,7	51,0

1) OZB = Onroerende Zaak Belasting, peildatum 1 januari 2008

2) Bron: Vestigingenregister, peildatum 1 april 2008

3) Bron: Centrum voor Werk en Inkomen (CWI)

4) WWB= Wet Werk en Bijstand

5) Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Regionaal Inkomensonderzoek (RIO, 2006)

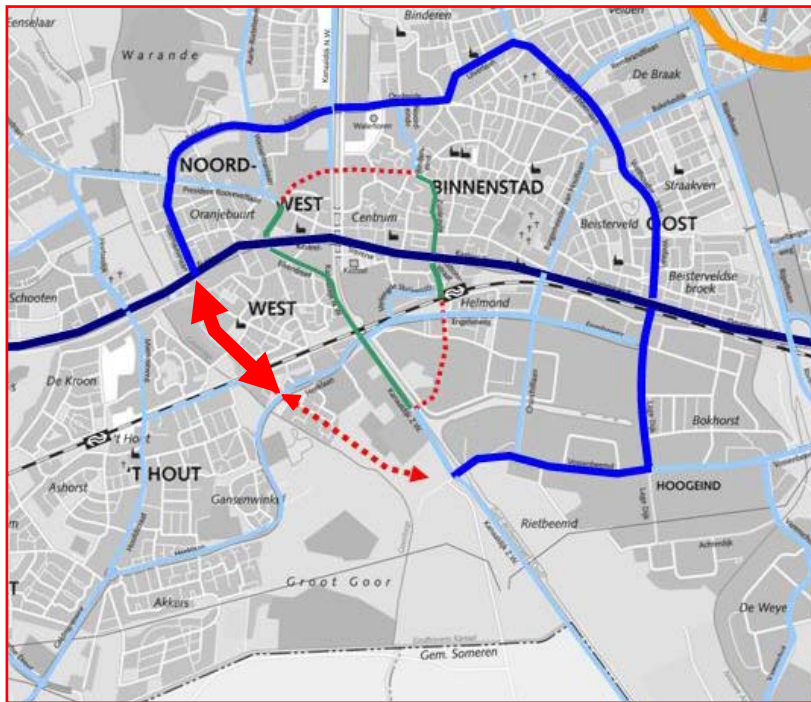
6) Bron: Inwonersenquête 2007

7) Gemeenteraadsverkiezingen 2006

Bijlage 2: tracékeuze gedeelte Helmond West

Zuidwesttangent stedelijke ring

Gemeente Helmond



Helmond, versie 23 juni 2009
Definitief

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond

1.2 Doel van dit rapport

1.3 Opbouw van dit rapport

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Beleid

2.1.1 Regionaal beleid

2.1.2 Stedelijk beleid

2.1.3 Ontbrekende schakels hoofdwegenstructuur

2.2 Betekenis Zuidwesttangent op stedelijk niveau

2.2.1 Verkeer

2.2.2 Verkeersveiligheid

2.2.3 Leefbaarheid

2.3 Relatie overige projecten

2.3.1 Ontwikkeling Goorloopzone

2.3.2 Herstructurering Helmond-west

3 TE BESTUDEREN TRACÉVARIANTEN

3.1 Inperking mogelijke varianten

3.2 Variant Cortenbachstraat

3.3 Variant Buitenom

4 VERGELIJKING TRACÉVARIANTEN

4.1 Verkeer

4.2 Ruimtelijke en sociale kwaliteit

4.3 Milieukwaliteit

4.4 Financiën

5 TRACÉKEUZE: CONCLUSIES EN BESLISPUNTEN

5.1 Conclusies

5.2 Beslispunten

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Helmond is in de laatste decennia flink gegroeid. Deze groei zal zich de komende jaren voortzetten, niet alleen in Helmond maar ook in de regio. Met de groei van de stad groeit ook de behoefte aan mobiliteit. Onderzoeken laten zien dat de komende jaren op belangrijke delen van het Helmondse verkeerssysteem knelpunten ontstaan. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad en het centrum zullen daardoor ernstig in het geding komen. In het Algemeen StructuurPlan 2015 heeft de gemeente een integraal ruimtelijk vizier opgesteld waar - onder andere vanuit verkeer en vervoer - naar '2015' en '2030' is gekeken. Daarnaast is er ook (boven)regionaal aandacht voor de bereikbaarheid van dit deel van Brabant. Hiervoor is een omvangrijk pakket aan maatregelen ontwikkeld, waarvan Helmond onderdeel uitmaakt en waarvan de gevolgen voor Helmond significant zijn.

Om Helmond in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden, is een complete en goed functionerende hoofdwegenstructuur essentieel. Onderdeel daarvan vormt de stedelijke ring. De stedelijke ring verdeelt het verkeer van het landelijk/regionale hoofdwegennet over de stad en vormt de verbinding tussen de verschillende delen van Helmond. De Zuidwesttangente vormt één van de laatste benodigde schakels van de stedelijke ring. Door het ontbreken van deze schakel worden andere wegen die daarvoor niet zijn bedoeld en ingericht, waaronder delen van de centrumring, onevenredig belast. De eerste fase van de Zuidwesttangente is de verbinding tussen de Europaweg en de Heeklaan gelegen in Helmond-west, in eerdere beleidsdocumenten aangeduid als het Cortenbachtracé. Later volgt de doortrekking naar de Kanaaldijk: het Houtsdonktracé.

1.2 Doel van dit rapport

Dit rapport vormt de toelichting bij het advies aan Burgemeester en Wethouders over de hoofdlijnen van het wijkontwikkelingsprogramma Helmond-West. Het doel van dit rapport is tweeledig. Ten eerste wordt de positie en het belang van de afronding van de stedelijke ring voor de gemeente Helmond aangeduid en onderbouwd. Ten tweede heeft het rapport als doel te komen tot de vaststelling van het definitieve tracé van de zuidwesttangente van de stedelijke ring tussen de Europaweg en de Heeklaan (aangeduid als Cortenbachtracé).

Voor het gedeelte van de Zuidwesttangente ten zuiden van de Heeklaan moet de tracering later nog worden bepaald. Er zijn nog geen concrete visies of plannen voor dit gebied ontwikkeld. Het bepalen van een nieuw tracé door het gebied is complex vanwege de aanwezigheid van bedrijven, sportvelden, de wijk Houtsdonk en de Goorloop. Het Houtsdonktracé maakt geen onderdeel uit van deze rapportage en

vormt een volgende fase in de planvorming om te komen tot de afronding van de stedelijk ring in de gemeente Helmond.

1.3 Opbouw van dit rapport

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de kaders die relevant zijn voor de uitwerking van stedelijke ring. Naast het relevante beleid wordt ook ingegaan op de effecten van de afronding van de stedelijke ring op het niveau van de stad en de relatie met de herstructurering van Helmond-West en de ontwikkeling van de Goorloopzone. In hoofdstuk 3 worden de te bestuderen varianten voor het noordelijk deel van de Zuidwestangent toegelicht en in hoofdstuk 4 worden de tracévarianten met elkaar vergeleken. Hoofdstuk 5 benoemt de conclusies en de voorliggende beslispunten.

2 Uitgangspunten

2.1 Beleid

2.1.1 Regionaal beleid

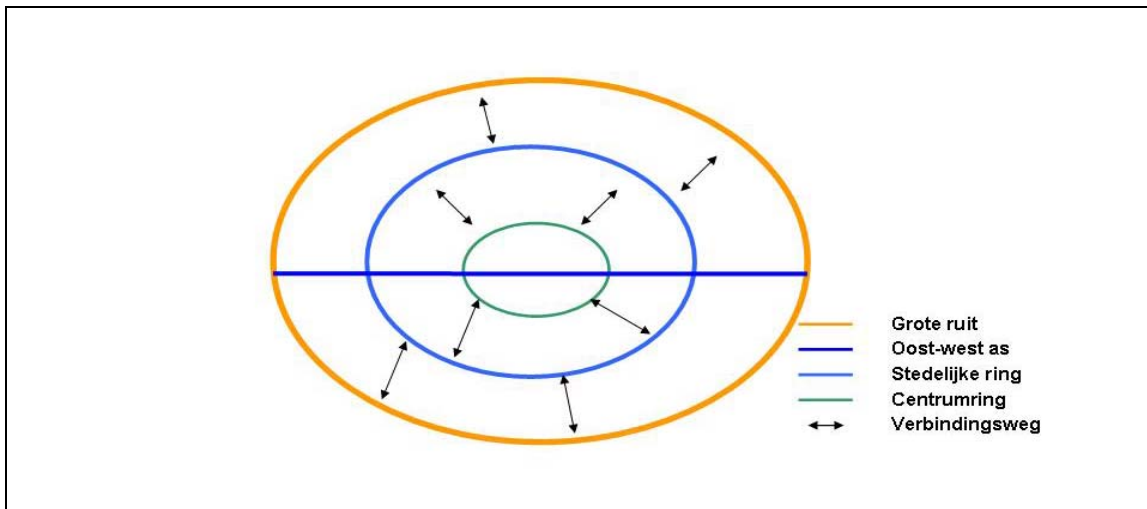
In 2007 is het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoostvleugel Brabantstad gesloten. Bij de totstandkoming daarvan hebben behalve het SRE en de afzonderlijke SRE-gemeenten ook de Provincie en de gemeente Veghel geparticipeerd. In het akkoord is een groot aantal maatregelen opgenomen om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio te waarborgen. Het betreft maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, fiets, openbaar vervoer, vervoermanagement, benutten en uitbreiden van het bestaande wegennet - waaronder een verdubbeling van de N279 (Veghel-A67) - en de realisatie van de 'grote ruit' om Eindhoven-Helmond door aanleg van een nieuwe oost-west verbinding tussen de A50/A58 en de N279. Daarmee krijgt het herkomst- en bestemmingsverkeer een alternatieve route, wordt het verkeer in de stad beter verdeeld en wordt het mogelijk om de zware belasting van de oost-west as door Helmond (Europaweg-Kasteeltraverse-Deurneseweg) door doorgaand verkeer terug te dringen. Verder biedt het de mogelijkheid om belangrijke ontwikkelingsgebieden als Lungendonk en Diesdonk op termijn optimaal aan het nationale/regionale hoofdwegennet aan te sluiten. Recent is bekend geworden dat ook het Rijk het plan onderschrijft en een aanzienlijke financiële bijdrage zal doen. Op dit moment worden de maatregelen verder uitgewerkt in het kader van de MIRT Zuidoostvleugel Brabantstad. Rond 2020 zouden de maatregelen gerealiseerd moeten zijn.

2.1.2 Stedelijk beleid

Het verkeersbeleid van de gemeente Helmond is vastgelegd in de nota Helmond Mobiel 2015, de nota Stedelijk Verkeersmanagement (2005) en in het Algemeen Structuur Plan (ASP). Zowel in het ASP als in de nota Stedelijk Verkeersmanagement is geconstateerd dat er in het wegennet van Helmond nog enkele cruciale schakels ontbreken. Om op langere termijn de bereikbaarheid van en doorstroming in de stad te waarborgen dient het wegennet structureel te worden aangepast. Hiermee wordt behalve een verbetering van de verkeersafwikkeling ook bereikt dat wegen elders in de stad niet onevenredig zwaar worden belast met verkeer dat op een ander type weg thuishoort. Vanuit het Stedelijk Verkeersmanagement gaat het om het grip krijgen op deze verkeersstromen en 'het juiste verkeer op de juiste weg' te laten rijden.

De structuur voor het toekomstige hoofdwegennet van de gemeente Helmond is vastgelegd in de Studie Hoofdwegenstructuur en het Verkeersveiligheidsplan. Hierin is gekozen voor een concentratiemodel. Dat betekent dat een beperkt aantal wegen de dragers vormen van het hele wegennet en dat de overige straten een verblijfsfunctie hebben. Daarnaast is ook de positie van Helmond in de regionale verkeerstructuur van belang. Op dit moment is er nog geen sprake van een volledige

regionale ruit, zoals bedoeld in het Bereikbaarheidsakkoord. In figuur 1 is het principe van de hoofdwegenstructuur voor de gemeente Helmond weergegeven.



