



Aanwezig:	Voorzitter	: dhr. N. Zarroy
	CDA	: dhr. S. Dere, dhr. E.R. Luyben, dhr. T. van Wetten
	VVD	: dhr. R. Michiels, dhr. J. Möllmann
	PvdA	: dhr. H. de Mare, mevr. M. van der Pijl
	D66	: dhr. J. van den Bogaard, mevr. G. van den Waardenburg
	SP	: dhr. G. Klaus, dhr. H. Verbakel
	Lokaal Sterk	: dhr. T. Kuypers, mevr. K. Breuer, dhr. J. Hamacher
	Helder Helmond	: dhr. M. van de Westerlo, dhr. M. Rieter
	Groen Links	: mevr. A. Maas
	Senioren 2013	: dhr. F. Peters
	Plan	: dhr. H. de Leest
	Portefeuillehouder(s)	: wethouder F. Stienen Wethouder E. de Vries
	Commissiegriffier	: mevr. B. van der Berg
	Notulist	: mevr. M. van Hout

Afwezig: Dhr. van Mullekom

## 1. Opening en mededelingen

### Voorzitter

Op de agenda staat dat we de burgemeester van San Marcos ontvangen. Ik kan u mededelen dat hij een uitgebreid welkomstwoord had voorbereid in het Spaans. Helaas mag ik daar geen gebruik van maken, wie weet een andere keer. Aan mijn linkerkant zit u Bauke zitten en dat is vanwege het feit dat mevrouw Frerichs vanwege ziekte afwezig is. We hebben namens de Commissie en de Griffie een bos bloemen naar haar opgestuurd.

### Wethouder Stienen

Ik heb een vraag openstaan van een aantal maanden geleden over de musea. Helder Helmond en D66 waar het ging over Gaviolizaal en Edah, met de vraag omdat in één van de Commissievergaderingen met u te bespreken. Dat is mijn voornemen ook, A.s. dinsdag spreek ik met het college over de musea aangelegenheden. Dan kom ik zo snel mogelijk bij u terug om met u daarover te spreken. Voornemen is om eind 2018 ook partners activiteiten te gaan ontwikkelen. Het Edahmuseum Oranjekade kunnen tot eind van dit jaar blijven zitten in de Gaviolizaal. Industrieel Atrium is bij mij geweest met een aantal opgaven. U heeft kennis genomen van een mogelijk computermuseum met een enthousiaste Helmonder die Corridor 64 en andere alternatieven uit het verleden wil gaan doen. Er moet wel fundamenteel een discussie worden gevoerd wat gaan we nu doen. Gaan we een solitair museum opzetten, gaan we 1 museum maken en wat is de toekomst? Wij hebben voor het Edahmuseum een Amsterdams organisatiebureau gevraagd om een doorkijk te maken over de ontwikkelingen die Thieu de Wit al in gang heeft gezet. Die rapportage is op dit moment bij de gemeente en is nog niet met mij besproken en nog niet met het college. Ik wil dit graag nog even intern houden. Maar we nemen het ook mee in de ontwikkelingen en bespreken dit in de Commissie, hopelijk in juni of juli.

## 2. Beantwoording ingediende technische vragen ten behoeve van technische rondvraag

Er zijn geen technische vragen.

## 3. Notulen vergadering 11 april 2017

### Dhr. de Mare

In de vorige vergadering eindigde de wethouder met een geweldige zin "We hebben de volgende week de Raadsbijeenkomst gehad". Deze zin klopt niet. Verder geen wijzigingen.

## 4. Gewijzigd vaststellen bestemmingsplan Stiphout-Molenvan

### Dhr. Hamacher

Met betrekking tot dit agendapunt vragen wij aandacht voor de natuurcompensatie. De vraag is, of die lokaal of in de nabijheid kan plaatsvinden. We begrijpen uit de stukken dat dat moeilijk ligt. Gezien het feit, dat parkeren op het moment slecht geregeld is, ondersteunen we het aanleggen van parkeerplaatsen. We vragen speciaal aandacht voor de parkeerproblemen van de omliggende verenigingen, die mede hierdoor ook grotendeels zouden kunnen worden opgelost. Tenslotte vragen we aandacht voor mogelijke uitbreiding van de accommodatie van voetbalvereniging Stiphout [Vooruit. Mogelijk hebben zij, ten gevolge van de vastgestelde visie op amateurvoetbal, op korte of middellange termijn behoefte aan extra capaciteit.

### Dhr. Rieter

We kunnen vinden in dit voorstel. Het toont weer aan dat het indienen van een zienswijze wel degelijk zin heeft.

Er is een aanpassing gedaan in het bestemmingsplan. Naar aanleiding van het bestemmingsplan is de vraag of er schot is in de ontwikkelingen voor het starten van de Natuurpoort?

#### **Wethouder Stienen**

De natuurcompensatie staat nu gepland bij het Coovelsbos. Dit staat ook in het bestemmingsplan beschreven. Dit is een voorwaarde van de Provincie om toestemming te krijgen. Provincie heeft gezegd dat er extra compensatie moest plaatsvinden. Parkeerproblemen is een aandachtspunt, ook voor de wethouder de Vries. In het kader van de amateurvoetbalvisie dat het complex met HAC, Gilde en voetbalvereniging Stiphout in relatie tot Natuurpoort nu een integrale aanpak vraagt. Dat gaan we zeker oppakken. Natuurpoort: eind mei hebben we overleg met de ontwikkelaar over een concept koopovereenkomst. Dan is het afhankelijk hoe snel de ontwikkelaar het in gang moet zetten.

#### **Dhr. de Mare**

Een reactie op de vraag van de heer Hamacher. Bij het beoordelen van het bestemmingsplan staat dat het bouwvlak het volledige terrein van de sportverenigingen omvat, en er staat als voorwaarde bij "als oppervlakte bestaand". Is dat een normale manier om iets aan te geven? Het geeft vrij veel mogelijkheden.

#### **Wethouder Stienen**

Ik vind dit een technische vraag. Ik kom hier schriftelijk op terug.

#### **Voorzitter**

Het kan nu in feite geen hamerstuk worden.

#### **Dhr. de Mare**

Excuses, als dat de consequentie is dan trek ik ter plekke mijn vraag in.

#### **Voorzitter**

We kunnen het ook los van elkaar trekken. Misschien wordt het vaker bij bestemmingsplannen beschreven en dan is een algemene vraag en daar krijgt u schriftelijk een antwoord op. Dan kunnen we dit als een hamerstuk opgeven.

#### **ADVIES**

Alle fracties gaan unaniem akkoord.  
Dit onderwerp kan als hamerstuk aan de raad worden aangeboden.

### **5. Onderzoek aansluiting Kanaaldijk N279**

#### **Dhr. Klaus**

Volgens het onderzoek is er een soort waterbedeffect. Links komt de verlichting, maar het verkeer verplaatst zich naar rechts en levert daar nieuwe problemen op. Rechts is in dit geval de Kanaaldijk, Julianalaan en Aarle-Rixtelweg en verder. U kunt de oplossing vinden zonder dat er nieuwe problemen ontstaan en daar voldoet deze aansluiting niet aan. Wij kunnen instemmen met het voorliggende voorstel.

#### **Dhr. Möllmann**

De VVD fractie heeft kennis genomen van de uitkomsten van de uitgevoerde QuickScan. Wij constateren dat de aansluiting van N279 op de Kanaaldijk tussen Aarle-Rixtel en Helmond een aanzuigende werking heeft van het verkeer met name op de Kanaaldijk en de Julianalaan. We steunen het college met het besluit om niet in te stemmen met het vervolgonderzoek. Wel blijven we graag in gesprek met gemeente Laarbeek en Gemert Bakel om te komen tot een oplossing voor deze regionale problematiek.

#### **Dhr. van Wetten**

Het CDA kan de keuze van het college voorstellen bij dit onderwerp. Maar nee te zeggen tegen de onderzochte oplossingen dan zijn we er nog niet. We zullen moeten blijven streven naar een betere bereikbaarheid van Helmond. We vragen daarbij het college op basis van het onderzoek of de alternatieven zijn besproken of meegewogen die verder reiken dan alleen de inbrenger. Daarnaast verzoeken we het college om concreter te worden in de vervolgstappen. Alleen in gesprek te gaan met de buurgemeentes zonder er een concreet tijdspad aan te verbinden of doelstelling geeft het CDA niet de indruk dat we voortvarend te werk blijven gaan.