Figuur 1: Principe Hoofdwegenstructuur Helmond

Figuur 1 laat zien dat er in de eindsituatie een ringenstructuur ligt, waarbij de buitenste ring de hoogste verkeersfunctie heeft en de binnenste ring de laagste:

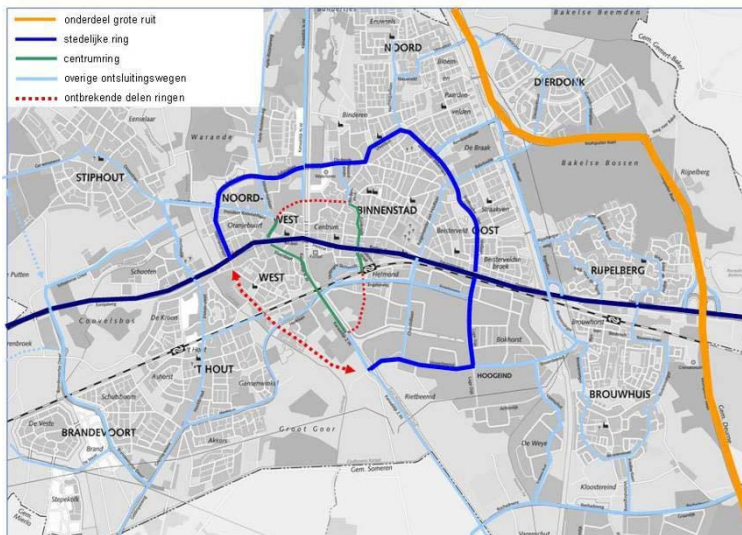
- de buitenste regionale ringweg (geel) is een stroomweg. Deze weg vormt de verbinding tussen de verschillende kernen in het SRE- gebied en vormt de schakel tussen het lokale wegennet en het landelijke net. Doorstroming, zeer hoge afwikkelingscapaciteit en hoge afwikkelingssnelheid dienen hier gegarandeerd te zijn;
- de stedelijke ring (blauw) behoort in de categorisering tot de 'ontsluitingswegen A'. Op deze wegen zijn behalve afwikkelingscapaciteit en afwikkelingssnelheid ook een betrouwbare reistijd van belang. De wegen van de stedelijke ring vormen de verbinding tussen de verschillende delen van Helmond en verdelen het verkeer van de regionale ringweg over de stad en vice versa. Autoverkeer zal daarom steeds van slechts een deel van de stedelijke ring gebruik maken. De oost-west as behoort eveneens tot de wegencategorie 'ontsluitingsweg A'.
- de centrumring (groen) heeft binnen de wegencategorisering van Helmond de functie 'ontsluitingsweg B'. Dit type wegen dient (hoofdzakelijk) gebruikt te worden door het verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in het gebied waarbinnen de ontsluitingsweg ligt. Het verzamelt verkeer vanuit de woonstraten, winkelstraten, parkeervoorzieningen en dergelijke en zorgt ervoor dat dit verkeer naar de stedelijke ring wordt geleid. Daarnaast heeft deze weg een (verblijfs)functie voor de langs de weg gelegen gebouwen. Bereikbaarheid van het gebied en betrouwbaarheid in reistijd zijn hierbij belangrijker dan doorstroming over de hele ring.

Behalve de ringen zijn er nog andere wegen die tot het hoofdwegennet van Helmond behoren. Ook deze zijn ingedeeld in de categorieën A of B. Alle overige wegen en straten behoren tot het verblijfsgebied.

2.1.3 Ontbrekende schakels hoofdwegenstructuur

Zoals aangegeven ontbreken er nog enkele schakels in de hoofdwegenstructuur. Dit leidt er toe dat het autoverkeer op andere wegen rijdt die of een lagere functie hebben of te weinig capaciteit hebben om het verkeer te kunnen blijven verwerken. Dit heeft negatieve gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De ontbrekende schakels dienen er voor te zorgen dat de capaciteit van het wegennet voldoende is om de groei van de stad en de mobiliteit te faciliteren en dat 'het juiste verkeer op de juiste plek' rijdt. In figuur 2 zijn de ontbrekende schakels in de structuur opgenomen:

- op regionaal nivo: de N279 maakt onderdeel uit van de grote ruit en zou verdubbeld moeten worden. De discussie loopt nog of bij Dierdonk het bestaande tracé wordt gevolgd of dat er een tracé om Dierdonk heen gelegd moet worden¹.
- op stedelijk nivo: Zuidwesttangente stedelijke ring (Cortenbachtracé en Houtsdonktracé)
- op centrumnivo: Westendetracé, Boulevard, Spoorknoep



Figuur 2: Ontbrekende schakels ringenstructuur

De Zuidwesttangente is een nieuw aan te leggen verbindingsweg van de hoogste categorie met een lengte van circa 2 km door een gebied waarin momenteel alleen lagere orde wegen voorkomen. Aan de noordzijde sluit de nieuwe verbinding aan op de Europaweg, aan de zuidzijde kruist de weg met de spoorlijn Eindhoven-Helmond (ongelijkvloers) en Heeklaan om aan te sluiten op de Kanaaldijk ZuidWest. Hierbij moet opgemerkt worden dat het Houtdonktracé pas op lange termijn is voorzien. Dat betekent dat de Kanaaldijk ZW ten zuiden van de spoorlijn tot die tijd een dubbelfunctie heeft als deel van de centrumring en deel van de stedelijke ring.

¹ Voor de regionale wegenstructuur werd in het ASP nog uitgegaan van de BOSE-studie van het SRE. Binnen het Bereikbaarheidsakkoord en MIRT Zuidoostvleugel Brabantstad wordt niet meer uitgegaan van het BOSE-tracé, maar van een grote ruit om Eindhoven en Helmond. Nieuw daarin is een oost-west verbinding, parallel aan het Wilhelminakanaal tussen Son en Laarbeek en een verdubbeling van de N279 tussen Veghel en de A67 bij Asten.

2.2 Betekenis Zuidwesttangent op stedelijk niveau

2.2.1 Verkeer

Stedelijke bereikbaarheid

In tabel 1 zijn de intensiteiten uit het statisch verkeersmodel² op het Cortenbachtracé weergegeven in de situatie zonder en met Houtdonktracé (2020). Voor de Zuidwesttangent van de stedelijke ring wordt uitgegaan van circa 11.500 motorvoertuigen per etmaal op het Cortenbachtracé en circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal op het Houtdonktracé. Na 2020 is in het ASP voorzien in een verdere uitbreiding van de stad in zuidelijke richting (Lungendonk en Diesdonk). Uitgaande van het programma voor deze uitbreidingen is een verdere groei van het verkeer te verwachten. Voor het Cortenbachtracé wordt dan een toename verwacht tot ongeveer 16.000 motorvoertuigen per etmaal.

Bij een intensiteit van 9.500-11.500 motorvoertuigen per etmaal is een wegprofiel met 2 rijstroken (één per rijrichting) op de wegvakken ruim voldoende. Ook indien de intensiteit na 2020 zou toenemen tot 16.000 motorvoertuigen per etmaal heeft een wegvak met 2 rijstroken voldoende restcapaciteit voor een goede doorstroming. Bepalend voor de afwikkelingskwaliteit en oversteekbaarheid van een weg zijn echter niet de wegvakken, maar de kruispunten. Om vanuit de zijwegen het kruispunt op te kunnen rijden of over te steken zijn voorzieningen als rotondes of verkeerslichten gewenst. Gezien de verwachte intensiteiten op het tracé kunnen deze oplossingen goed functioneren, ook ten aanzien van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Daarbij is het wenselijk om voldoende brede middenbermen te realiseren.

² Om de verkeerskundige en milieutechnische effecten te kunnen bepalen is het noodzakelijk een prognose op te stellen van de te verwachten verkeersintensiteiten zoals deze zich in 2020 zullen voordoen. Om deze prognose op te kunnen stellen wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van het SRE. Hierop is jn een aantal aanpassingen doorgevoerd, specifiek voor de Helmondse situatie zoals deze worden verwacht in 2020. Opvallend is de forse groei van de stad op het gebied van woningbouw, uitbreiding aantal winkels in het centrum, voorzieningen en bedrijven. Deze groei wordt gerealiseerd in enkele grote projecten (Brandevoort II, Centrumplan, Suytkade). Daarnaast zijn er diverse infrastructurele projecten gepland (spoorknoop, Boulevard, Westendetracé, 2^o ontsluiting Brandevoort, 2^o ontsluiting Stiphout, Cortenbachtracé). Het model van het SRE is een statisch verkeersmodel en geeft een inschatting van de te verwachten verkeershoeveelheden. Het gaat hierbij om de hoeveelheid verkeer van 'herkomsten' naar 'bestemmingen' over bepaalde routes. Een statisch model is relatief grof en houdt slechts in beperkte mate rekening met specifieke verkeerssituaties op kruispuntniveau in het netwerk. Dat kan betekenen dat meer verkeer over een route wordt gestuurd dan de werkelijke verkeerssituatie kan verwerken.

Wegvak	Situatie basisjaar (2005)	Realisatie Cortenbachtracé ³	Realisatie Cortenbach- én Houtsdonktracé
Cortenbachtracé	4.000	9.500	11.500
Houtsdonktracé	0	0	9.000

Tabel 1: Verkeersintensiteiten Zuidwesttangent in mvt/etmaal (afgerond op 1.000-tallen)

Door de aanleg van infrastructuur en door de groei van de stad zullen niet alleen op het tracé zelf verkeerstromen verschuiven of ontstaan, ook op andere (hoofd)wegen van Helmond zullen de verkeersintensiteiten wijzigingen. Het gaat daarbij onder meer om de Kanaaldijk Noord West (met gelijkvloerse spoorwegovergang), de Eikendreef als onderdeel van de centrumring en Hoofdstraat/Mierloseweg (ontsluitingsweg voor de wijk Mierlo-Hout; met gelijkvloerse spoorwegovergang).

Dit wil echter niet zeggen dat op deze wegen ook daadwerkelijk minder verkeer gaat rijden. De stad groeit namelijk nog aanzienlijk. In het verkeersmodel zijn tot 2020 daarom een aanzienlijk aantal woningen en arbeidsplaatsen opgenomen, waardoor de totale verkeersproductie in Helmond in 2020 hoger is dan in 2005. De getallen in de tabellen zijn daarom een resultante van meer verkeersproductie en een gewijzigde verkeersstructuur. Op een aantal wegen blijft de verkeersintensiteit min of meer gelijk. Zonder het Cortenbachtracé zou de verkeersdruk op genoemde wegen fors toenemen.

In onderstaande tabel zijn deze wijzigingen voor een aantal relevante wegen weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de situatie met Cortenbachtracé, maar zonder Houtsdonktracé.

³ Behalve het Cortenbachtracé zijn ook de andere infrastructurele wijzigingen doorgevoerd zoals opgenomen in 'cluster 2' van het verkeersmodel.

Wegvak	Verkeersmodel 2005	Verkeersmodel 2020
Binnendongen	7.000	13.000
Boerhaavelaan	7.000	7.000
Europaweg-west	32.000	52.000
Europaweg-oost	26.000	44.000
Eikendreef	7.000	6.000
Kanaaldijk NW	12.000	12.000
Kanaaldijk ZW	13.000	13.000
Heeklaan-west	10.000	10.000
Heeklaan-oost	15.000	20.000
Mierloseweg (west)	12.000	15.000

Tabel 2: Verkeersintensiteiten bestaande (hoofd)wegen in mvt/etmaal (afgerond op 1.000-tallen)

Ontsluiting van de woonwijken

Naast de functie op het niveau van de stad, dient het Cortenbachtracé als ontsluitingsweg voor de wijk Helmond-West. Daarmee wordt het mogelijk om het isolement van de wijk te verkleinen en de wijk een duidelijker gezicht te geven. Dit betekent dat de wijk op een aantal plaatsen aangesloten wordt op het tracé. De wijze waarop dit gebeurt - bijvoorbeeld met een rotonde of een (geregeld) kruispunt - dient in een volgende fase uitgewerkt te worden.

Ontsluiting stedelijke voorzieningen

De huidige stedelijk-regionale voorzieningen liggen tamelijk verspreid op diverse plekken in de stad, deels in de stad en deels (aan de hoofdwegen) erbuiten. Daarbij een zekere clustering te onderscheiden. Een goede ringstructuur ondersteunt de ontsluiting van deze voorzieningen.

Capaciteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorstelsel

De aanleg van het Cortenbachtracé heeft een positieve invloed op beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorstelsel, omdat twee kruisende stromen (gemotoriseerd- en railverkeer) fysiek van elkaar gescheiden worden. Daarnaast zorgt de aanleg voor concentratie van verkeer dat nu over andere kruisingen het spoor kruist.

2.2.2 Verkeersveiligheid

Ongevalskans op overwegen

De combinatie van veel haltes, meerdere overwegen met lange aankondigingstijden, uiteenlopend treinverkeer zowel qua karakteristiek als qua rijsnelheid geven binnen de zeer stringente beveiligingskaders al snel aanleiding tot lang gesloten overwegen. Meer dan bij andere sluitduurmetingen werd in Helmond geconstateerd dat automobilisten de verkeerslichten vóór de overweg negeren, om kennelijk alvast maar de overweg voorbij te zijn, voordat deze gaat sluiten. Met de aanleg van de onderdoorgang wordt de gelijkvloerse spoorwegovergang opgeheven ter plaatse van de Cortenbachstraat. Lokaal wordt daarmee de ongevalskans 0%. Daarnaast levert de onderdoorgang ook een bijdrage aan de vermindering van ongevalskansen op enkele andere overwegen. De aanleg van het tracé heeft namelijk een aantrekkende werking op verkeer dat nu onder meer gebruik maakt van de gelijkvloerse overwegen in de Kanaaldijk Noord-West en Hoofdstraat/Mierloseweg.

Veiligheid onderliggende wegennet

Uit cijfers van de afgelopen jaren blijkt dat er sprake is van een aanzienlijk aantal ongevallen op de huidige Cortenbachstraat. Daarbij kan geconcludeerd worden dat met name de kruispunten tot problemen hebben geleid. De belangrijkste ongevalslocaties zijn de kruispunten met de Mierloseweg, de Houtse Parallelweg en de Houtse Parallelweg-Houtsdonk.

Door de completering van de stadsring ontstaat er een heldere wegenstructuur in Helmond en een betere doorstroming, wat een algemene verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg zal hebben. Gezien de te verwachten intensiteiten op het tracé is het gewenst om veilige kruispuntoplossingen in de vorm van rotondes of geregelde kruispunten, te realiseren.

2.2.3 Leefbaarheid

Geluid

Verwacht wordt dat realisatie van het tracé door de concentratie van het verkeer een positief effect heeft op geluidsoverlast op diverse locaties in Helmond. De negatieve effecten van de concentratie ter plaatse van het tracé zullen door geluidsreducerende maatregelen beperkt kunnen worden. In vervolgfases zal helder worden welke maatregelen getroffen kunnen worden.