#### **Mevr. van den Waardenburg**

Destijds heeft D66 ingestemd met het onderzoek, omdat we ook wel zien dat er een verkeersknelpunt bestaat bij deze brug. Uit de QuickScan blijkt dat zich in Helmond een verschuiving van verkeersdruk voordoet van het oosten naar het westen van de stad. De verkeersstroom aan het westen van de stad leidt tot problemen. En deze concentreren zich met name op de Julianalaan. Aangezien deze weg erg druk bezocht is, lijkt een extra toename ons niet wenselijk. Zeker vanuit verkeersdeskundig aspect, maar ook vanuit het leefbaarheidsaspect. Verder zet deze drukte zich ook voort op de Jan van Brabantlaan en Boerhaavelaan. Deze straten zijn hier nog niet op ingericht. Mogelijk heeft deze optie ook effect op de leefbaarheid bij de Groene Loper, maar dat moet nog nader onderzocht worden. Al met al lijkt per saldo een verschuiving van de verkeersdrukte te ontstaan in Helmond. We begrijpen het standpunt van het college en onderstrepen het belang om in gesprek te blijven met gemeente Laarbeek en gemeente Gemert-Bakel.

#### **Dhr. de Mare**

In december vorig jaar hebben wij het Centrumperspectief Helmond 2030 besproken. In de behandeling in deze commissie hebben wij toen nadrukkelijk gewezen op het grote risico dat die plannen een hogere verkeersbelasting op met name de Julianalaan met zich mee zou brengen. Ik heb de notulen van 13 december er nog eens op nagelezen en het antwoord van de wethouder toen kwam er op neer dat zo'n aspect nader onderzocht zou moeten worden, en dat als de verkeersstroom op de Julianalaan onacceptabel hoger zou worden de – min of meer – knip in de Kanaaldijk niet door zou kunnen gaan. Met die toezegging tot nader onderzoek en reflectie op de consequenties hebben wij toen ingestemd met het Centrumperspectief. Nu ligt een ander vooronderzoek - in dit geval "Quick-scan" geheten - voor, naar een wezenlijke verandering van de verkeersstructuur aan de noordzijde van Helmond. Een door drie gemeenten gezamenlijk opgedragen onderzoek. Wat eigenlijk bol staat van de positieve verkeerskundige effecten van deze nieuwe verbinding:

- Het zal veel rustiger worden in Beek en Donk;
- Het zal rustiger worden in de woonstraten in Aarle-Rixtel;
- De diverse sluiproutes tussen Gemert en Helmond zullen rustiger worden, en de verbinding tussen Gemert – en eigenlijk het hele gebied ten noorden van Helmond - en het centrum van Helmond zal sneller en overzichtelijker worden;
- Het zal rustiger worden in Helmond-Oost, omdat het doorgaande verkeer naar andere Helmondse wijken daar dan niet meer door heen hoeft te rijden;
- En: wellicht nog wel het meest veelzeggende: het doorgaande verkeer van Gemert en omstreken naar Eindhoven zal via de N615 blijven rijden. M.a.w. er zal geen sprake zijn van een aantrekkende werking van doorgaand verkeer wat door Helmond-Noord-West zal gaan rijden.

En, er wordt ook één mogelijk knelpunt aangegeven: dat de drukte op de Julianalaan, Aarle-Rixtelseweg en de Jan van Brabantlaan zal toenemen. Je zou dan dus, net als bij het Centrumperspectief, verwachten dat het College verheugd zou reageren op al die aanzienlijke voordelen, en samen met de beide buurgemeenten vervolgonderzoek zal opdragen, om al die voordelen te bereiken, en om met slimme oplossingen dat ene nadeel zo veel mogelijk te beperken of zelfs te elimineren. Maar dat is niet het geval: het College stelt voor nu voor om op basis van deze Quick-scan al te besluiten om géén nader onderzoek naar deze verder veelbelovende aansluiting te doen. Zullen we naar analogie hiermee de ontwikkeling van het Centrumperspectief dan ook maar stopzetten?

Wij zijn het hier dus duidelijk niet mee eens.

Wij denken – zeker gezien de vele voordelen die deze aansluiting voor onze buurgemeenten zal gaan betekenen – dat we het niet kunnen maken om dit idee niet nader te onderzoeken. Natuurlijk met de intentie om dat mogelijke nadeel van de wellicht toenemende verkeersdruk in Helmond-Noord-West te elimineren.

Ik zeg dat laatste zo omfloerst, omdat wij naast alle logische observaties wel enige merkwaardigheden zien in de conclusies in de Quick-scan-studie. Waarvan ik er twee wil noemen:

1. Als de nieuwe aansluiting zo druk gebruikt gaat worden, maar géén doorgaand verkeer zal aantrekken, dan betreft het dus vooral verkeer van en naar de westelijke Helmondse wijken zélf. En hoe rijdt dat dan nú van en naar het noordoosten? Juist: via de Aarle-Rixtelseweg, Via de Kanaaldijk-Noord, via het Oostende en alle vervolgwegen naar de N279, en wellicht zelfs binnendoor via Croy! Dus het overgrote gedeelte van die auto's rijdt nu ook al over de Jan van Brabantlaan, en grotendeels ook over de Julianalaan!
2. De analyse ten aanzien van de twee aansluitingsvarianten bij Aarle-Rixtel komt ons heel merkwaardig over: Er worden namelijk veel voordelen toegeschreven aan de noordelijke optie. Maar dat betekent dat al het verkeer daar dan nog steeds via de krappe kruising Kanaaldijk – Klokkengietierstraat moet lopen. Wij denken eigenlijk dat dat helemaal niet zo aantrekkelijk is, want dat knooppunt naast de brug is nu al een flink knelpunt. Inmiddels hebben wij begrepen dat men in Aarle-Rixtel deze mening ook deelt.

Dat zijn dus twee aspecten die op z'n minst verduidelijking behoeven.

En daarnaast heeft deze Quick-scan aspecten zoals leefbaarheidconsequenties voor de verschillende locaties nog helemaal niet bekeken. Wij denken dat deze verkeersaansluiting het juist wél verdient om nader onderzocht te worden. Zo zou aan de volgende mogelijkheden kunnen worden gedacht:

1. Optimaliseer in Aarle-Rixtel de zuidelijke aansluiting, door deze door te laten lopen tot aan de Helmondseweg en de kop van de Bosscheweg. Dat verlicht de verkeersdruk in het oostelijk deel van Aarle-Rixtel nog meer en verspreidt het verkeer naar Helmond – net als nu - beter over de Kanaaldijk en de Aarle-Rixtelseweg;
2. Optimaliseer in Helmond de aansluiting tussen de Kanaaldijk en de Prins Hendriklaan, via een aan te passen Beatrixlaan. Wellicht dat daarvoor het zuidelijkste deel van het Raaymakers-pand zelfs kan wijken. De rampzalige verkeerssituatie bij de aansluiting van de Steenweg op de bocht van de President Rooseveltlaan en de Prins Hendriklaan kan dan ook een gewoon overzichtelijk kruispunt worden, en de afsluiting van de Kanaaldijk kan plaats vinden net ten zuiden van die aansluiting van die verbeterde Beatrixlaan. Die weg zal overigens zeker géén soort binnenring moeten worden, maar kan wel bijdragen aan een spreiding van verkeer, waardoor de verkeersdruk op de Julianalaan en de Jan van Brabantlaan wellicht minder of niet hoeft toe te nemen.

Wij verwachten nu geen reactie op deze ideetjes. Er zitten vast en zeker ook allerlei haken en ogen aan. Maar wij benadrukken hiermee onze mening dat wij het fout vinden om nu al de handdoek ten aanzien van deze aansluiting in de ring te gooien.

Juist nader creatief onderzoek is gewenst.

#### **Mevr. Maas**

We hebben een centrumperspectief hier behandeld. Daarin stond vermeld dat we een autoluwe afgesloten Kanaaldijk wilden. Hoe wilt u dit rijmen met het idee van een inprikker? De verkeerstroom over de Kanaaldijk gaat eerder toenemen dan afnemen. En op het moment dat we deze autoluw willen maken in het nieuwe centrum: hoe had u zich dit dan voorgesteld?

#### **Dhr. de Mare**

Deze twee zaken hebben volgens mij niets met elkaar te maken. Want we hebben het bij een inprikker over een verkeersdruk tot aan de Julianabrug en niet over het gedeelte tussen Julianabrug en waar we nu zitten. Dus we praten over de verkeersstructuur richting Noordwestelijk Helmondse wijken, de Warande, Stiphout, Helmond West, Brandevoort etc. en die komen vanuit het noorden. En of die nu via de huidige verbinding komen of via de nieuwe inprikker die komen uiteindelijk allemaal uit bij de Julianabrug. En vervolgens gaan ze niet door naar het centrum. Maar de analogie in mijn verhaal was het feit dat we toen hebben ingestemd met de nadere ontwikkeling, ook al zagen we er een nadeel van, en dat de gedachte was, we gaan dat verder onderzoeken. En als er heel negatieve zaken naar voren komen dan komen we terug bij de Raad met vervolgonderzoeken. Ik vind dat die inprikker er moet komen, maar we moeten het verder onderzoeken. Ik vind dit echt een te slecht en beperkt onderzoek om nu al te zeggen, we gaan het niet verder onderzoeken.

#### **Mevr. Maas**

Maar denkt u ook niet op het moment dat de inprikker er wel komt, dat er veel meer verkeer over de Julianalaan moet gaan, om uiteindelijk richting die inprikker te rijden? Het onderzoek kan veel breder, maar op basis hiervan levert het toch een fors nadeel op om al die varianten weer verder uit te zoeken?

**Dhr. de Mare**

Ik zeg niet al die varianten, ik heb een paar ideeetjes genoemd om wat er nu voorligt verder te optimaliseren. Juist het bewijs dat dit niet het laatste bod mag zijn. Dat je niet op basis van zo'n beperkt onderzoek mag zeggen, nee we doen het maar niet, we laten alles bij het oude. Het rapport bol staat met de voordelen. En als het nadeel niet kan worden opgelost, dan is het een probleem. Maar om nu al te zeggen we doen het niet, terwijl er al die voordelen er zijn, vind ik persoonlijk gewoon niet goed.

**Dhr. Klaus**

Is de PVDA voor de zuidelijke aansluiting?

**Dhr. de Mare**

We zien in de studie de meeste voordelen in de noordelijke aansluiting in Beek en Donk. Dat verbaast ons heel erg. Want dan komt dat via een heel druk kruispunt verder naar het zuiden. Vandaar als je verder gaat is de zuidelijke aansluiting logischer. Ook daarvoor geldt het bewijs maar weer hoeveel vraagpunten aan deze studie zitten.

**Mevr. Maas**

Groen Links ziet heel veel voordelen voor de gemeenten Laarbeek en Gemert Bakel. Ik geloof dat er veel knelpunten liggen die zeker een oplossing verdienen. Wij denken echter dat de positieve effecten kunnen worden weggestreept tegen de overlast die dit voor Helmond gaat veroorzaken. Het wordt eigenlijk verlegd en de verkeersdruk neemt in Helmond fors toe. Daarbij komt ook de leefbaarheid onder druk te staan. Dus wij vinden dat dit knelpunt terug naar de tekentafel moet, zodat er een andere oplossing kan worden gezocht.

**Dhr. de Mare**

Bedoelt u met de zin, dat het niet nader onderzocht wordt? Volgens mij is het doel om het nader te onderzoeken en niet af te wijzen.

**Mevr. Maas**

Ik bedoel daarmee dat voor het knelpunt naar een oplossing moet worden gezocht. We moeten in gesprek met gemeente Laarbeek en Gemert Bakel. Alleen de inrikker die er nu ligt die verschuift het probleem naar Helmond.

**Dhr. Kuijpers**

We moeten niet alleen in gesprek gaan met de gemeente, maar wie werken daar verder aan mee? De Provincie? En wat zijn nadelen precies? De voordelen in de oostkant en de nadelen aan de westkant. Maar hoe groot zijn die ten opzichte van het totaal?

**Dhr. Rieter**

Onze fractie kon zich vinden in eerste instantie in het vorige voorstel, omdat wij aanvankelijk bij de behandeling toen we naar die QuickScan gingen, het helemaal niet zagen zitten dat er aan de noordkant een prikker zou komen. We hadden het idee dat het een enorme impact zou hebben op de druk op met name de Julianalaan, noordelijk deel van Helmond. Maar we zijn wel getriggerd door de bijdrage van de heer de Mare, dat de focus te veel is komen liggen op de overlast en de nadelen die er zijn. Die zouden minder erg kunnen zijn als ze nu worden voorgesteld. Terwijl er ontzettend veel voordelen zijn in de regio. Ook Helder Helmond ziet in principe niets in deze aansluiting, maar aan de andere kant is een vervolgonderzoek nodig, dat er op kan duiden dat het misschien wel allemaal meevalt met de nadelen. Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de wethouder over de bijdrage van de heer de Mare.

**Wethouder de Vries**

Dank voor de brede steun voor het uitgangspunt van het college. Met het vervallen van deze optie is het probleem nog niet opgelost. We moeten in gesprek blijven met Laarbeek en Gemert Bakel om te kijken wat we kunnen doen aan het knelpunt bij de Beekse Brug. Dit knelpunt is een onderdeel van het bereikbaarheidsakkoord. De fasering en nadere afspraken wordt uitgewerkt in het bereikbaarheidsakkoord. In het bereikbaarheidsakkoord, hebben we deze quickscan opgenomen als een optie om het verkeer bij de Beekse Brug en de knelpunten die we daar zien op te lossen. U heeft nadrukkelijk als Raad mij meegegeven, maak een quickscan en kom terug met resultaten daarvan voordat we een besluit nemen over eventuele vervolgstappen. Het is niet de enige oplossing die te bedenken is bij de Beekse Brug. Ze zijn nog niet allemaal in kaart gebracht, dat komt in een nadere studie. We hebben geconcludeerd op basis van het rapport dat hier nu ligt, dit gaat niet de oplossing worden die we uiteindelijk wenselijk achten. Er zitten voordelen aan (het sluipverkeer neemt af), maar we zien ook één groot nadeel: het wordt fors drukker. Op zowel de Kanaaldijk als Julianalaan even afhankelijk van welke variant je gaat kiezen. We kunnen geen maatregelen nemen die geen forse inbreuk hebben op de structuur daar. De ruimte is zeer beperkt, als je ziet wat de verkeersdruk zou worden op de Julianalaan. Dan moet je echt denken aan het wellicht het slopen van woningen om de weg daar goed in te kunnen passen. Ook in het kader van de ontwikkelingen die we nu zien op Oranjekade, de Groene Loper. Wij achten deze verkeersstroom die ontstaat uiteindelijk onwenselijk. Dat is de reden waarom we hebben gezegd, dan hoeft er ook geen vervolgonderzoek te komen. Je kunt kijken naar compenserende maatregelen maar dat heeft allemaal impact op de leefbaarheid van de wijken rondom die weg. Dat is de hoofdconclusie geweest die wij als college hebben getrokken, waar we nadrukkelijk willen aangeven dat het knelpunt daarmee niet is opgelost. We zullen in gesprek moeten blijven met onze buurgemeenten. Er werd een vergelijking getrokken met het Centrumperspectief en het verkeersonderzoek daar. Ja, het verkeersonderzoek loopt. En ook daar is het te bezien welke voor- en nadelen dat met zich meebrengt. We zullen met elkaar moeten afwegen is die knip dat waard. De insteek nu is: dat willen we graag, maar dat betekent verkeerskundig iets en laten we dat nader onderzoeken. Maar dat loopt nog.

**Dhr. de Mare**

Ik begrijp uit het rapport echt niet waar die 20.000 voertuigen over die inrikker vandaan komen of er naar toe gaan gegeven dat er in het rapport op een andere pagina staat dat er geen sprake is van aantrekkende verkeerschuiving is van de N615. Het enige wat ik kan begrijpen is dat er mensen zijn die daar nu ook al rijden, maar nu over een aantal andere straatjes verspreid.