Luchtkwaliteit

In het luchtkwaliteitsplan van de gemeente Helmond (d.d. 10 november 2006) is de toekomstige situatie met de berekeningsmethodiek uit 2006 berekend. Inmiddels wordt een nieuwe berekeningsmethodiek gebruikt. Hieruit volgt dat, slechts bij het doorvoeren van alle maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan, in de toekomst zal worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Uit het vorenstaande blijkt dat het realiseren van het Cortenbachtracé uitermate belangrijk is om in de nabije toekomst te kunnen voldoen aan de Europese richtlijnen. Onder andere door de realisering van het Cortenbachtracé vindt er een betere spreiding van de verkeersstromen plaats, waardoor de aanwezige knelpunten kunnen worden ontlast.

2.3 Relatie overige projecten

2.3.1 Ontwikkeling Goorloopzone

Het gebied Goorloopzone-Midden is het deel van het beekdal van de Goorloop dat binnen het stedelijk gebied van Helmond ligt. Het gebied markeert het westelijk deel van de stad, met Stiphout, Mierlo-Hout en Brandevoort, ten opzichte van het compactere centraal stedelijk gebied. Langs de Goorloop reiken natuur en landschap tot ver in de stad. Tegelijkertijd vormen in het stedelijk gebied bebouwing en infrastructuur barrières, waardoor er in de huidige situatie nauwelijks sprake is van continuïteit en samenhang.

Door de strategische ligging biedt het opwaarderen van dit gebied bijzondere kansen voor de stad. In het Algemeen Structuur Plan (ASP) van de gemeente Helmond en in

de Ontwikkelingsvisie Goorloopzone is het belang van de ontwikkeling van de Goorloopzone als centrale groene geleidingszone vastgelegd.



Figuur 3: plangebied Goorloopzone

De Goorloop is in het Streekplan en Waterhuishoudingplan opgenomen als ecologische verbidingszone (EVZ). In het Reconstructieplan De Peel is de Goorloop aangemerkt als waterloop waar beekherstel dient plaats te vinden. Ook vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) worden belangrijke ecologische en waterhuishoudkundige doelen gesteld.

Op 27 mei 2008 is het Ontwikkelingsplan Goorloopzone-Midden vastgesteld. Daarin is het belang van de ontwikkeling van de Goorloopzone als centrale groene geleidingszone nogmaals bevestigd en vertaald in een ambitieniveau en functioneel programma. Als harde ruimteclaims voor de Goorloopzone zijn benoemd de aanleg van de ecologische verbinding, het realiseren van de waterbergingsopgave en de aanleg van een recreatieve verbinding noord-zuid. Daarnaast moet maximaal worden ingezet op het situeren van openbaar en niet openbaar gebruiksgroen voor de wijken Helmond-West en Apostelhuis in de Goorloopzone. Dit mede om de geleidingszone als structurerend element voldoende body te geven.

In de afgelopen periode is het ontwikkelingsplan verder geconcretiseerd tot een programma van eisen en wensen. Aan de hand van het programma van eisen en wensen wordt gezocht naar de juiste onderlinge weging van belangen om zo een uitgebalanceerde invulling van de beschikbare ruimte te realiseren. De keuze van het Cortenbachtracé is mede bepalend voor de toekomstige invulling en beleving van de Goorloopzone. Verkeerskundig gezien dient dit deel van de Zuidwesttangent te zorgen dat de bereikbaarheid van de Goorloopzone en de daarin gelegen functies - met name ook voor fietsers en voetgangers - gewaarborgd zijn. De Arbergstraat vormt nu in feite de enige directe verbinding voor de verschillende verkeerssoorten.

2.3.2 Herstructurering Helmond-west

De wijk Helmond-West is een belangrijk aandachtsgebied binnen de gemeente Helmond waar problemen van sociaal-maatschappelijke, economische en fysieke aard samenkomen. Om deze problemen het hoofd te bieden wordt een integrale aanpak voor wijkverbetering in Helmond-West geformuleerd. De toekomstige functie van het Cortenbachtracé, als onderdeel van de stedelijke ring en als ontsluiting van de wijk, is een belangrijke bouwsteen van de wijkaanpak. Het nieuwe tracé vereist een ander profiel en een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Speciale aandacht is nodig voor de ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing van het nieuw te realiseren wegprofiel en de te realiseren spooronderdoorgang in de wijk en de te kiezen tracering van de toeleidende wegen. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de verkeersafwikkeling vanuit de wijk en de oversteekbaarheid van het nieuwe tracé voor langzaam verkeer.

In de Ruimtelijke analyse Helmond-West (januari 2007) is aangegeven dat de wijk geïsoleerd ligt ten opzichte van de rest van de stad mede doordat er een aantal barrières rondom de wijk liggen (Europaweg, kanaal, spoorlijn). Hier lopen relatief veel oorspronkelijke wegen niet verder door maar zijn ze onderbroken. Daarnaast is de structuur van de wijk niet duidelijk. Verkeerskundig gezien is geheel Helmond-west een verblijfsgebied met uitzondering van de Cortenbachstraat. De wijk kent een fijnmazig net aan straten. Aan de noordzijde sluiten deze op vier punten aan de Mierloseweg, aan de westzijde op vijf punten op de Cortenbachstraat. Aan de oostzijde is er slechts één auto-ontsluiting (Trambrugweg) en aan de zuidzijde geen. Gezien de barrières aan de oost- en zuidzijde is het belangrijk dat bij de ontwikkeling van de Zuidwesttangent er rekening mee wordt gehouden dat de wijk goed bereikbaar blijft. Waar mogelijk dient aangesloten te worden op de bestaande fijnmazige structuur, om te voorkomen dat binnen de wijk enkele routes onevenredig of onnodig worden belast.

3 Te bestuderen tracévarianten

3.1 Inperking mogelijke varianten

Bij het bepalen van het tracé van het gedeelte tussen de Europaweg en de Heeklaan zijn vooral de ontwikkelingen rondom Helmond-West en de Goorloop van invloed, zoals omschreven in het voorgaande hoofdstuk. De Wijkvisie Helmond-West, die in oktober 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld, gaat voor het afronden van de stedelijke ring uit van het opwaarderen van de Cortenbachstraat. Bij de nadere uitwerking van de Wijkvisie Helmond West is onderzocht of er naast de Cortenbachstraat andere mogelijke oplossingen voor het tracé van de stedelijk ring denkbaar zijn. Aangezien het gaat om een ingrijpende operatie in Helmond West is een zorgvuldige afweging noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de tracébevestiging van het noordelijke deel van zuidwesttangent, als onderdeel van de stedelijke ring.

Om te komen tot een keuze voor het tracé in het gebied tussen de kruising Europaweg-Binnendongenstraat en de kruising Heeklaan-Houtsdonk heeft er een 'inperking' plaatsgevonden van 'mogelijke oplossingen' naar te bestuderen varianten. Deze varianten zijn vervolgens op meerdere aspecten met elkaar vergeleken.

Voor de 'mogelijke oplossingen' tussen Europaweg en Heeklaan gaat het om drie tracés, die op voorhand niet worden uitgesloten. Andere mogelijkheden kunnen op voorhand als onrealistisch worden aangemerkt. Het gaat om de volgende 'mogelijk oplossingen':

- Tracé Cortenbachstraat, ombouw bestaande Cortenbachstraat tot stedelijke ring.
- Tracé 3e Haagstraat, ombouw bestaande 3e Haagstraat tot stedelijke ring.
- Tracé Buitenom, nieuwe weg gelegen aan de westzijde, parallel aan de IJterestraat .

Tracé Cortenbachstraat

In de Wijkvisie Helmond West is het opwaarderen van de Cortenbachstraat, als onderdeel van de stedelijke ring, als één van de bouwstenen voor de wijkverbetering geformuleerd . Hierdoor wordt het relatieve isolement van de wijk vermindert en wordt een betere ruimtelijke aanhaking van de wijk aan de rest van de stad gerealiseerd. Het huidige tracé van de Cortenbachstraat is ruimer van opzet dan andere straten in de wijk en biedt een logisch vervolg op de Boerhaavelaan. De toekomstige functie van het Cortenbachtracé, als onderdeel van de stedelijke ring, vereist een ander breder profiel en een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Het nieuw te realiseren (breder) wegprofiel en de te realiseren spooronderdoorgang kunnen ruimtelijk niet worden gerealiseerd binnen de bestaande contouren van de Cortenbachstraat. Dit brengt ingrijpende effecten - onder andere de sloop van tientallen woningen - met zich mee.

Tracé 3e Haagstraat

In Helmond West is de 3^e Haagstraat één van de lijnen in noord-zuid richting. Vanaf de Boerhaavelaan is de 3^e Haagstraat oostelijke van de Cortenbachstraat gelegen. Een ligging meer naar het oosten ligt verkeerskundig en ruimtelijk niet voor de hand. De weg wordt in dat geval gesitueerd op een te korte afstand van de centrumring. De tunnelbak en het aansluitpunt op de Heeklaan verschuift meer in oostelijke richting. Daarnaast wordt de 'maaswijdte' in ontsluiting tussen de wijken 't Hout en Helmond-West te groot. Dit kan leiden tot een toename van autoverkeer op de Hoofdstraat-Mierloseweg en voor het langzaam verkeer ontstaan onacceptabele afstanden om de spoorlijn te kruisen. Daarnaast zou een dergelijke tracering ruimtelijk een forse doorsnijding betekenen. Niet alleen van de 3e Haagstraat zelf, maar in feite van heel Oud-West. Ook voor dit tracé geldt, dat er ingrijpende sloopmaatregelen noodzakelijk zijn om ruimte te maken voor de stedelijke ring.

Tracé Buitenom

Het tracé Buitenom is ten westen van de Cortenbachstraat gelegen. Het tracé vormt de grens tussen de Goorloop en de wijk Helmond West. In de Goorloopzone is geen ruimte voor het Buitenomtracé, gelet op de programmatische uitgangspunten (o.a.

ecologische verbindingzone en waterberging) en aanwezige bestaande functies. Voor het tracé moet ruimte worden gemaakt in de huidige bebouwingsrand van Helmond West. Concreet gaat het om sloop van de bebouwing ten westen van de Ifterestraat.

De effecten van een meer westelijke ligging van het Cortenbachtracé worden nader onderzocht en afgezet tegen de effecten van een tracering over de bestaande Cortenbachstraat. Op basis van een integrale vergelijking van de tracés - waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante aspecten - kan een afgewogen keuze worden gemaakt voor het voorkeurstracé in het gebied tussen de Mierloseweg en de Heeklaan. Het tracé 3^e Haagstraat wordt niet verder meegenomen in het vervolgtraject.

3.2 Variant Cortenbachstraat

Deze variant gaat uit van de opwaardering van de bestaande Cortenbachstraat tussen de Europaweg en de spoorlijn. Het profiel van de nieuwe verbinding bestaat uit 2 rijstroken voor autoverkeer en daarnaast parallelvoorzieningen aan weerszijden van de rijbaan. Verder zijn er voetpaden langs de parallelvoorzieningen gepland. Aan de zuidkant zal het tracé worden verbonden met de Heeklaan, middels een nieuwe weg tussen de Heeklaan en een onderdoorgang onder de spoorlijn Eindhoven-Venlo. In de tunnelbak maakt de weg een bocht. Aan de noordzijde wordt het tracé aangesloten op de Europaweg. De aansluiting op de wijk is voorzien ter plaatse van de huidige kruising met de Arbergstraat. Type en vorm van de aansluitingen moeten nog nader worden onderzocht. In verband met de beperkte ruimte voor de inpassing van het nieuwe tracé en de noodzakelijke sloop van bebouwing wordt in deze variant rekening gehouden met het aanhelen en (her)ontwikkelen van bebouwingsranden .



Figuur 4: Variant Cortenbachstraat

3.3 Variant Buitenom

De variant Buitenom kent een meer westelijke ligging op de rand van de wijk en de Goorloopzone. Het tracé ligt zo strak mogelijk tegen de wijk, zodat rekening kan worden gehouden met de uitgangspunten die voor de ontwikkeling van de Goorloopzone zijn geformuleerd. Het profiel van de nieuwe verbinding bestaat uit 2 rijstroken voor autoverkeer. Voor de ontsluiting van de bestaande woningen kan voor een aanzienlijk deel gebruik worden gemaakt van de bestaande Ifterestraat. In deze variant zijn parallelvoorzieningen en voetpaden aan weerszijden van de rijbaan dan ook niet direct noodzakelijk. Aan de zuidkant zal het tracé worden verbonden met de Heeklaan, middels een nieuwe weg tussen de Heeklaan en een onderdoorgang onder de spoorlijn Eindhoven-Venlo. De rechte tunnelbak kruist de spoorlijn diagonaal. Aan de noordzijde buigt het tracé af richting de bestaande Cortenbachstraat en sluit vervolgens aan op de Europaweg. De aansluiting op de wijk is voorzien ter plaatse van de huidige kruising met de Arbergstraat en ter plaatse van de aansluiting op de bestaande Cortenbachstraat aan de noordzijde. Ook in deze variant moeten type en vorm van de aansluitingen nog nader worden onderzocht. En ook in deze variant is sloop van bebouwing onvermijdelijk en moet rekening worden gehouden met het aanhelen en (her)ontwikkelen van bebouwingsranden .



Figuur 5: Variant Buitenom

4 Vergelijking tracévarianten

Op basis van een integrale vergelijking van de varianten Cortenbachstraat en Buitenom - waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante aspecten - kan een afgewogen keuze worden gemaakt voor het voorkeurstracé in het gebied tussen de Mierloseweg en de Heeklaan.