**Dhr. van Lieshout**

De constatering is juist. Die 20.000 motorvoertuigen rijden op de inprikker zelf. Dat is met name het verkeer uit het deel van de regio zelf, een heel klein deel is wat doorrijdt en wat wel verschuift van N615, vandaar de inprikker.

**Dhr. de Mare**

Ik heb nog geen verklaring gehoord van de verhoging van de verkeersintensiteit op de Julianalaan. Want er verandert niks aan wat u nu zegt. Zijn dat de voertuigen die nu ook over de Kanaaldijk Noord en de Aarle-Rixtelseweg rijden?

**Dhr. van Lieshout**

Binnen Helmond zie je wel een verschuiving ontstaan. Het is een nieuwe situatie aan die kant van de stad en we zien een deel van het verkeer wat nu doorrijdt aan de oostkant van de stad om daar de N279 op te zoeken via de Venuslaan via de Rembrandtlaan, die gaan dadelijk naar de Kanaaldijk toe. De verschuiving van de Julianalaan is een herverdeling van het verkeer binnen Helmond van de oostkant naar het centrale deel. We hebben ook aangegeven aan de oostkant van de stad zijn de verkeersproblemen kleiner dan nu op de Julianalaan. Je verschuift het verkeer naar een plek waar de druk al hoog is.

**Dhr. de Mare**

Het verkeer uit alle westerse straten gaat nu ook al via de Jan van Brabantlaan. Een aantal van die lanen die komen uiteindelijk bij dat zelfde gebiedje aan de oost- en westkant van de Julianalaan uit. U heeft mij nog niet overtuigd.

**Tweede termijn****Dhr. Klaus**

Waarom wordt er bij de Beekse Brug niet gewoon een viaduct aangelegd?

**Dhr. de Mare**

Het is overduidelijk dat wij deze quickscan en de antwoorden niet voldoende vinden om de nadere onderzoeken naar deze variant in de breedte helemaal stop te zetten. Dus we willen er geen hamerstuk van maken.

**Mevr. van den Waardenburg**

We ondersteunen de wethouder in zijn betoog dat er nog andere opties onderzocht moeten worden. Vandaar dat we ook aangeven blijf in gesprek. Hoe staan de gemeenten Laarbeek en Gemert Bakel tegenover deze specifieke inprikker?

**Wethouder de Vries**

Waarom geen viaduct en geen verbreding van de brug? Dat zijn vervolgvragen die nu meegenomen moeten worden. Deze quickscan is uitgevoerd om te kijken: doet het iets en wat doet het? Nu die optie van tafel is moeten we kijken wat kan er wel bij die brug. De gemeenten Laarbeek en Gemert Bakel kijken naar de voordelen die het heeft bij die brug. Ik heb hun ook aangegeven: de quickscan daar heeft de Raad mee ingestemd, mits we eerst de resultaten terugkoppelen. Dat is vandaag en vervolggesprekken zullen er zeker volgen.

**Dhr. van Lieshout**

De toename van de verkeersstroom op de Julianalaan, die zie je met name bij de zuidelijke aansluiting. Bij de zuidelijke aansluiting zie je een verschuiving van de Aarle-Rixtelseweg naar Julianalaan en Kanaaldijk. Je ziet de toename door het verkeer wat nu ook vanuit het westelijk deel van de stad via de Kasteel Traverse, Deurneseweg of binnendoor de Rembrandtlaan op gaan zoeken. Je ziet een toename van het verkeer net aan de oostkant van het kanaal, dat stuk in de omgeving Noordende, die mensen rijden nu ook vaak naar de oostkant van de stad naar de Rembrandtlaan, Venuslaan en die rijden dadelijk via de Oostende ook naar de Kanaaldijk toe.

**Dhr. van Wetten**

U heeft het nu over de verschuiving van de bestaande gebruikers van de wegen daar. Er is dus niet meegenomen de ontwikkelingen in de stad zelf? We hebben ook gesproken over een binnenring. Over een aansluiting richting Nederweert en over het Hartmann terrein richting het nieuwe viaduct. Dat zal ook een verzwaring van de mobiliteit richting Julianalaan kunnen betekenen. Is dat allemaal meegenomen in dit onderzoek?

**Dhr. van Lieshout**

Nee, bij het onderzoek wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel N279. Daar zit ontwikkelingen in, een stukje groei zit er in van de mobiliteit en het kijkt naar de plannen op het gebied van woningen en bedrijventerreinen. Voor Helmond zitten daar dus niet in de eventuele doortrekking van het Kasteel Herenlaan naar het zuiden. Want daar is geen besluit over genomen. Ook het Centrumplan, de knip daarin is voor het verkeersmodel geen ontwikkeling en dus niet meegenomen in het onderzoek.

**Dhr. Rieter**

Namens Helder Helmond is bij de Voetbalvisie gevraagd over de situatie die zou kunnen ontstaan bij de afbuiging van de Kanaaldijk ZW richting de Heeklaan. Dat verzoek is richting het Ministerie. Dat betekent dat we wel zeker iets gaan verzinnen om de tunnel die aansluit bij de Kasteel Herenlaan ook daadwerkelijk een functie te geven. Volgens mij is er een enorme verschuiving naar de Kasteel Herenlaan, die uitkomt bij de Julianalaan. In hoeverre wordt dit meegenomen?

**Wethouder de Vries**

We hebben een studie LVO (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen) om te kijken hoe we beter de Kasteel Herenlaan kunnen gebruiken. Daarnaast hebben we het Centrumperspectief met een aantal uitgangspunten waarvan we zeggen dat is wel noodzakelijk om daar een verkeerskundig onderzoek onder te leggen om precies de gevolgen in kaart te brengen. En ja, ons vermoeden is, alles opgeteld, er overlast is op de Julianalaan. Reden des te meer om te zeggen: als we gaan werken aan deze inprikker, dan wordt de overlast nog groter dan de overlast die er nu al is. En die wordt mogelijk veroorzaakt door onze eigen plannen. Dat opgeteld heeft geleid tot de conclusie zoals we nu hier trekken.

### **Mevr. van den Waardenburg**

Als we die inprikker realiseren, dan wordt de verkeers aantrekkende werking op de Aarle-Rixtelseweg groter en er zal dan minder verkeer via de Venuslaan gaan. Maar in het volgende onderwerp zien we dat er staat, ja door de optie 1b, gaat juist meer verkeer richting de Venuslaan. Al de opties samen maken het toch dat het verkeer redelijk verdeeld wordt?

### **Wethouder de Vries**

We hebben verschillende onderzoeken, waarin uitgangspunten zijn gehanteerd die niet altijd rekening houden met elkaar. Het maakt het complex, maar we kijken in de volgende discussie of deze nog teruggepakt kunnen worden.

### **ADVIES**

De fracties Lokaal Sterk, Senioren 2013 en PvdA maken een voorbehoud, alle andere fracties gaan akkoord met dit voorstel.

## **6. Presentatie voorlopig voorkeursalternatief N279**

### **Inspreker: Dhr. Jansen Stichting Brouwberg**

Zoals u van ons werkgroep Brouwberg denken we vanuit leefbaarheid kritisch maar constructief mee bij de ontwikkelingen van onze stad. Voor de duidelijkheid, voor Brouwberg betekent leefbaarheid ook een goede verkeersdoorstroming.

Na lange werkreizen door Eu terugkerend laatste stukje over de N279 valt altijd op, hoe rustig deze weg is i.v.m. alle wegen voordien rijdend. Zelfs rijdend in de piek van de spits ontstaat de verleiding om de maximale toegestane snelheid meerdere factoren te overschrijden, omdat de voorliggende weg op dat moment i.t.t. alle andere wegen totaal leeg is. Een unieke situatie die alleen op de N279 mogelijk is.

En dat is geen toeval, want camera-tellingen tonen op afgelopen decennia geen verkeersgroei op N279.