4.1 Verkeer

Stedelijke bereikbaarheid

Met het Cortenbachtracé wordt de stedelijke ring nagenoeg gecompleteerd. In beide varianten is er sprake van een verbetering van de stedelijke bereikbaarheid, mits wordt voldaan aan de functionele eisen die aan een dergelijke 50 km-weg worden gesteld. Op dit onderdeel is er geen relevant onderscheid tussen de Variant Cortenbachstraat en de Variant Buitenom.

Ontsluiting van de wijk

Door de bestaande barrières rondom de wijk (Europaweg, kanaal, spoorlijn) ligt Helmond-West in de huidige situatie geïsoleerd ten opzichte van de rest van de stad. Uitgangspunt is een verbetering van de bereikbaarheid van de wijk en het voorkomen dat binnen de wijk de verblijfsgebieden onevenredig of onnodig worden belast. In beide varianten is een goede ontsluiting van de wijk te realiseren, mits er voldoende aansluitingen zijn op de wijk en de kruispunten voldoende capaciteit krijgen. Bij de Cortenbachstraat is gezien de bebouwing aan weerszijden van de weg minder ruimte aanwezig dan in de Buitenom.

Verbindingen langzaam verkeer

Het tracé maakt onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk. Met name door de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn ontstaat hier de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding in noord-zuid richting op stedelijk niveau te realiseren. Een recreatieve noord-zuidverbinding voor langzaamverkeer is opgenomen in het programma voor de Goorloopzone. Het is een punt voor uitwerking of de ongelijkvloerse kruising van die route met het spoor gecombineerd wordt met het Cortenbachtracé of met de ecologische verbindingzone van de Goorloop. In oost-west richting dient in beide varianten de nieuw aan te leggen weg overgestoken te worden om de gebieden aan weerszijden van de weg te bereiken. Bij de Variant Buitenom gaat het om de relatie tussen de Goorloopzone en de Apostelwijk met Helmond-west, terwijl het bij de Variant Cortenbachstraat ook gaat om de relatie tussen het meest westelijk deel (Itterestraat e.o.) en het overige deel van de wijk. De kwaliteit van de oversteekbaarheid is in beide varianten nagenoeg gelijk, omdat de intensiteiten hetzelfde zijn. In de Buitenom gaat het echter om minder oversteekbewegingen. In de Buitenom is er een duidelijkere scheiding tussen autoverkeer en langzaam verkeer te realiseren en zijn de kruisingen voor

voetgangers en fietsers comfortabeler (in de Cortenbachstraat tweezijdige bebouwing met parallelwegen).

Wijkhuis Brede School

In de huidige plannen voor Helmond-west is de realisatie van een wijkhuis brede school voorzien aan de huidige Cortenbachstraat.

In de variant Buitenom ligt de stedelijke ring op grotere afstand van het wijkhuis brede school en kan de Cortenbachstraat worden heringericht tot verblijfsgebied. Na herinrichting ligt het wijkhuis brede school en de directe omgeving in een verkeersluwer gebied. In de Variant Buitenom zijn aspecten als toegankelijkheid, halen-brengen en parkeren goed te organiseren. Daarnaast is er sprake van een verkeersveilige situatie, met name voor langzaam verkeer. In de Variant Cortenbachstraat is er een spanningsveld tussen deze aspecten en de toekomstige verkeersdruk van de weg.

4.2 Ruimtelijke en sociale kwaliteit

Ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit

De stedelijke ring vraagt ruimte ten koste van bestaande bebouwing en functies en brengt ingrijpende effecten - onder andere de sloop van tientallen woningen - met zich mee⁴. Het gaat hierbij niet alleen om de fysieke ruimte die noodzakelijk is voor de weg en de onderdoorgang, maar ook om de ruimte die nodig is voor een verantwoorde en duurzame stedenbouwkundige situatie en een goede aanhaking van de nieuwe verbinding op de bestaande. Het gebied binnen de invloedssfeer van de stedelijk ring vraagt daarom bijzondere aandacht en is integraal onderdeel van de opgave.

Het verschil tussen beide varianten hangt met name samen met de omgeving waarin het tracé een plek moet krijgen: in de Variant Cortenbachstraat moet het tracé worden ingepast in bestaand stedelijk gebied, in de Variant BuitenOm moet het tracé worden ingepast op de overgang van de wijk en de Goorloopzone. Voor elk van de varianten betekent dit een andere ontwerpogave.

De inpassing van het nieuwe profiel en de onderdoorgang onder het spoor in de Variant Cortenbachstraat is maatwerk tussen bestaande (en nieuw te realiseren) bebouwing met als resultaat een 'stadsstraat' met bebouwing, vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Oostende en de Uiverlaan. Aan de westzijde van het tracé gaat de bebouwingsrand over in de Goorloopzone. De situatie ter plaatse van de onderdoorgang is vergelijkbaar met de Henri Dunanttunnel: de bestaande te handhaven bebouwing staat in de toekomstige situatie op relatief korte afstand van de tunnelbak. De opgave is om er voor te zorgen dat de nieuwe verbinding een onderdeel gaat vormen van de wijk.

⁴ In de Variant Cortenbachstraat wordt uitgegaan van sloop van circa 78 woningen, in de Variant Buitenom gaat het om circa 64 woningen.

De inpassing en vormgeving van de Variant Buitenom wordt vooral bepaald door de relatie met de Goorloopzone en de ligging tegen de bebouwingsrand van Helmond West. De stedelijke ring ligt aan de rand van de wijk, vergelijkbaar met de Jan van Brabantlaan. In principe is er - ondanks noodzakelijke sloop - ruimtelijk sprake van een meer 'ontspannen' situatie voor de inpassing in relatie tot bestaande (en nieuw te realiseren) bebouwing. In deze variant zal de toekomstige inrichting en sfeer van de Goorloopzone bepalend zijn voor het ontwerp van het tracé.

De ontwikkeling van Helmond-West

Voor de wijk Helmond-West is een integrale aanpak voor wijkverbetering geformuleerd. Voor het Cortenbachtracé geldt, dat het een aanjager voor de herstructurering zou moeten zijn. Citaat uit de Wijkvisie Helmond West :*"Met de Cortenbachstraat door de wijk Helmond West krijgt de wijk een kans om zichzelf naar buiten toe op een positieve manier te presenteren. De wijk wordt zo meer opgenomen in de stedelijke structuur."*

Onderdeel van de herstructurering van Helmond-West is het realiseren van voldoende buurt- en wijkgroen. De Goorloopzone heeft voor de wijk betekenis als toekomstig wijkpark en als verbinding met uitloopgebieden (Warande/Croij en Groot Goor). In de Variant Cortenbachstraat kunnen de groenfuncties in de Goorloopzone min of meer worden verweven met de wijk. In de Variant BuitenOm ontstaat een rand tussen de wijk en de Goorloopzone. Dit betekent dat in de Variant Buitenom de ruimte voor groenvoorzieningen - met name voor kinderen tot 12 jaar –binnen de wijk gevonden moet worden. In de herstructureringsopgave is daarmee nog geen rekening gehouden.

In het kader van de herstructurering van Helmond-West is de bouw van een Wijkhuis Brede School voorzien als sociaal maatschappelijke impuls voor de wijk. In het kader van het Wijkontwikkelingsprogramma is er gekozen voor de locatie van het Ter Kemenade College aan de bestaande Cortenbachstraat. In de variant BuitenOm ligt de stedelijke ring op grotere afstand van de school en kan de bestaande Cortenbachstraat verkeerskundig worden 'afgevaardigd' en worden heringericht. Onderdeel van de herinrichting zou een knip voor autoverkeer kunnen zijn tussen de Hornestraat en de Arbergstraat. Op deze locatie ontstaan in dat geval mogelijkheden voor de bouw van zorg- en welzijnvoorzieningen aansluitend op de Wijkhuis Brede School en het bestaande complex dat is gelegen tussen de Hornestraat, Arbergstraat en de bestaande Cortenbachstraat. Hiermee kan een nieuw sociaal-maatschappelijk hart voor de wijk worden gerealiseerd. In de Variant Cortenbachstraat zijn de mogelijkheden voor de bouw van sociaal-maatschappelijke voorzieningen minder voor de hand liggend. Indien het tracé over de bestaande Cortenbachstraat wordt gelegd, betekent dit mogelijk een heroverweging voor de locatie Wijkhuis Brede School.

Het risico bestaat dat het gebied rondom de Itterestraat en Berlaerstraat in de Variant Cortenbachstraat in de ogen van de bewoners verder van de wijk komt te liggen. In de Variant BuitenOm kan de relatie van dit deel met de rest van de wijk juist weer worden versterkt.

Het karakter van de Goorloopzone

De keuze van het tracé is tevens bepalend voor het toekomstige karakter van de Goorloopzone. De fysieke ruimte die nodig is om de verschillende bestaande en nieuwe functies (het programma) in de Goorloopzone te situeren is in beide varianten voldoende. Uitgangspunt daarbij is dat er minimaal een zone van 100 meter beschikbaar blijft, overeenkomstig de referentiebreedte voor een robuuste groen-blauwe geleedingszone tussen de Heeklaan en de Europaweg, zoals vermeld in het Ontwikkelingsplan Goorloopzone.

In de Variant Cortenbachstraat is er sprake van een geleidelijke overgang tussen bebouwing en groen in de Goorloopzone (vergelijk de Jan van Brabantlaan voorbij de Warande richting Europaweg, met bebouwing tussen weg en Goorloop). Functies in de Goorloopzone worden verweven met functies in de wijk. In deze variant krijgt de zone de gewenste betekenis op wijkniveau. Aan de randen kan - op de plekken waar nieuwe woningbouw is voorzien - invulling worden gegeven aan een goede koppeling van Helmond-West met de Goorloopzone.

In de Variant Buitenom wordt de 100 meter zone scherp begrensd door de weg (vergelijk de Jan van Brabantlaan langs de Warande). De Goorloopzone krijgt meer het karakter van een zelfstandige noord-zuid gerichte groenstructuur (de beoogde groene geleiding op stadsdeel-/stad-/regioniveau). Functies zoals Speeltuin en Dahliatuin worden elementen in de Goorloopzone, los van de bebouwing van Helmond-West. Naar verwachting wordt de bovenwijkse betekenis van deze functies zo versterkt. Het betekent dat genoemde functies moeten worden aangepast: situering, ontsluiting, parkeergelegenheid, bebouwing en bijvoorbeeld afrasteringen moeten aan eisen voldoen om te passen in de Goorloopzone. Geluid en licht van het autoverkeer op de stedelijke ring zijn van invloed op de beleving van de Goorloopzone. De invloed op de Goorloopzone moeten middels een goede inpassing van de stedelijke ring zoveel mogelijk worden weggenomen of beperkt. Voordeel van een tracé Buitenom kan zijn, dat de realisering van de Goorloopzone niet hoeft te wachten op complexe transformaties van bebouwing in Helmond-West. Daarmee kan de Goorloopzone in een vroeger stadium een kwaliteitsimpuls geven voor Helmond-West.

4.3 Milieukwaliteit

Op basis van een contourenberekening van de geluidbelasting is het effect van de tracés op de geluidemissie naar de (woon)omgeving onderzocht.⁵ Volgens de Wet geluidhinder is er een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Uit de berekeningen blijkt dat bij de variant Cortenbachstraat circa 210 woningen een

⁵ Beide varianten zijn doorgerekend op basis van gelijke uitgangspunten wat verkeersgegevens betreft, om een goed vergelijk mogelijk te maken. Voor de verkeersintensiteit is als uitgangspunt 11.500 mvt/etmaal aangehouden, met 5% vrachtverkeer. Snelheid is 50 km/uur en als wegdek is Dicht Asphalt Beton (DAB) aangehouden. De geluidcontouren zijn berekend op een hoogte van 5 meter (verdiepingshoogte van een woning).

geluidbelasting van meer dan 48 dB ondervinden en bij de variant Buitenom zijn dat circa 150 woningen. Ook blijkt dat door de beperkte ruimte in de variant Cortenbachstraat er meer woningen zijn die een hoge geluidbelasting ondervinden (58-63 dB).

In het kader van een bestemmingsplan zal onderzocht moeten worden met welke maatregelen de geluidbelasting gereduceerd kan worden. Bronmaatregelen zullen bij beide varianten effectief zijn en de geluidbelasting in gelijke mate reduceren. De te realiseren reductie zal bij beide varianten min of meer gelijk zijn.

Overdrachtsmaatregelen zullen in de variant Cortenbachstraat moeilijk of niet inpasbaar zijn vanwege het bestaande wegprofiel. Bij de variant Buitenom is die door de vaak iets grotere afstand van de woningen tot de weg beter mogelijk en omdat het een nieuw aan te leggen weg is, vanaf het begin in te passen. Wat gevelmaatregelen betreft, is de variant Buitenom gunstiger omdat er in totaal minder woningen geluidbelast zullen zijn, waardoor bij minder woningen geluidisolierende maatregelen getroffen hoeven te worden.

4.4 Financiën

Kosten realisatie tracé

Voor het project Cortenbachtracé zijn tot op dit moment twee kostenramingen opgesteld:

- De eerste raming is van april 2008 en gemaakt door het Ingenieursbureau Helmond (IBH). Deze berekening betrof een nadere onderbouwing van de bedragen zoals genoemd in het Algemeen StructuurPlan (ASP). Deze nadere onderbouwing was nodig voor de subsidieaanvraag in het kader van het programma Samen Investeren. De kosten voor het realiseren van de variant Cortenbachstraat zijn globaal geraamd op €21,7 miljoen. Hierbij is uitgegaan van een eerste globale principeschets. De raming is gebaseerd op eenheidsprijzen voor wegvakken en op de kosten van vergelijkbare kruispunten in Helmond. Er is geen rekening gehouden met kosten voor (grond)verwerving, sloop, planschade, bodemsanering en compenserende en mitigerende maatregelen. Voor de kosten die zijn gemoeid met uit te voeren onderzoeken en planontwikkeling is gerekend met 15 %. Ook voor voorbereiding, aanbesteding en toezicht (VAT) is uitgegaan van 15 %.
- De tweede raming is in december 2008 opgesteld door Movares. Dit ten behoeve van de subsidieaanvraag Spoorse Doorsnijdingen (2e tranche). Door Movares zijn de kosten voor de aanleg van de variant Cortenbachstraat geraamd op een bedrag van €30,4 miljoen. Deze kosten zijn berekend met behulp van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). De raming van Movares is gebaseerd op een uitgewerkte tekening van het tracé, rekening houdend met realistische boogstralen en dwarsprofielen. In de raming is nog geen rekening gehouden met kosten voor (grond)verwerving sloop, planschade, bodemsanering en compenserende en mitigerende maatregelen. Voor kabels en leidingen en overige bijkomende kosten is gerekend met een percentage van 1,5 en respectievelijk 3 %. Voor de VAT-kosten is gerekend met 17 %. In de SSK-

systematiek wordt daarnaast gerekend met verschillende ophoogpercentages voor onvoorziene kosten.

De belangrijkste verklaring voor het verschil in totaalbedragen hangt samen met de opbouw van de SSK waarin zeer veel ruimte voor onzekerheden is ingebouwd. In de SSK is uitgegaan van een verder uitgewerkt ontwerp van het Cortenbachtracé en prijspeil 2009. In de raming van IBH is uitgegaan van referentieprojecten en in de raming van Movares (SSK) is uitgegaan van hoeveelheden en eenheidsprijzen. De aanlegkosten voor de variant Buitenom zijn nog niet afzonderlijk in beeld gebracht. Wel is voor de variant Buitenom een uitwerking van het tracé gemaakt op een vergelijkbaar detailniveau als voor de variant Cortenbachstraat.

Op basis van een eerste deskundigenoordeel van dit ontwerp wordt ingeschat dat de raming voor de variant Buitenom niet in grote mate zal afwijken van de raming voor de variant Cortenbachstraat. Zodra de keuze voor één van de varianten is gemaakt kan op basis van het te maken ontwerp de definitieve kosten worden geraamd.

Ook de verwervingskosten zijn in beeld gebracht voor elk van de twee varianten. De verwervingskosten voor de variant Cortenbachstraat bedragen circa € 9,4 miljoen, de verwervingskosten voor de variant Buitenom bedragen circa € 11,5 miljoen.

Financiering van de kosten

De geraamde kosten, inclusief verwerving, voor het Cortenbachtracé bedragen circa € 40 miljoen. Dit op basis van de SSK, waarin een ruime marge is gehanteerd voor onvoorziene kosten en onzekerheden. Het project wordt gefinancierd middels verschillende subsidies en een bijdrage vanuit het Fonds Strategische Investerings:

- de gemeente Helmond heeft in het kader van de Circulaire 'Spoorse doorsnijdingen 2e tranche' een aanvraag ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat voor een decentralisatie-uitkering uit het Gemeentefonds. De aanvraag is ingediend voor de aanleg van een onderdoorgang onder de spoorlijn Eindhoven-Venlo als onderdeel van het project Cortenbachtracé. Uitgaande van een totaal geraamde investering van ruim € 30 miljoen voor de onderdoorgang heeft de gemeente Helmond, conform het in de circulaire aangegeven maximum van 25 %, een bijdrage van het Rijk gevraagd van € 7,7 miljoen voor de aanleg van de onderdoorgang. Inmiddels is deze subsidie toegekend⁶.
- de provincie Noord-Brabant heeft rekening houdend met de toekenning van de subsidie door het Rijk vervolgens eenzelfde bedrag van € 7,7 miljoen toegezegd aan de gemeente Helmond. Dit op basis van de motie van Provinciale Staten van 7 november 2008 waarin zij overwogen om een financiële bijdrage van maximaal 25 % van de investeringskosten te verstrekken aan de projecten die ook vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat subsidie toegewezen krijgen in het kader van de circulaire;
- binnen het thema Bereikbaar Brabant van het programma Samen Investeren is voor de gemeente Helmond voor de 'stedelijke tangenten' een provinciale bijdrage voorzien van € 11 miljoen. Voor het deelproject Cortenbachtracé gaat het om een bedrag van circa € 3,3 miljoen. Richting de provincie is voorgesteld om dit bedrag in te zetten voor de aanleg van het tracé tussen de Europaweg en de toekomstige onderdoorgang. De provincie staat hier in beginsel niet afwijzend tegenover;
- de aanleg van het Cortenbachtracé is één van maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan om in de toekomst te kunnen voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Hiervoor is een bedrag van € 1,7 miljoen beschikbaar (NSL-gelden);
- het Cortenbachtracé maakt onderdeel uit van het pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van de stad op een adequaat niveau, passend bij de ambities van de stad te laten functioneren. Dit pakket van maatregelen is opgenomen in de matrix Stedelijk Verkeersmanagement. Om voldoende middelen voor de bereikbaarheidsambities te garanderen maakt Bereikbaarheid onderdeel uit van het Fonds Strategische Investerings. In de voorjaarsnota 2009 zijn maatregelen genomen om de benodigde middelen (voor bereikbaarheid netto 35 miljoen in de periode 2011-2015) veilig te stellen.

⁶ In de zitting van d.d. 9 december 2008 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Helmond in het kader van deze subsidieaanvraag beslist om garant te staan voor het restbedrag van circa € 23 miljoen als bijdrage in de financiering van de onderdoorgang in het project Cortenbachtracé;

5 Tracékeuze: conclusies en beslispunten

5.1 Conclusies

De inpassing van grootschalige infrastructuur (stedelijke ring plus onderdoorgang) in bestaand stedelijk gebied is een complexe en niet te onderschatten opgave. De maat en schaal van de stedelijke ring past niet zondermeer in de bestaande situatie: een stadswijk met woonbuurten en een fijnmazige wegenstructuur. De opgave is om de infrastructuur op stedelijk niveau te verenigen met de bestaande situatie en waar nodig de bestaande situatie aan te passen. Tegelijkertijd vormt de stedelijke ring een structurerend element dat een aanjager kan zijn van vernieuwing en ontwikkeling.

Uit de vergelijking en onderlinge afweging van de Varianten Cortenbachstraat en Buitenom blijkt dat beide varianten voor- en nadelen hebben. Beide varianten voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten voor de Zuidwesttangent, maar ze verschillen in de consequenties die ze hebben voor de herstructurering van Helmond-West en de ontwikkeling van de Goorloopzone.

Voor de herstructurering van Helmond-West biedt de variant Buitenom meer en concretere mogelijkheden om een nieuw sociaal-maatschappelijk hart te realiseren en het gebied rondom de Itterestraat en Berlaerstraat aan te laten sluiten op de wijk. Voor de ontwikkeling van de Goorloopzone in relatie met Helmond-West biedt de Variant Cortenbachstraat ruimere mogelijkheden omdat het woongebied rondom de Itterestraat direct aan de Goorloopzone ligt. De ontwikkeling van de Goorloopzone-Midden met bijbehorende groene functies voor de wijk is dan onderdeel van de herstructurering van het westelijk deel van Helmond-West.

De barrièrewerking van het tracé Buitenom legt extra druk op buurtgroen binnen de wijk, maar biedt wel de mogelijkheid om de Goorloopzone-Midden als groenstructuur eerder te ontwikkelen. Er komt een 'heldere' grens tussen de wijk en het groen en bestaande functies moeten worden aangepast om te kunnen voldoen aan de randvoorwaarden voor de inrichting van de Goorloopzone. Dit biedt in potentie de mogelijkheid om de ontwikkeling in gang te zetten en de Goorloopzone te gaan organiseren en te structureren. De Goorloopzone kan dan ten tijde van de herstructurering voor Helmond-West al dienen als wijkgroen en noord-zuidverbinding met andere groengebieden. Het tracé Buitenom laat de maat van 100 meter intact die nodig is om van de Goorloopzone-Midden een structuur op stedelijk en regionaal niveau te maken.

De globale kosten van beide varianten zijn vergelijkbaar.

Op basis van de uitgevoerde vergelijking en afweging van de beschouwde varianten wordt voorgesteld om in de verdere uitwerking van de plannen voor de stedelijke

ring, de Goorloopzone en de herstructurering van Helmond-West uit te gaan van de Variant Buitenom.

5.2 Beslispunten

- In te stemmen met de keuze voor de Variant BuitenOm.
- De consequenties vast te leggen in afspraken met woningcorporatie, marktpartijen en cofinanciers.
- De uitgangspunten en plannen voor de stedelijke ring, de Goorloopzone en de herstructurering van Helmond-West op basis van deze variant vóór de zomervakantie te communiceren met wijkbewoners en andere belanghebbenden.
- De plannen voor de stedelijke ring, de Goorloopzone en de herstructurering van Helmond-West uit te werken in een bestemmingsplan en in uitvoeringsplannen, afgestemd op de subsidieafspraken.

Bijlage: ongevallen Cortenbachstraat

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
1994	20	0	0	0	0	0	20
1995	14	3	1	1	0	2	11
1996	18	4	0	0	0	4	14
1997	20	2	0	0	0	2	18
1998	21	5	2	0	2	3	16
1999	21	1	0	0	0	1	20
2000	16	2	0	0	0	2	14
2001	16	4	1	0	1	3	12
2002	17	2	1	0	1	1	15
2003	9	3	1	1	0	2	6
2004	3	1	0	0	0	1	2
2005	6	0	0	0	0	0	6
2006	10	0	0	0	0	0	10
2007	6	0	0	0	0	0	6
Totaal	197	27	6	2	4	21	170

Bijlage 3: Locatieonderzoek Wijkhuis Brede School Helmond West



Inhoud

- 1. Inleiding**
- 2. Opzet van het locatieonderzoek**
- 3. Locatieonderzoek**
 - 3.1. Stap 1. Potentiële locaties**
 - 3.1a. Stap 1a. Ruimtelijke locatiecriteriën**
 - 3.1b. Stap 1b. Toetsing potentiële locaties**
 - 3.2. Stap 2. Nadere onderzoek en afweging kansrijke locaties**
 - 3.3. Stap 3. Locatievoorstel**

1. Inleiding

Een Wijkhuis Brede School (WHBS) is één van de belangrijkste bouwstenen van de Wijkvisie Helmond West. Het WHBS is een belangrijke sociaal maatschappelijke impuls voor de wijk in de vorm van een nieuwe multifunctionele voorziening waarin minimaal de functies basisonderwijs, peuterspeelzaal, kinderopvang en ontmoeting gebundeld worden en die daarmee het centrale ontmoetingspunt voor de wijk gaat vormen. De nieuwe basisschool is een samenvoeging van de bestaande basisscholen de Troubadoer en de Mariaschool. De definitieve invulling van het programma voor het WHBS zal nader worden uitgewerkt in een programma van wensen en een Programma van Eisen.

In deze notitie wordt ingegaan op de locatiekeuze voor het WHBS. Voor de locatie wordt uitgegaan van een locatie met een omvang van minimaal 5.000 m². Een locatie met een dergelijke omvang is niet zondermeer beschikbaar in de wijk Helmond West. Aan de hand van locatiecriteria is een aantal potentiële locaties in de wijk onderzocht. Het resultaat van dit onderzoek als locatievoorstel voor het WHBS opgenomen in het Masterplan.

2. Opzet van het locatieonderzoek

Het locatieonderzoek kent een stapsgewijze opzet met als uiteindelijke resultaat een locatievoorstel. Dit voorstel is de basis voor het Masterplan Helmond West.

De **eerste stap** van het locatieonderzoek bestaat uit een groslijst van locaties, welke in potentie aanleiding geven voor nader onderzoek en toetsing. Het gaat om locaties waar sprake is van ruimtelijke mogelijkheden; mogelijkheden voor transformatie; en in principe centrale en goed bereikbare ligging. Aan de hand van ruimtelijke criteria worden de locatie getoetst.

In de **tweede stap** zijn deze locaties, in een ruimtelijke studie nader in beeld gebracht (oa oppervlakte, eigenaar, bestemming) en onderzocht op de locatiecriteria. Voor iedere locatie worden de ruimtelijke gevolgen globaal in beeld gebracht. Aan de hand van deze informatie kan per locatie een bredere dan ruimtelijke afweging plaatsvinden; en worden bepaald of deze locaties kansrijk zijn voor de realisatie van een WHBS. Hierbij zijn in ieder geval ook de financiële en procedurele gevolgen van belang.

In de **derde stap** vindt nader onderzoek en afweging plaats van alleen de kansrijke locaties, dit resulteert uiteindelijk in een locatievoorstel voor het WHBS. Het locatievoorstel zal bij de ontwikkeling van het Masterplan integraal worden onderzocht in relatie tot de andere ontwikkelingen, zoals onder andere de Tracékeuze van de stedelijke ring, de herstructurering van Oud West, en de Goorloopzone. Op deze wijze worden de gevolgen en meerwaarde van een locatiekeuze voor de omgeving goed in beeld gebracht. Tevens kan daadwerkelijk de maakbaar- en haalbaarheid worden ingeschat.