- De N279 vormt niet de bottleneck in de regio.
  - Bottlenecks in Brainport liggen allemaal O-W richting: N615, N272, N270, N614 en A67. Ook N612 is drukker dan N279
- De N279 verloopt in N-Z richting. Hoe kan de N279 een oplossing bieden voor regionale knelpunten, waar is dit gerapporteerd? Maar de bovenliggende vraag is waar de wettelijke Bro- ladder is te vinden. (ladder duurzame verstedelijking). En vervolgens waar de rapportage is van aflopen van de ladder van Verdaas. Want dan zou gerapporteerd worden waar de belangrijkste knelpunten zijn. Tevens zou dan via prioritering een plan van aanpak worden opgesteld. En tevens zou innovatie een actieve rol krijgen. Opmerkelijk, ondanks de wettelijke richtlijnen de overheid anders werkt. Eerst worden keuzes bepaald en vastgelegd in een intentie akkoord (dus zonder Bro-ladder te doorlopen) en dan dat wordt een ingenieursbureau ingeschakeld om juistheid te bewijzen, waarbij onderbouwing niet transparant is. Brouwberg is van mening dat voor zowel leefbaarheid, economische ontwikkeling prioritering aan de belangrijkste knelpunten gegeven zou moeten worden. BZW bleek in 2016 in gesprekken dit niet te kunnen ontkennen. En ook Gemerts wethouder van verkeer Hr Hoppezak vond dit bij navraag in 2016 een lastige vraag.

### **Brouwberg's opmerkingen m.b.t. het besluit voor Voorkeursalternatief omleiding Dierdonk:**

1. Benodigde rapportage van voorgeschreven stappen zijn tot op heden onvoldoende adequaat uitgevoerd.
2. Uit welk harde feiten blijkt dat investering aan N279 het hoogst rendement heeft aan oplossing van verkeersproblemen bij Helmond. Betekent dit dat bv de doorgaande )-W verbindingen zoals bv Traverse, Oostende, Rochadeweg, gaan verbeteren? Zo ja met hoeveel?
3. Mist realiteit en opwaardering N279 niet op basis van harde feiten is gebaseerd. Waarom is groei nu sterker dan bij Ruit? SM HOV, co-modaal zou worden meegenomen en economische groeiverwachtingen niet hoger zijn dan tijdje opstellen Ruit?
4. Hoe is 40-60% groei te verklaren als uit de camera tellingen afgelopen decennia geen groei op N279 plaats vindt?
5. Waar zou deze groei uit de regio moeten komen, als de toevoerende wegen wel vol zitten en de N279 niet.
6. Groei kan Brouwberg alleen verklaren door verkeersaanzuiging. Onderbouwing dat dit niet zo is, kan niet gevonden worden. Aanzuigende werking van opwaardering van N279 is specifiek door RWS in 2010 gerapporteerd.
7. Niet gedegen is vastgesteld wat de behoefte en wat de verkeerseffecten op de belangrijkste knelpunten voor Helmond en Brainport zijn. Waar is de rapportage te vinden dat normale inpassing van ongelijkvloers op bestaand tracé niet kan? Nu wordt zonder onderbouwing gesteld dat afstanden tussen de kruisingen te kort zijn. Op welke gronden is dat? Dit wordt niet transparant gerapporteerd. Waarom kan dit elders in NL wel in Helmond in de slimme regio niet. Wordt hier doelbewust gestuurd naar onwenselijke verkeerssituaties in de woonwijken? Waarom wordt innovatie niet meegenomen bij de configuratie van deze weefvakken? Brouwberg vraagt enige jaren waarom dit niet i.c.m. innovatieve technieken beoordeeld wordt en waarom dit niet in MER zit.
8. Waarom wordt afweging opwaardering bestaand tracé i.v.m. lange omleiding niet met gelijk budget beoordeeld? Nu is voor lange omleiding ca 70-100 mio voorzien, voor bestaand tracé 30 mio. Met 70-100 mio is bestaand tracé innovatief en duurzaam op te bouwen en bv in te kapselen waardoor de woonwijken er vooruit gaan i.p.v. in beide voor liggende scenario's achteruit. En dus de nadelen van nu beide voorliggende varianten kunnen wegvallen. Dit is een gemiste kans. Bovendien kan terug verdienmodel van innovatieve configuratie terugverdiend worden.
9. In de voorliggende MER wordt geen vergelijk gemaakt bij gelijke investering van bestaand tracé en omleiding, waardoor kansen voor doorstroming in combinatie met leefbaarheid niet worden benut.
10. Verbindingsweg (Fly-over) zou 15-20 k voertuigen gaan verwerken. N279 verwerkt daar nu 18k. Waarom is er geen afweging van Verbindingsweg vs omleiding Dierdonk. Hiermee vervalt verkeersdruk op N279 langs Helmond. Blijkbaar moet Oost-zijde van Helmond verkeer gaan verwerken wat ten westen moet zijn gaan, wat dus door de inpridders van N279 dwars door Helmond gaan. Wat is dan de urgentie en de overweging om N279 op te waarderen?
11. Wat kan er voor ca 100 mio voorzien worden bij de Julianalaan i.p.v. investering in omleiding. Bij Julianalaan zou het rendement veel hoger kunnen zijn.
12. Waar is de rapportage van effecten van Randweg functie voor de N279? De belangrijkste inpridders zitten al vol. En waar is na al die jaren hiertoe een verkeersmodel, of rapportage van de effectiviteit te vinden?

13. Hoe kan dat er gepleit wordt voor verkeer buiten de stad te leggen, als in werkelijkheid in dit geval Dierdonk veranderd wordt in een eiland in plaats van dat het meer betrokken wordt bij de stad. Het komt te midden van twee drukke wegen te liggen. De barrièrevorming vindt dan plaats aan twee kanten in plaats van één. Twee drukke wegen, omdat de weg een grotere entreefunctie krijgt wat een aanzuigende werking heeft op verkeer naar die weg toe. Sociaal wordt Dierdonk afgesneden aan de westkant en aan de oostkant afgesneden van de natuur.
14. Het geluid van lange omleiding blijkt in eerdere studies een hogere belasting op te leveren voor Dierdonk, Helmond Noord en Heikant Dit komt door de bredere uitstraling en de aansluiting in Noord en door de handhaving van bestaande weg. Hierdoor krijgt ook Helmond Noord een hogere belasting dan opwaardering van bestaand tracé. Waarom wordt dit risico aspect nergens in de huidige rapportages vermeld?

**Kortom:**

De prioriteringen wordt volgens Brouwberg niet gelegd daar waar nodig is.

Bestaande verkeersproblemen (bv Traverse) in Helmond en Brainport worden niet verbeterd en dus niet opgelost.

Onderbouwing is niet concreet en hard dan wel transparant.

Dierdonk dreigt een eiland te worden. En de benodigde harde onderbouwing kan nut noodzaak kan niet worden gevonden.

Innovatie wordt niet meegenomen bij tracé keuze. Gemiste kans.

**Brouwberg stelt voor definitieve besluitvorming om:**

Leefbaarheid = doorstroming. En economische ontwikkeling. Investerings doelmatig lijkt de logische weg. Daarbij:

1. Daarom vergelijkingen en liefst op basis van MKBA's uitgaande van ca 100 mio voor:
  - a) omleiding Dierdonk.
  - b) opwaardering van bestaand tracé bij Dierdonk waarbij innovatieve weefvakken en afscherming naar woonwijken, waardoor alle nadelen van voorgelegde tracé keuzes wegvallen.
  - c) realisatie van Verbindingsweg innovatief onderzoeken, waarbij de verkeersdruk op N279 wegvalt.
2. Rapportage van Bro ladder en ladder van Verdaas, onderbouwing van noodzaak en effecten van opwaardering uit te voeren.  
Hoe kan de Raad een helder en afgewogen besluit over een eventuele omleiding bij Dierdonk zonder deze stappen nemen?
3. Extra maatregelen voor de woonwijken Helmond Noord, Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis betekent niets concreet. PS en Arcadis sturen tot nu toe alleen op wettelijke normen. Als Helmond geen achteruitgang waar wil maken wat eerder is gesteld, dan stelt Brouwberg voor om dit punt hard te maken. Brouwberg wil hiertoe graag constructief op innovatieve wijze bijdragen.