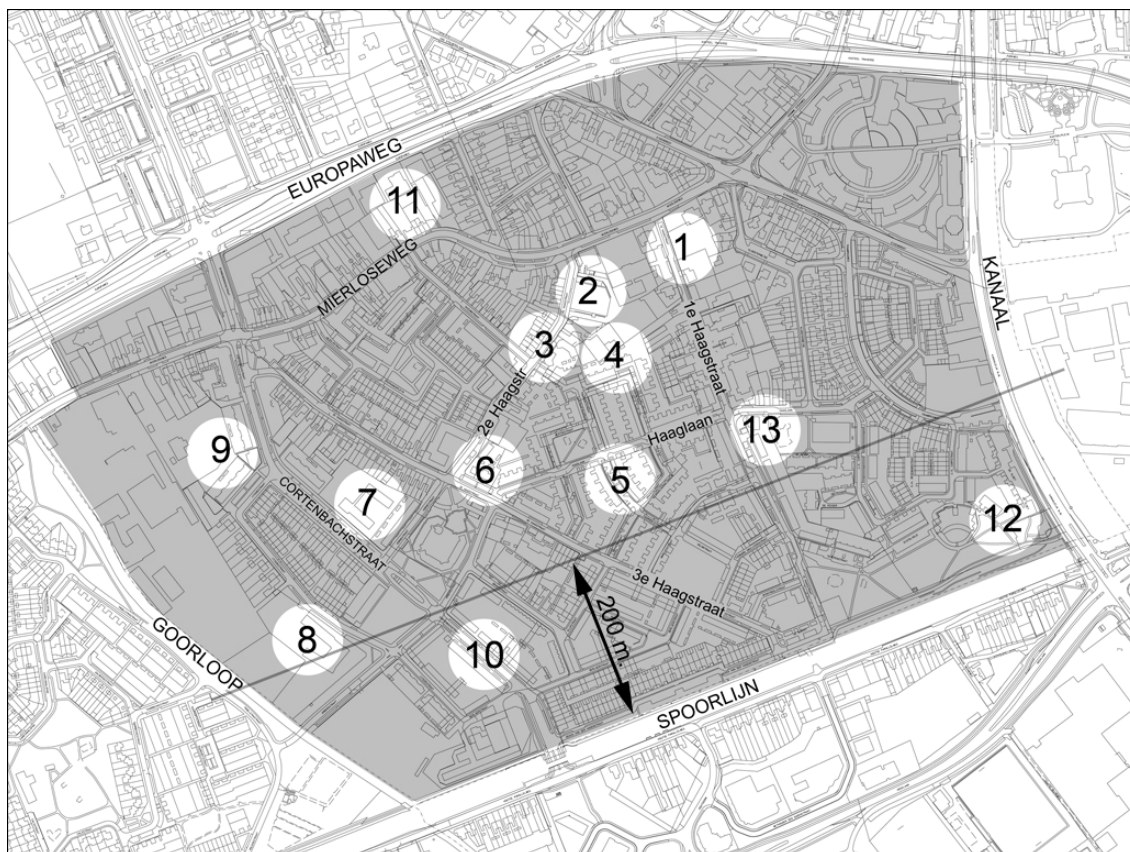
3. Locatieonderzoek

3.1 Stap 1. Potentiële locaties

In het plangebied van Helmond West zijn komen 13 locaties in aanmerking voor nader onderzoek. Deze locaties bieden in potentie ruimtelijke mogelijkheden voor de bouw van een WHBS.

De groslijst bestaat uit de volgende 13 locaties:

1. Locatie 'Praasterink', hoek Mierloseweg – 1^e Haagstraat
2. Locatie 'Supermarkt', vanaf de Mierloseweg tot het Patronaat
3. Locatie 'Kop van West' aan de 2^e Haagstraat
4. Locatie naast en achter wijkhuis 'Patronaat' (gedeeltelijk in Oud West)
5. Locatie centraal in Oud West
6. Locatie 'Kop van Oud West', hoek 2^e Haagstraat – 3^e Haagstraat – Haaglaan
7. Locatie van de voormalige school aan de Cortenbachstraat
8. Locatie van 'basisschool de Troubadour' aan de Troelstrastraat
9. Locatie hoek Cortenbachstraat – Ifterestraat, ter plaatse van woningblokken woCom
10. Locatie zuidelijk deel Cortenbachstraat (beide zijden zijn mogelijk)
11. Locatie Bako Mierloseweg 34-46 – Europalaan
12. Locatie park Distelveld
13. Locatie Hoek Haaglaan-3^e Haagstraat inclusief speelterrein.



Potentiële locaties WHBS Helmond West

3.1a. Stap 1a. Ruimtelijke locatiecriteria

Om inzicht te verkrijgen in de daadwerkelijke geschiktheid van de potentiële locaties is een aantal ruimtelijke locatiecriteria geformuleerd. De potentiële locaties zullen aan de hand van deze criteria nader worden getoetst.

De volgende criteria zijn gehanteerd:

- A. De locatie moet voldoende groot te zijn, uitgangspunt is een oppervlak van minimaal 5.000 m². Naast het gebouw zelf dient rekening gehouden te worden met voorzieningen in de openbare ruimte zoals ontsluiting, Zoen&Zoef-strook (Z&Z) en parkeren.

(Voor omvang van de locatie is De Fonkel in Binnenstad Oost gehanteerd. Deze locatie heeft een omvang van ca. 5.000m². Dit gebouw in 2 bouwlagen kent een vloeroppervlak van circa 7200 m² en een ondergrondse parkeergarage).

- B. Er mag geen belemmering aanwezig zijn die het gebruik als school of wijkhuis beperkt. (zowel milieutechnisch of anderszins.)

- C. De locatie dient beschikbaar te zijn of op korte termijn beschikbaar te maken zijn, zodanig dat bouwen binnen 5 jaar mogelijk is. Voor Samen Investeren dient de bouw in 2012 gestart te zijn.

- D. Ontwikkeling van de locatie dient niet afhankelijk te zijn van een andere, mogelijk onzekere, ontwikkeling.

- E. De locatie dient te passen binnen de gewenste toekomstige ruimtelijke structuur van Helmond West. De locatie dient voor de omgeving een meerwaarde te hebben.

- F. Het WHBS dient op de locatie goed inpasbaar te zijn in de omgeving.

- G. Verkeerskundig dient de locatie goed bereikbaar te zijn. Veilig voor voetgangers en fietsers en auto's. Ook voor parkeren en Z&Z dient voldoende ruimte te zijn om onveilige situaties te voorkomen.

- H. De locatie dient centraal binnen het verzorgingsgebied te liggen. Dit betreft zowel het verzorgingsgebied van beide scholen als dat van het WHBS.

(Suytkade en de apostelwijk kan als potentieel basisschoolverzorgingsgebied meegenomen worden.)

- I. Het is een zichtlocatie, het WHBS kan hier een visitekaartje voor de wijk zijn. Ook voor mensen die niet direct in de wijk moeten zijn is het goed zichtbaar, het ligt niet verstopt in de wijk.

- J. De locatie kan functioneren als een impuls voor de herstructurering en andere ontwikkelingen binnen Helmond West fungeren.

- K. De locatie heeft de mogelijkheid om ruimtelijk aansluitend het nieuwe Buurtpark+ te realiseren.

- L. Het draagvlak bij schoolbestuur, directie, ouders van leerlingen, gebruikers wijkhuis, wijkbewoners en wijkorganen.

3.1b. Stap 1b. Toetsing potentiële locaties

De 13 potentiële locaties zijn getoetst aan de hand van de ruimtelijk criteria. Naar aanleiding hiervan zijn de volgende locaties vervallen vanwege ongeschiktheid:

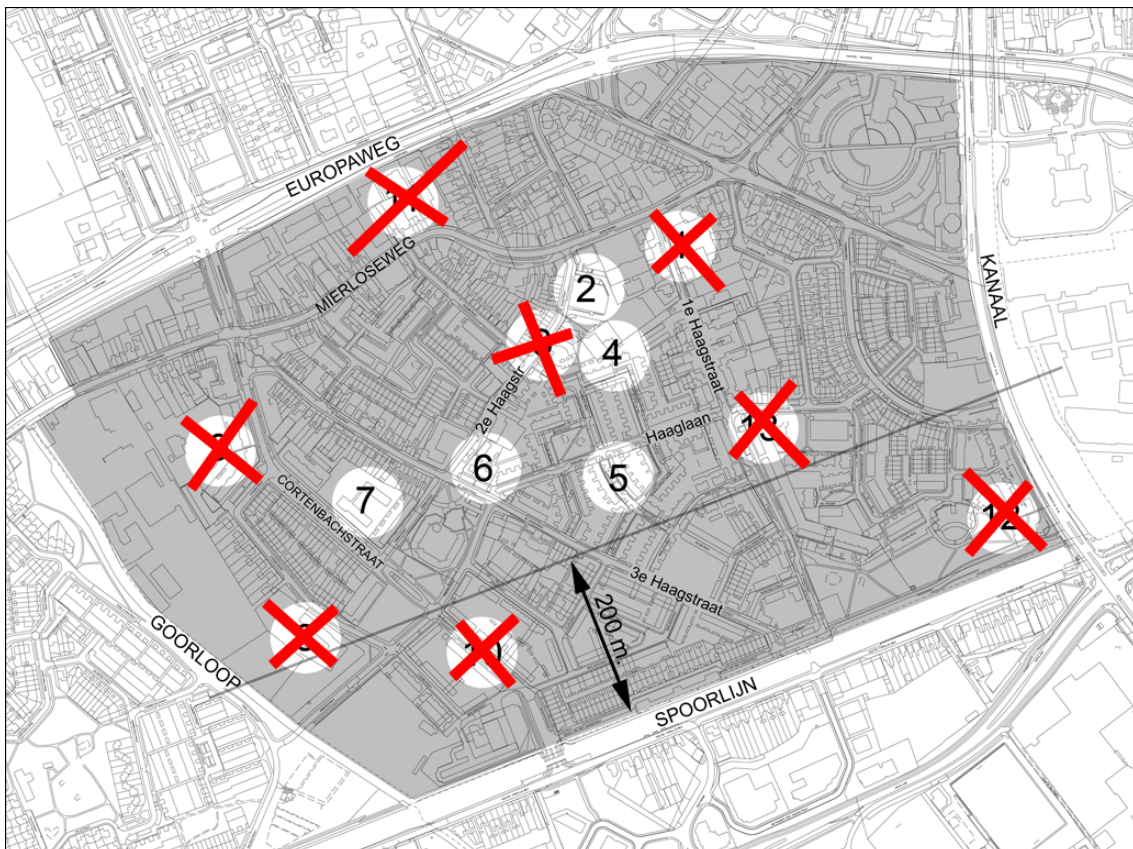
- Locatie 1. Hoek Mierloseweg – 1^e Haagstraat
Deze locatie is slechts circa 4.000 m² groot en daarmee te klein voor een WHBS.
- Locatie 3. 'Kop van West' aan de 2^e Haagstraat. Onlangs is woCom gestart met de 1^e fase van het woningbouwplan 'Kop van West'. De resterende omvang van deze locatie is onvoldoende voor de bouw van het WHBS.
- Locatie 8. Basisschool 'De Troubadour' vervalt als gevolg van de programmatisch uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Goorloopzone en Tracékeuze van de stedelijke ring.
- Locatie 9
woCom
Hoek Cortenbachstraat – Itterestraat, ter plaatse van woningblokken
Deze locatie vervalt als gevolg van de Tracékeuze van de stedelijke ring. Daarnaast is deze locatie afhankelijk van de mogelijke planontwikkeling op het terrein van Houthandel Raaymakers en daarmee te onzeker voor de korte termijn. De locatie is niet mogelijk zonder delen van de houthandel.
- Locatie 10. Zuidelijk deel Cortenbachstraat (beide zijden zijn mogelijk).
Deze locatie is gelegen binnen een afstand van 200 meter van de spoorlijn. In een beleidslijn Externe veiligheid is vastgelegd, dat zich binnen deze zone geen nieuwe functies voor niet of minder zelfredzame groepen mogen vestigen. Basisschoolkinderen zijn minder zelfredzaam. De locatie is ongeschikt.
Tevens is deze locatie afhankelijk van de Tracékeuze van de stedelijke ring.
- Locatie 11. Bako Mierloseweg 34-46 – Europalaan, deze locatie wordt momenteel door een projectontwikkelaar ontwikkeld tot woningbouw.
- Locatie 12. Park Distelveld is, evenals locatie 10, gelegen binnen 200 meter van het spoor en daarmee ongeschikt voor een basisschool. Daarnaast ligt deze locatie binnen een aantal milieutechnische zones (gasleiding, spoor- en verkeerslawaaier, industriezone Vlisco) die het gebruik als basisschool belemmeren.
- Locatie 13. Hoek Haaglaan-3^e Haagstraat inclusief speelterrein. Bij de ontwikkeling van deze locatie voor het WHBS vervalt een speel en groenplek in Helmond West. De behoefte aan meer Groen & Spelen in Helmond West is juist groot.

3.1.c. Stap 2. Nadere onderzoek en afweging kansrijke locaties

Na de toetsing van de potentiële locaties aan de hand van de ruimtelijke criteria komen 5 kansrijke locaties in aanmerking voor nader onderzoek. Het nadere onderzoek zal inzicht geven in de daadwerkelijke geschiktheid van de locatie. In tabelvorm zijn de onderzoeksresultaten weergegeven. Op basis van dit nader onderzoek vindt een afweging plaats.

De kansrijke locaties zijn:

- Locatie 2. 'Supermarkt', vanaf de Mierloseweg tot het Patronaat
- Locatie 4. Gelegen naast en achter wijkhuis 'Patronaat' (gedeeltelijk in Oud West)
- Locatie 5. Centraal in Oud West
- Locatie 6. 'Kop van Oud West', hoek 2^e Haagstraat – 3^e Haagstraat – Haaglaan
- Locatie 7. Voormalige school aan de Cortenbachstraat



Nader te onderzoeken kansrijke locaties

Locatie 2. "Supermarkt", vanaf de Mierloseweg tot het patronaat		
A	Grootte	Totale grootte circa 7.500 m ² , voldoende groot. Waarvan circa 3.000 m ² momenteel in gebruik is door de supermarkt. Circa 3.000m ² is eigendom van de Gemeente Helmond de resterende gronden zijn in eigendom van woCom. Het patronaat dient met respect ingepast te worden.
B	Belemmering	Aanwezigheid + verplaatsing supermarkt
C	Beschikbaar	Redelijk. Percelen zijn eigendom van gemeente, woCom en supermarkt.
D	Afhankelijkheid	De supermarkt dient een andere plek te krijgen in Helmond West
E	Structuur	Goed passend. Gelegen aan de Mierloseweg en de 2 ^e Haagstraat
F	Inpasbaarheid	Goed
G1	Auto	Goed
G2	Fiets en te voet	Goed
H	Centrale ligging	Ja
I	Zichtlocatie	Redelijk
J	Impuls	Matig
K	Buurtpark +	WHBS en Buurtpark is een zware ruimtelijk claim in Oud West, met name nabij Mierloseweg.
L	Draagvlak	Redelijk. Ligging aan aan Mierloseweg is acceptabel.
Conclusie		Afhankelijk van verplaatsing supermarkt te complex. Bouwstart voor 2012 lijkt niet realistisch i.v.m. teveel afhankelijkheden. Ruimtelijk geen mogelijkheden aanwezig voor een nieuwe supermarkt locatie.

Locatie 4. gelegen naast en achter wijkhuis "Patronaat" (gedeeltelijk in Oud West)		
A	Grootte	Alleen voldoende groot wanneer gedeeltelijk gelegen in Oud West. Het Patronaat dient met respect ingepast te worden. Hiervoor zijn goede mogelijkheden aangezien het aan de rand van de locatie ligt.
B	Belemmering	woCom wil hier graag de 2 ^e fase van het woningbouw 'Kop van West' realiseren. De 1 ^e fase is reeds in aanbouw.
C	Beschikbaarheid	Percelen zijn eigendom van gemeente en woCom
D	Afhankelijkheid	Realisatie woningbouwplan 2 ^e fase 'Kop van West' en herstructurering van Oud West
E	Structuur	Goed, gelegen aan de 2 ^e Haagstraat
F	Inpasbaarheid	Goed
G1	Auto	Redelijk
G2	Fiets en te voet	Goed
H	Centrale ligging	Ja
I	Zichtlocatie	Minder, niet zichtbaar vanaf de Mierloseweg
J	Impuls	Goed
K	Buurtpark +	WHBS en Buurtpark is een zware ruimtelijk claim in Oud West
L	Draagvlak	Minder (dan locatie 2), redelijk diep in de wijk gelegen. Geen mogelijkheden om er een mooie zichtbare locatie van te maken.
Conclusie		Vanwege goede ruimtelijke geschiktheid een optie ondanks minder imago

	<p>en ligging enigszins in de wijk. Afhankelijk van herstructurering Oud West. Ruimteclaim van het WHBS gaat ten koste van woningbouwprogramma Oud West. woCom reeds gestart met woningbouwontwikkeling op een gedeelte van de beoogde locatie</p>
--	---

Locatie 5. Centraal in Oud West		
A	Grootte	Voldoende groot, flexibel in te passen in herstructurering
B	Belemmering	Geen
C	Beschikbaarheid	Percelen zijn eigendom van gemeente en woCom
D	Afhankelijkheid	Afhankelijk van plan voor herstructurering.
E	Structuur	Redelijk, wanneer gelegen aan Haagstraat.
F	Inpasbaarheid	Goed
G1	Auto	Matig
G2	Fiets en te voet	Goed
H	Centrale ligging	Goed
I	Zichtlocatie	Slecht
J	Impuls	Goed
K	Buurtpark +	WHBS en Buurtpark is een zware ruimtelijk claim in Oud West
L	Draagvlak	Geen draagvlak bij schoolbestuur, maatschappelijke partners, woCom en bewoners- en huurdersorganisaties
Conclusie		Afhankelijk van herstructurering Oud West. Ruimteclaim van het WHBS gaat ten koste van woningbouwprogramma Oud West.

Locatie 6. "Kop van Oud West, hoek 2^e Haagstraat - 3^e Haagstraat – Haaglaan		
A	Grootte	Voldoende groot, flexibel
B	Belemmering	Geen
C	Beschikbaarheid	Percelen zijn eigendom van gemeente en woCom
D	Afhankelijkheid	Afhankelijk van plan voor herstructurering.
E	Structuur	Wanneer gelegen aan Haagstraat, redelijk
F	Inpasbaarheid	Goed
G1	Auto	Matig
G2	Fiets en te voet	Goed
H	Centrale ligging	Goed
I	Zichtlocatie	Slecht
J	Impuls	Goed
K	Buurtpark +	Goede mogelijkheden ??
L	Draagvlak	Geen draagvlak bij schoolbestuur, maatschappelijke partners, woCom en bewoners- en huurdersorganisaties
Conclusie		Afhankelijk van herstructurering Oud West. Ruimteclaim van het WHBS gaat ten koste van woningbouwprogramma Oud West.

Locatie 7. Voormalige school aan de Cortenbachstraat		
A	Grootte	Voldoende groot (inclusief perceel van de 10 woningen aan de Hornestraat)
B	Belemmering	Mogelijk milieu bij ombouw Cortenbachstraat tot stedelijke ring.
C	Beschikbaarheid	Percelen zijn eigendom van gemeente en woCom
D	Afhankelijkheid	Van tracékeuze stedelijke ring
E	Structuur	Goed passend aan de Cortenbachstraat en Hornestraat
F	Inpasbaarheid	Goed
G1	Auto	Goed
G2	Fiets en te voet	Goed
H	Centrale ligging	Goed
I	Zichtlocatie	Goed
J	Impuls	Goed, maakt een sociaal maatschappelijk hart mogelijk (Hagewinde)
K	Buurtpark +	Nabijheid van toekomstig wijkpark in de Goorloop
L	Draagvlak	Groot bij schoolbestuur, maatschappelijke partners, woCom en huurders- en bewonersorganisaties.
Conclusie		Goed

3.3 Stap 3. Locatievoorstel

Het nader onderzoek geeft inzicht in de voor- en nadelen van de locaties. In principe is de bouw van een WHBS op alle onderzochte locaties mogelijk. Wel lopen de voorwaarden waaronder de bouw mogelijk is nogal uiteen. Dit is van grote invloed op de planningstermijn. Op basis van dit onderzoek kan redelijk worden ingeschat of de bouw van het WHBS binnen 5 jaar een realistische optie is.

Het draagvlak voor de verschillende locaties is heel wisselend en ook de mogelijkheden tot integrale samenhang met de andere planonderdelen (ring, goorloop, herstructurering) wisselen sterk per locatie.

De drie locatiegroepen (omgeving Patronaat, omgeving Oud West en Hornestraat/Cortenbachstraat) zijn globaal gepeild bij bewonersorganisaties, scholen, maatschappelijke partners en huurderorganisaties. De locatie Hornestraat/Cortenbachstraat is de locatie met het meeste draagvlak. Voor de locatie omgeving Patronaat is het draagvlak wisselend en voor de locaties in Oud West is nagenoeg tot geen draagvlak.

Voor locatie 2 is verplaatsing van de supermarkt noodzakelijk, hetgeen een complicerende factor is. De locaties 4,5 en 6 leggen een ruimtelijke claim op herstructureringsgebied Oud West ten koste van de woningbouw en de behoefte aan meer groen. Dit maakt de realisatie van het WHBS in Oude West sterk afhankelijk van andere ontwikkelingen en programmatische afwegingen. WoCom is hier geen voorstander van en derhalve een voorstander van de locatie Cortenbachstraat..

Gelet op de complexiteit en de afhankelijkheid van andere ontwikkelingen in Helmond West, wordt alleen een slagvaardige ontwikkeling van de locatie Cortenbachstraat hoog ingeschat. Zeker gezien de planningstermijn van Samen Investeren. In het onderzoek scoort deze locatie op alle criteria hoog. Belangrijkste troeven zijn de vrijwel directe beschikbaarheid, centrale en goed bereikbare ligging, mogelijkheden tot ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke hart in relatie tot Haegewinde en de nabijheid van de Goorloopzone.

Bijlage 4: verzamelde reacties van de wijk en partners op de concept plannen

In deze bijlage zijn de reacties van de wijk en partners op de concept plannen, zoals deze tijdens diverse bijeenkomsten zijn gepresenteerd, opgenomen. Het betreft de reacties op hoofdlijnen. De reactiepeiling heeft plaatsgevonden in de periode juni tot en met september 2009 tijdens een aantal bijeenkomsten (zie hoofdstuk 11 wijkontwikkelingsprogramma).

Adviesgroep wijkontwikkeling

Deelnemers: vertegenwoordiging van Buurtbeheer, Ondernemersvereniging, jongeren, PHB, sleutelfiguren en huurderbelangenorganisaties. Leo Litjens van SWH was hierbij aanwezig als adviseur.

De globale reacties op de concept plannen:

- Perfecte locatie voor een wijkhuis Brede School.
- Bekijk of het mogelijk is om in het kader van de proeftuin samen te werken met het zonnepanelenbedrijf uit Helmond West.
- De bewonerscommissies zijn tevreden over de plannen.
- Is het mogelijk om de straatnamen te veranderen ?
- Bekijk of het mogelijk is om bestuurlijk het gesprek aan te gaan met groepen jongeren. De aanwezige jongere gaat dit aankaarten bij de jongeren in de wijk.

Maatschappelijke partners

Genodigde organisaties: BJ Brabant, Bureau Jeugdzorg Helmond, De Troubadour, GGD Brabant ZO, LEVgroep, Maria school, Novadic-Kentron, Politie, ROC ter AA, SKPOH, Stadswacht, Stichting Peuterspeelzaal, SWH, SWOH, Werkconsult en woCom.

De reacties van de partners op de concept plannen:

- Complimenten, goede plannen.
- Zorg om het vasthouden aan de gewenste resultaten in het vervolgtraject.
- Tevreden over meedenk proces tot nu toe. (SKPOH)
- Taal: idee om te bekijken in hoeverre in het communicatietraject er op een creatieve manier met taal omgegaan kan worden. SKPOH biedt aan om hierover mee te denken. Suggestie: bekijk als voorbeeld de taalwerkplaats in Eindhoven.
- De ouderbetrokkenheid bij de scholen wordt beter, vooral als de ouders persoonlijk, bijvoorbeeld via een telefoongesprek, benaderd worden.
- Denk aan de veiligheid in de wijk en ruimte voor kinderen. In het kader van overgewicht is het heel belangrijk dat kinderen ook fietsen en bewegen en niet steeds met de auto gaan. (GGD)
- Vraag van SKPOH aan woCom: gaat woCom het Wijkhuis Brede School gebouw neerzetten. Antwoord woCom: nee

Inloopdagen

Voor wijkbewoners, (maatschappelijke) partners, raadsleden en geïnteresseerden.

De hieronder opgenomen reacties betreffen de algemene reacties. Vragen/reacties over individuele woningen/problemen zijn hierin niet opgenomen.

De vorm van de inloopdagen was verschillend. Op 14 en 20 juli betrof het een algemene inloop, waarbij er per thema(stand) de gelegenheid was tot het stellen van vragen en het geven van reacties. Voor 23 september is er, in overleg met Buurtbeheer, gekozen voor een andere vorm, plenaire presentatie met een vragen/reactieronde.

De reacties naar aanleiding van de inloopmomenten op 14 en 20 juli 2009:

- Wijkhuis Brede School: in het algemeen positief over de locatie hoek Hornestraat/Cortenbachstraat. Wel praktische vraagpunten:
 - hoeveel etages krijgt het? Toch niet te hoog?
 - wordt er wel rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid?
 - aan welke kant komt de ingang van de school?
 - kunnen we de zonneschermen over kopen?
 - is er geen inkijk?
- Idee: veiling houden van spullen oude school Cortenbachstraat
- Wonen: de meeste bewoners van sloopwoningen zijn redelijk gelaten. Ze weten dat ze een andere woning en een verhuisvergoeding krijgen. Enerzijds vinden veel bewoners van verouderde woningen het jammer dat hun huis niet wordt gesloopt. Anderzijds waren ook bewoners die geen begrip hadden voor de sloopplannen omdat de woningen nog technisch goed zijn. Qua vraagstelling over het algemeen individuele belang.
- Tracé: bewoners zijn niet betrokken geweest in de wijziging van de plannen. Voor de bewoners van de IJterestraat was het tracé Buitenom nieuw. Ondernemers van het Combicentrum maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de Mierloseweg met aanleg van de stedelijke ring.
- Algemeen: men wil snel resultaat zien.
- Goorloop: de goorloopzone eindigt niet bij de spoorlijn en de Europaweg. Vraag is hoe de gemeente een veilige verbinding naar aangrenzende gebieden voor mens en dier wil realiseren.
- De sociaal maatschappelijke setting (met z'n gezelligheid) in met name Oud West wordt niet door iedereen als iets negatiefs ervaren.