**Verdere detail, opmerkingen en vragen:**

- 1) Hoe kunnen we behoefte aan een 2\*2 weg verklaren vanuit Gemert, als de toevoerende N272 overbelast is?
- 2) Waarop baseert Helmond pal voor debat groeicijfers voor N279 die bovendien nog extremer zijn dan de achteraf destijds onhaalbare groeicijfers van de Ruit. Waar is de onderbouwing van deze cijfers te vinden?
- 3) PS zou nu ook Smart Mobility en co-modale verbindingen gaan leggen. Waarom is de groei verwachting desondanks hoger?
- 4) Hoe kan het dat Helmond ruim een jaar geleden al standpunt voor tracé keuze maakt en pas een jaar later met een eerste onderbouwing, zonder harde feiten presenteert.
- 5) Hoe is het te rijmen dat Arcadis rond jaarwisseling 2016-2017 na opstellen van NRD wel conclusies heeft, maar geen verkeerscijfers? Hoe kan het dat men al viaducten kan ontwerpen, zonder dat men de belastingen kent?
- 6) Wat betekent extra maatregelen voor de woonwijken Helmond Noord, Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis. In alle besprekingen vanaf 2012 tot heden stelt de Provincie en alle 3 ingenieursbureaus alleen naar wettelijke maatregelen te configureren. Arcadis en PS komen laatste jaren niet verder dan stil asfalt, wat niet helpt tegen het geluid van de vrachtwagen aandrijflijnen. Helmond blijkt steeds tot ambitieuze verwachtingen. Enige waarde heeft een geluidsdruk contour over de woonwijken. Helmond heeft eerder gesteld geen achteruitgang te accepteren. Bij lange omleiding kan dat alleen door volledige inkapseling. Hoe gaat Helmond dit hard maken? Zijn deze kosten meegenomen?
- 7) Opwaardering N279 langs geheel Helmond kost 100-150 mio. Waarom wordt er geen MKBA afweging gemaakt van zowel omleiding Dierdonk als realisatie van de Verbindingsweg?
- 8) MKBA omleiding bij Veghel blijkt negatief. Helmond is overtuigd van omleiding, waarom voor omleiding Helmond ook geen MKBA?
- 9) Met 150 mio zijn bij Helmond vele mogelijkheden voor structurele oplossingen voor structurele verkeersproblemen. Waar kunnen we de rapportage van deze afwegingen vinden? Levert ondertunneling van Traverse niet een betere MKBA op?
- 10) Is er al een beeld van de economische schade opgemaakt?
- 11) Waar en hoe denkt Helmond de natuurschade binnen de gemeente grenzen te gaan compenseren?
- 12) Ronde Rochadeweg heeft in N-Z een overcapaciteit, er staan daar nooit files. (spitspiek 5 sec wachttijd) Op basis van wat wordt een viaduct gemotiveerd? In dec 2016 had Arcadis en PD hiertoe geen harde feiten beschikbaar.
- 13) Vanuit Rochadeweg ontstaat wat stremming in de spits bij N279. (Overigens aan andere zijde bij N612 is dat groter, waarom is dat geen urgentie en N279 wel?) Waarom weet Arcadis dit niet? Is het acceptabel dat Brouwberg en Wk Brouwhuis zich moeten pleiten voor benodigde capaciteit van achterliggend industrie?
- 14) Viaducten i.p.v. rotondes zoals bij Rochadeweg gaan interregionaal verkeer aanzuigen, waardoor N279 zwaarder wordt belast en bereikbaarheid regio gaat leiden. Bovendien krijgt N279 nieuwe functie en bestemming. Kan N279 dan als een nieuwe weg met nieuwe eisen naar bv omgeving worden gezien. Zo ja wat is dan volgens Helmond toegestane geluidsbelasting?

**Dhr. Hamacher**

Ik probeer u te volgen maar bij gebrek aan visualisering krijg ik dat niet voor elkaar. Ik hoop dat de andere commissieleden wel wat deskundiger zijn op dat terrein. Dhr. Jansen kunt u ons later helpen bij de visualisatie?

**Dhr. Jansen**

Dat is geen probleem.

**Inspreker: Dhr. van Rooij van Van den Broek Logistics en Stichting Bedrijventerreinen Helmond**

Bereikbaarheid van een regio is van essentieel economisch belang.

Dit moet via een weg die momenteel tijdens spijstijden overvol is, vertraging oplevert en bij een ongeval ofwel op N279 ofwel A67 alles in de regio stil staat inclusief dorpskernen waar op dat moment naar uitgeweken wordt.

Wij als Helmond profileren ons als onderdeel van Brainport en waren onderdeel van de Slimste regio van de Wereld, mogen wij dat wel zeggen als wij geen optimale bereikbaarheid hebben voor woon-werkverkeer en bedrijven in de regio, is dat slim?

Helmond wil werkplekken realiseren, werkloosheid verminderen, mensen met afstand tot de arbeidsmarkt plaatsen. Hiervoor zijn bedrijven nodig die zich hier graag vestigen. Grote concerns haken direct af in Helmond als ze mogen kiezen tussen Veghel, Venray of Helmond, getuige de huidige ontwikkelingen. Het laatste grote bedrijf welke is gevestigd is CanPack, dit door een hele goede lobby van gemeente Helmond, complimenten! Echter hoe lang zijn deze tevreden met hun gekozen locatie?

8000 vrachtwagens per jaar en gaan via N279 in Noordelijke richting vertrekken, grotendeels naar Bavaria in Lieshout, daarna Heineken en overige, deze komen ook terug wat het geheel op 16.000 transportbewegingen brengt en waar productie gestuurd zowel bij ontvanger als fabriek transport op gewezen tijden moet staan. In 1976 werd Helmond groeistad aangewezen en vreugde alom. Bedrijvigheid, frisse uitstraling, aantrekkingskracht voor bedrijven en bewoners, BZOB ontstaan, infrastructuur ontwikkeld echter dit staat stil nu doordat er geen daadkracht is. Beslissingen over waar moet het industrieterrein komen, vraaggericht ontwikkelen in een overspannen markt, uitkomst van de ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar: Bewoners van Brandevoort draaien allemaal linksaf, naar Eindhoven. Het is bekend dat de drukte toeneemt op de N279. Alleen door ongelijkvloerse kruisingen kun je de kruissnelheid er niet inhouden, er blijft invoegend en uitvoegend verkeer welke enorm vertraagd en uiteindelijk wederom tot vertraging en of stilstand zal leiden. Milieu, langzaam rijdend of stilstaand verkeer is schadelijker voor het milieu dan rijdend verkeer op een continue snelheid, dit is een feit maar misschien helemaal niet zo belangrijk. Binnen 5-10 jaar zal de uitstoot enorm verminderd zijn puur door techniek van verbrandingsmotoren maar zeker door toename elektrische voertuigen en waarschijnlijk voertuigen met waterstof of overige oplossingen welke echt veel sneller dan gaan dan dat we ons nu voor kunnen stellen. Geborgde doorstroming van het verkeer daar gaat het om!! Mensen moeten op gestelde tijden op het werk kunnen arriveren zonder onnodige vertraging en bedrijven moeten tijdig beleverd kunnen worden. Het gaat er dus om dat het verkeer moet kunnen invoegen, uitvoegen en in een continue snelheid naar de plaats van bestemming kan voortbewegen. Hiervoor heb je 2 banen in 1 richting nodig. De rechtse baan voor invoegen, uitvoegen en capaciteit bij drukte en de linkerbaan moet in één snelheid als een treintje kunnen rijden met continue snelheid.