De algemene reacties naar aanleiding van de presentatie op 23 september 2009:

Wonen:

- Zorg over de manier waarop nieuwe/tijdelijke woonruimte toegewezen wordt en dat passend wonen wel in Helmond moet zijn en niet bijvoorbeeld in Someren. woCom geeft aan de nieuwe/wisselwoning zo veel mogelijk in overleg met bewoners af te stemmen. Er wordt hierbij gekeken naar de situatie / wensen van de bewoner. woCom probeert iedereen in Helmond te plaatsen maar het kan voorkomen dat iemand een aanbod krijgt voor Someren of 't Hout. Mocht een bewoner in een financieel verbeterde situatie (dus nu scheef wonen) zitten dan kan dat inhouden dat de nieuwe woonruimte een hogere huur heeft. De huizen met de lage huurprijzen zijn voor bewoners met de lagere inkomens.
- Zorgen over het aantal sociale huurwoningen dat teruggebouwd wordt. Wethouder Stienen: in Helmond blijft het aantal sociale woningen ongeveer gelijk zoals opgenomen in de prestatieafspraken met de corporaties, namelijk 14.000 op stadsniveau. We monitoren dit op stadsniveau. Elders in Helmond zijn goedkopere woningen gebouwd terwijl er eerst bijvoorbeeld niets was. In Helmond West is het noodzakelijk om een kwaliteitsslag te maken, wat betekent dat het niet mogelijk is om alles in de goedkope prijsklasse terug te bouwen.
- Hoeveel bewoners kunnen er maximaal terug naar de wijk?
- Wocom: naar verwachting tussen de 150 en 200 woningen voor de totale wijk. Hiervan is 2/3 huur, 1/3 koop. De ervaring leert dat bij herstructurering niet iedereen terug wil naar de wijk, zeker niet na een tijdje in een nieuwe woning gewoond te hebben en daar geaard te zijn. De sociale huurprijzen van de nieuwe woningen variëren tussen de €350,- en €645,-. De gemiddelde huurprijs is 500,-. Aangegeven wordt dat dit duurzame woningen zijn met lage energielasten waardoor de totale lasten (huur en energie) niet veel hoger uit zullen vallen.

Goorloop:

- Een pleidooi voor een verbinding tussen de Apostelwijk en Helmond West door de Goorloop. Nu is er een unieke kans om de grens te slechten. Wijkbewoners willen hierover meedenken. Ook moet de Goorloop, het groen en de ecozone meer in de wijk gaan leven.
- Provincie: dit is wat de provincie wil bereiken. Dat de barrière een verbinding wordt, die ook veilig moet zijn. Samen met burgers, gebruikers en het waterschap werken zij hieraan.
- Suggestie: betrek de apostelwijk bij Helmond West via de Goorloop.
- Er wordt vanuit de bewonerscommissie positief gereageerd over de Goorloop en de verbinding.

'BuitenOm'-tracé:

- Vraag is waarom gekozen is voor het Buitenomtracé en niet voor het oorspronkelijke Cortenbachtracé en kan daar nog verandering in komen?
- Gemeente: het Buitenomtracé heeft de minste nadelen gaf van de twee keuzes. Zo wordt de wijk niet in tweeën gesplitst en hoeven er minder huizen te wijken. Alle opties zijn goed afgewogen. We zijn ons ervan bewust dat het voor de bewoners moeilijk is, maar ook dat we bij beide keuzes mensen teleurstellen. Uiteindelijk beslist de gemeenteraad over het definitieve wijkontwikkelingsplan.
- Wordt het uitzicht straks op stilstaande auto's, mede omdat de stoplichten niet op elkaar afgestemd zijn.
- Gemeente: er wordt beaamd dat de stoplichten nog niet goed zijn afgestemd. Punt heeft aandacht en wordt nogmaals meegenomen.
- Bewoners van de te handhaven woningen aan de Ifterestraat zien hun woonomgeving met de komst van de stedelijke ring ingrijpend veranderen. Zij vragen zich af hoe druk de weg wordt, komt er een geluidsscherm en dat soort zaken. Deze bewoners tonen weinig interesse in de herinrichting van de Goorloop
- Gemeente: Een goede voorlichting in vervolgtraject is noodzakelijk. De wet geluidshinder wordt gehandhaafd. Het te verwachten geluidsniveau moet nog berekend worden, maar voor de bouw zal dit al bekend zijn.
- Gemeenteraad heeft in 2006/2007 ingestemd met het wegennet. Doel was een vloeiende verkeersbeweging, maar dit trekt ook meer verkeer aan. Worden er maatregelen genomen om dit toch te voorkomen door bijv. een ring groot om de stad heen?
- Het weren van te veel auto/vracht verkeer door de stad is een gezamenlijke zorg. Als het verkeer te veel / vaak stilstaat gaan ze alternatieven zoeken.
- Gemeente: wethouder Houthoofd is met een studie duurzaamheid bezig om oplossingen te zoeken voor de verkeersproblemen en ze niet alleen te verplaatsen.

Wijkhuis Brede School:

- Vraag is waarom de plaats van het Wijkhuis Brede School niet op de plek van het Patronaat komt. Gemeente: uiteraard is deze locatie ook overwogen. Er heeft een uitgebreide locatiestudie plaatsgevonden en daaruit kwam de locatie Cortenbach-/Hornestraat als beste uit de bus. Deze locatiestudie wordt gepresenteerd in de raadscommissievergadering op 13 november.

Overige vragen / ideeën:

- Suggestie: maak een politiebureau in het gezondheidscentrum en verplaats het bedrijvencentrum naar Munster Staalbouw.
- De behoefte aan meer groen in Helmond West is groot, maar er is ook bezorgdheid over het onderhoud en de veiligheid van de groenplekken. Jongeren zorgen nu vaak voor overlast.

- Door de wethouders wordt beaamd dat de groenvoorziening goed beheerd zal moeten worden en dat er aandacht moet zijn voor veiligheid. Het jongerenprobleem wordt al aangepakt.
- Vragen over de locatie van de Dahlia tuinen, volkstuin en de houthandel. De wethouder geeft aan dat de gemeente in gesprek is met alle partijen.
- Vraag of de overweg bij Mierlo-Hout dicht gaat als de stedelijke ring klaar is.
- Deze gaat niet dicht. Er wordt wel een studie naar verricht door de wijkraad Mierlo-Hout.
- Wat wordt de functie van het Patronaat als het Wijkhuis Bredeschool er is? De functie van wijkhuis gaat in ieder geval vervallen. Deze komt in het Wijkhuis Brede School. De nieuwe functie is nog niet bekend, dit wordt nog onderzocht.
- Tip: denk aan elektrische auto's of overladen op kleinere auto's voordat je de stad in mag.

Algemeen:

- Complimenten voor de info die vanavond gegeven is. Voldoet aan de vragen die er waren in juli/augustus.

Bijlage 5: Raming financiën Helmond West

Per programmaonderdeel worden separate kredietvoorstellen opgesteld en voorgelegd.

Om de wijkvisie Helmond West (besluitvorming oktober 2008) financieel haalbaar te maken, is in de Voorjaarsnota 2008 een voorstel ingediend. Dit voorstel is overgenomen in de Begroting 2009.

Inmiddels heeft ook een nog te bekrachtigen financiële vertaling plaatsgevonden van de plannen op hoofdlijnen. In combinatie met het onderhandelingsresultaat en het resultaat van een aantal, deels nog lopende, subsidietrajecten leidt dit tot een aangepast overzicht in de investeringen en dekking wijkvisie Helmond West. Een overzicht, waarin ook de bijdragen van derden zijn opgenomen. Uiteraard moeten de plannen financieel nog meer in detail uitgewerkt worden en dienen er op onderdelen nog definitieve afspraken met Provincie en woCom gemaakt te worden.

Toelichting wijzigingen t.o.v. Voorjaarsnota 2008:

- De investering in ruimtelijke structuur en wonen is verlaagd door het beperktere nieuwbouwprogramma en het onderhandelingsresultaat met woCom. Dit betekent dat het programma in de openbare ruimte voor Helmond West beperkter is, dan in eerste instantie was voorzien.
- De investering voor de plus van het Wijkhuis Brede School betreft een plus in duurzaamheid en multifunctionaliteit. Deze investering wordt uitsluitend gedekt door subsidies van het Rijk en de Provincie. Inmiddels is duidelijk geworden dat de Proeftuinsubsidie van € 500.000,- voor een frisse school niet gerealiseerd gaat worden. Dit betekent dat het plusbedrag ('plus op Wijkhuis Brede School') ook verlaagd is met € 500.000,- t.o.v. het eerdere overzicht. Dit geldt ook voor de dekking ('Provincie Proeftuinen').
- Grondopbrengsten woningen betreft de grondopbrengsten van de woningen die gelegen zijn naast het nieuwe tracé 'BuitenOm'.
- De cijfers voor het 'BuitenOm'-tracé zijn in een aparte tabel opgenomen.
- De bijdrage van woCom moet intern verrekend worden met de grondverwerving van het 'BuitenOm'-tracé en het Wijkhuis Brede School.
- Een aantal subsidies is nog niet 100% definitief (OP ZUID en extra subsidie Proeftuin). Mochten deze subsidies niet gerealiseerd worden, dan worden andere subsidies aangevraagd of wordt het programma beperkter (b.v. Proeftuin).
- Totale reserve Strategische Investerings Mobiliteit bedraagt € 35 miljoen.
- De bedragen voor de Goorloopzone betreffen de bedragen voor het deel dat in Helmond West ligt.

Overzicht kosten en dekking 'BuitenOm' tracé⁷

Kosten	Raming
Tunnel	€ 27,20
Grondverwerving	€ 9,90
Kosten tracé	€ 3,20
Totaal	€ 40,30

Dekking	
Samen Investeren	€ 3,40
Spoorse doorsnijding Provincie	€ 7,70
Spoorse doorsnijding Rijk ⁸	€ 7,70
Fonds Strategische Investerings	€ 21,50
Totaal	€ 40,30

⁷ Bedragen zijn weergegeven in miljoenen.

⁸ De subsidie is toegekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Voorlopige raming investeringen en dekking wijkvisie Helmond West gemeente

Investerings	Investering	Exploitatie (5 jr)	Totaal
Ruimtelijke structuur en wonen	€ 8.552.000		€ 8.552.000
Planontwikkeling & projectleiding (S&B/S&E)	€ 1.000.000		€ 1.000.000
Grondopbrengsten woningen	€ 452.000-		€ 452.000-
Wijkhuis Brede School	€ 11.000.000		€ 11.000.000
Plus op Wijkhuis Brede School	€ 2.000.000		€ 2.000.000
Groen en spelen	-		-
Wijkwinkelcentrum (Mierloseweg)	€ 1.000.000		€ 1.000.000
'BuitenOm' tracé	Separaat overzicht		Separaat overzicht
Goorloopzone (gebied in Helmond West)	€ 12.000.000		€12.000.000
Diverse sociaal-maatschappelijke maatregelen (5 jaar)		€ 5.700.000	€ 5.700.000
Lopende projecten die gedekt worden uit het IVP 815.10	€ 700.000		€ 700.000
1 Totaal investeringen	€ 35.800.000	€ 5.700.000	€ 41.500.000
Dekkingsbronnen			
Beschikbare dekking			
IVP 815.10 (2007-2011) uitvoering plan van aanpak Helmond West	€ 2.200.000		€ 2.200.000
Opbrengst Mariaschool	€ 400.000		€ 400.000
Rendabel deel Wijkhuis Brede School	€ 2.000.000		€ 2.000.000
Bijdrage uit jaarrekening resultaat Berap, voorstel financiën	€ 3.000.000		€ 3.000.000
Onderhoudsprogramma wegen/rioleringen (7 jaar)	€ 1.000.000		€ 1.000.000
WMO subsidieprogramma (5 jaar)		€ 1.250.000	€ 1.250.000
WWB (Wet Werk en Bijstand) (5 jaar)		€ 3.250.000	€ 3.250.000
Dekking Goorloop Samen Investeren	€ 5.000.000		€ 5.000.000
Dekking Goorloop Waterschap Aa en Maas	€ 4.000.000		€ 4.000.000
2 Totaal dekking volgens voorstel	€ 17.600.000	€ 4.500.000	€ 22.100.000
3 Noodzakelijke restant dekking (subsidies, derden, eigen):	€ 18.200.000	€ 1.200.000	€ 19.400.000
Externe dekking (subsidies en woCom)			
Toezegging Rijk	€ 2.000.000		€ 2.000.000
GSB OP ZUID (nog formeel aanvragen)	€ 1.300.000		€ 1.300.000
Provincie leefbaarheid	€ 4.600.000	€ 400.000	€ 5.000.000
Provincie Proeftuinen (onzeker)	€ 1.000.000		€ 1.000.000
woCom	€ 2.600.000		€ 2.600.000
Totaal externe dekking	€ 11.500.000	€ 400.000	€ 11.900.000
4 Tekort	€ 6.700.000	€ 800.000	€ 7.500.000
Beschikbare dekking gemeente restant			
Voorjaarsnota 2008 reserve Strategische			€ 5.493.200

Investeringen			
Voorjaarsnota 2008 Samen Investeren			€ 2.006.800
5 Saldo dekking gemeente			€0