Smart Mobility dat is dan de oplossing? JA LOST VEEL OP ! ECHTER ALLEEN BIJ EEN 2 baans variant. Je kunt namelijk niet op cruissnelheid van 80 kilometer per uur met smart mobility invoegen op een overvol wegdeel zonder dat te vertragen, hiervoor is ruimte nodig, langere op-en afritten maar simpelweg ruimte. Op de op en afritten met een vrachtwagen van 40 tot 60 ton terreingewicht in korte afstand naar 80 km per uur brengen is niet haalbaar! Ik sta hier echt niet voor mezelf wij zijn tussen 0400-0600 in de ochtend grotendeels weg uit Helmond maar sta hier voor de regio. Willen we economisch willen excelleren, bedrijven aan willen trekken en zo werkgelegenheid verschaffen, moeten we interessant zijn en bereikbaar voor bedrijven en voor de mensen moeten hele goede voorzieningen zijn voor woon-werkverkeer. Dit begint eigenlijk bij een directe aansluiting aan een snelweg, hiervoor is 50 jaar geleden tegen gestemd om de A67 via Helmond te laten lopen. Ruim 20 jaar geleden zijn de eerste schetsen gemaakt voor de ruit om de regio bereikbaar te maken vanuit alle windrichtingen en ook nog bereikbaar te zijn mocht er ergens vertraging of een ongeval plaatsvinden. Deze is inmiddels helemaal van de kaart. Aanvullend een waterweg, deze is helaas niet rendabel bruikbaar voor huidige binnenvaart echter alleen voor pleziervaart en de bruikbaarheid van het kanaal stopt bij Veghel. Daarbij hebben we de waterkant in Helmond voorzien van een autoboulevard in plaats van kademogelijkheden voor bedrijven van de toekomst. Vanuit Den Bosch en Veghel na de waterweg moet alles over de geasfalteerde weg verder, ofwel over de N279. Waar is nu daadkracht en wat willen we, wie staat er op voor Helmond en de Regio? Willen we volwaardig onderdeel zijn van Brainport? Willen we interessant voor mensen om te wonen en te werken? Willen we bedrijvigheid en economische groei in Helmond en de Regio? Of willen we van een stad weer een dorp gaan maken?

**Mevr. van den Waardenburg**

Wat bedoelt u met een overspannen markt?

**Dhr. Jansen**

Als u de ontwikkelingen in de regio ziet in Venray en in Veghel, waar ook Helmondse bedrijven vertrokken zijn, ook in de tijd van de vraaggerichte ontwikkeling van BZOB, met de bepaling waar gaan we industrieterrein plaatsen? Dan duurt het 2 jaar voordat bedrijven echt aan de gang kunnen, dan gaan bedrijven elders hun heil zoeken.

**Inspreker: Dhr. Van Lierop, vertegenwoordiger van de wijkraden Dierdonk en Helmond Noord**

Het voorlopig voorkeursalternatief; Wij de beide wijkraden hebben begrepen dat er aanpassingen gaan komen inzake de Provincialeweg N279 tussen Veghel en Asten. Niets doen is dus een gepasseerd. Er komen aanpassingen. Een grote meerderheid van de inwoners van beide wijken heeft in dat geval dan ook een voorkeur voor de lange omleiding buiten de wijk Dierdonk om, zoals ook door de stuurgroep is voorgesteld in het voorlopig voorkeursalternatief. Er is ook een kleine groep mensen welke niet blij is met deze keuze. Een aanpassing van het huidige tracé heeft niet alleen een forse infrastructurele impact op de beide wijken, ook de ontsluiting van de beide wijken zal naar verwachting stevig onder druk komen te staan. Het leefklimaat in deze twee wijken zal zeker verder afnemen, zeker wanneer er in de toekomst ook nog eens een verdubbeling van het aantal rijstroken plaats gaat vinden met een forse toename van het aantal vervoersbewegingen. Een tweede autoweg(baan) op maaiveld dwars door twee wijken is niet meer van deze tijd. Gezien de grote meerderheid welke in beide wijken voor de voorgestelde omleiding aanwezig is en de andere argumenten meewegend vinden wij, de Wijkraden Dierdonk en Helmond Noord, dat we een rechtvaardige keuze hebben gemaakt. Wij hebben ook begrepen dat bij realisatie van het voorstel van de stuurgroep bovenwettelijke beschermende maatregelen zullen worden getroffen om eventuele overlast veroorzaakt door het nieuwe tracé (de lange omleiding) tot een minimum beperkt zullen worden.

**Presentatie door Dhr. van de Hoven (projectleider van dit project) en Dhr. van de Wijst (milieucoördinator van dit project)**



**Dhr. van Wetten**

U zegt de realisatiestart per 2020. En er staat achter en verder. Wanneer kan de N279 met de lange rondleiding in gebruik worden genomen? Zeker in relatie tot 2030?

**Dhr. van de Hoven**

De geschatte uitvoering duurt 2 jaar. Als we in 2020 kunnen starten, dan kunnen we in 2022 opleveren.

**Dhr. Peters**

U zei dat er geen aanzuigende werking zal ontstaan. Als ik de plattegrond pak en ik trek een lijntje en je neemt de route Rotterdam-Venlo, dan is dat de kortste route om te rijden. Dan snap ik niet, dat dat geen aanzuigende werking heeft?

**Dhr. van de Hoven**

We doen als onderdeel van de studie ook herkomst- en bestemmingsonderzoeken. En uit de herkomst- en bestemmingsonderzoeken gekoppeld aan de modelonderzoeken zien wij geen toename van het verkeer.

**Dhr. van de Wijst**

De ene weg is 80 en de andere is 120. Dat is het verschil.

**Dhr. Peters**

80 of 120. Als ik over Rotterdam –Venlo heb, dan heb ik het over vrachtwagens. Ik kan me voorstellen dat het ideaal is voor een vrachtwagen om vanaf Den Bosch deze weg te nemen en je gaat in 1 keer door naar Asten en de A67 op.

**Dhr. Rieter**

Ik ben verbaasd als u zegt dat de aanzuigende werking maar 4% is. Ik kom dagelijks op Kanaaldijk ZW. 3 van de 5 dagen staat de A67 dicht. Bij Asten nemen de automobilisten de N279. Is dit abusief of is dit niet meegenomen in de tellingen?

**Dhr. van de Hoven**

De A67 is met name de oost-west verbinding. Als we hier problemen hebben dan zie je dat ze sluiproutes gaan nemen. Bij de N279 eraf en als het niet dwars door Helmond is, dan is het een andere weg. Maar het is wel een oost-west verbinding. Er zit ook een fors maatregelenpakket op de autosnelwegen. Ook een studie naar een verbreding of verbetering van de A67.

**Presentatie****Dhr. van Lieshout****Eerste termijn****Dhr. Verbakel**

Er is een keuze gemaakt om de N279 aan te pakken om de doorstroming voor de toekomst veilig te stellen. Voor Helmond is belangrijk dat de weg 2 maal 1-baans blijft met 80 kilometer per uur. Om de doorstroming te bevorderen dienen diverse aansluitingen te verdwijnen of gereconstrueerd te worden, ook tussen Helmond en Dierdonk. Kan dat op een verantwoorde manier zodat het bestaande tracé gehandhaafd kan blijven of is een omleiding om Dierdonk beter? De optie om het bestaande tracé te handhaven is geïnventariseerd. Er moeten parallelwegen aangelegd worden en dat blijkt een lastige puzzel. Bovendien heeft het vervelende gevolgen voor het verkeer in de stad. Er zijn verschillende varianten met parallelwegen onder de loep genomen, maar beide leiden tot een toename van het autoverkeer in de stad. Op de Hobbemalaan en Rembrandtlaan in Helmond Noord, maar ook verderop worden Nachtegaallaan, wethouder Ebbenlaan, Noordende en Oostende zwaarder belast. Omdat dit duidelijk een ongewenst effect is, wordt gekozen voor het alternatief: de omleiding om Dierdonk. Wij realiseren ons dat ook aan de omleiding om Dierdonk nadelen kleven. Onder meer omdat de natuur wordt aangetast. Het college realiseert zich dat. In het voorstel wordt daar veel aandacht aan gegeven. Als het gaat om natuurcompensatie, geluids- en luchtkwaliteit gelden er wettelijke spelregels. Het college wil het daar niet bij laten en stelt extra maatregelen voor om de leefbaarheid in Dierdonk, Rijpelberg en Brouwhuis te garanderen. Dat kunnen wij van harte ondersteunen. Hoe zit het met de capaciteit van de N279 als die op de voorgestelde wijze wordt aangepakt? De toelichting meldt (pag. 6) dat de weg met 2 maal 1 rijstroken tot 2040 voldoende capaciteit heeft. Alles afwegend kunnen wij instemmen met het voorstel.

**Dhr. Rieter**

Helder Helmond is altijd kritisch geweest, positief, meedenkend en opbouwend kritisch wat betreft N279. Daarbij wordt in ogenschouw genomen de wenselijkheid in relatie tot de mogelijkheden, de financiële gevolgen, de effecten voor de bewoners en de woonomgeving (inclusief natuur) en natuurlijk de bereikbaarheid voor de economische ontwikkelingen. Helder Helmond vindt dat de problematiek zoveel mogelijk dient te worden aangepakt bij de bron. Het feit is dat de A67 tussen Venlo en Eindhoven met name tussen Lierop en Geldrop bijna dagelijks tot files leidt. Dat betekent automatisch dat de N279 gebruikt wordt als een alternatieve route. Helder Helmond vindt dat dit dient te worden aangepakt. De kop van de A67 en de acht maatregelen, waarvan de N279 er één is, moeten top prioriteit hebben. De ene maatregel kan niet los gezien worden van de andere. De voorgestelde aanpassingen van de N279 betekenen dat deze weg nadrukkelijk een aanzuigende werking heeft voor het verkeer afkomstig uit Venlo. Dat zou je niet moeten willen. Is dat te voorkomen? Die vraag dienen we te stellen bij het bestuderen van de voorgenomen aanpassingen van de N279. In dat licht is Helder Helmond er ook niet uit of je voor het bestaand tracé of voor de omleiding bij Dierdonk moet zijn. Want is het niet zo dat een omleiding bij Dierdonk, nadrukkelijk het risico heeft om op termijn een 2 maal 2 weg gaat worden of is dat juist wenselijk? En is het risico uitgesloten bij het handhaven van het bestaand tracé? En is dat inderdaad wel gewenst? Is het voorkeursalternatief niet een variant van de Ruit en wordt dat in plaats van een driehoek als Eindhoven, Veghel gerealiseerd? Dat er problemen waren voor wat betreft op traject Veghel – Den Bosch is overduidelijk. Dat dat tracé inmiddels is aangepast, dat is een prima zaak. Op het traject Veghel-Asten zijn er geen of nauwelijks problemen. Helder Helmond vindt bij de aanpassing van de N279 van dit deel moet worden voorkomen dat dit wel een probleem gaat worden. We moeten als Raad voorkomen dat deze weg een aanzuigende werking heeft voor het verkeer van de A67 komend vanaf Venlo. Het moet een economische weg zijn voor de regio. Wat dat heeft de weg nu al door de problemen op de A67. We kunnen het niet vaak genoeg zeggen. Helder Helmond vindt het moeilijk om te kiezen voor het bestaande tracé of de omleiding Dierdonk, omdat we niet weten wat de kostenplaatjes zijn. Het is een provinciale weg waarover uiteindelijk de Provincie beslist en niet Helmond. Betaalt de Provincie ook de kosten voor de omleiding? Graag meer inzicht in de financiële gevolgen? We hebben te maken met een bedrag van 265 miljoen. De varianten 1a, 1b en 2. Wat is het grote

verschil voor wat betreft de eventuele bijdrage van de gemeente Helmond voor de realisatie? Wat zijn de gevolgen voor de inwoners van Helmond? Uit de kaartjes blijkt dat bestaand tracé leidt tot toename van verkeer op Rembrandtlaan tot aan de Julianalaan toe. Dit in tegenstelling tot de omleiding die juist leidt tot minder druk op de binnenwegen van Helmond. De positieve gevolgen voor de inwoners zijn hieraan gekoppeld. We hebben de voorkeur voor de omleiding, wel met inzicht van de kostenplaatjes. Helder Helmond maakt zich zorgen dat het voorkeursalternatief zal leiden tot juist ongewenste aanzuigende verkeersbeweging en niet tot de aanpak van de A67. Graag een reactie.

#### **Dhr. de Mare**

Over dit ontzettend belangrijke dossier kunnen wij kort zijn: wij stemmen in met het door de Stuurgroep gepresenteerde voorkeurstacé, én met het door het College geformuleerde standpunt om die tracékeuze te ondersteunen, maar om daarnaast ook extra aandacht te vragen - of moeten we zelfs zeggen eisen - voor extra maatregelen om ook in de wijken Rijpelberg en Brouwhuis de leefbaarheid te verhogen. Wij vinden het een heel moeilijke keuze: tenslotte is ongeveer het allerbelangrijkste argument om voor de lange omleiding om Dierdonk te kiezen het argument dat het doorgaande regionale verkeer dan om, in plaats van door, onze stad wordt geleid. Vooral in combinatie met de mogelijkheid dat de N279 wellicht ooit nog eens 2x2-baans zal kunnen worden. Maar wij hopen dat dat laatste nooit zal hoeven te gebeuren. En al wordt die nieuwe weg daardoor dus ietsje minder nodig, toch kiezen wij voor de heldere verkeersstructuur die door de omleiding zal worden gerealiseerd. Wij stellen ons eigenlijk best veel voor van de afname van de verkeersdruk in vele Helmondse straten, en dus van de verhoging van het leefklimaat in Helmond-Noord en Helmond-Oost. En ook van het gevoelsmatige aspect dat Dierdonk meer bij de stad zal worden getrokken als het doorgaande verkeer niet meer tussen die wijk en de rest van de stad door raast. In andere dossiers is onze afweging ook wel eens meer in het voordeel van de natuur uitgekapt. Maar in dit geval menen wij toch dat deze ruime omleiding de beste en noodzakelijke toekomstgerichte keuze is.

#### **Dhr. Möllmann**

VVD fractie overschrijft het voorlopige voorkeursalternatief van de Stuurgroep N279. Wij zijn ervan overtuigd dat omleiding Dierdonk de beste optie is. Wij vinden het belangrijk dat de weg zo wordt aangelegd dat op termijn uitbreiden naar 2 maal 2 mogelijk is. VVD blijft aandacht vragen voor mediterende maatregelen? Verder blijven we graag in gesprek met de belanghebbenden gemeenten. Het doel moet zijn om een eensgezind advies aan te bieden aan de Provincie. Bereikbaarheid houdt niet op bij onze gemeentegrenzen. Samenwerking is dan ook belangrijk.

#### **Mevr. Breuer**

Onze fractie snapt hoe de Stuurgroep tot een voorlopig voorkeursalternatief is gekomen. Wij zien ook dat de drukte op dit traject toeneemt en om een oplossing vraagt. We vinden het erg belangrijk dat er goed naar de effecten wordt gekeken zowel de verkeerseffecten, als de gezondheidseffecten, als voor de effecten voor het milieu. Wij hopen dat er in de berekening ook wordt gekeken naar de stapeling van verschillende besluiten. Denk hierbij ook aan bv. het eventueel te vergunnen verhaal van de geitenhouderij. Dit geeft meer fijnstof en zorgt ervoor extra verkeersdruk. Ook zien we graag de benodigde natuurcompensatie zo dichtbij mogelijk van het huidige gebied plaats zal vinden. Mocht onverhoopt variant 1b toch in het vizier komen, houdt dan ook rekening met extra verkeersbelasting vanwege de bereikbaarheid van het NS station Brouwhuis, de winkelcentra Brouwhuis en de Bus. Graag zouden we ook maatregelen zien die het vrachtverkeer stimuleren zo direct mogelijk naar de N279 te gaan en niet de sluiproute Brouwhuis/Vaartland/Rijpelbaan te gebruiken. Ook bij variant 1a is dit in minder mate het geval. Wij denken dat ongelijkvloerse kruisingen de doorstroming zal bevorderen. Daarom kunnen we instemmen met het voorstel zoals het er nu ligt.

#### **Dhr. van Wetten**

Het CDA blijft van mening dat een omleiding en een N279 met 2x 2 baansweg met voldoende milieu- en geluidswerende maatregelen de enige optie is voor Helmond om in de regio ontsloten te blijven en dus mee te blijven doen. We zijn blij dat in het voorliggende stuk op een aantal plaatsen de opening wordt geboden voor een verbreding in de toekomst. Wij gaan ervan uit dat het college zich sterk blijft maken voor deze strategie. Dat betekent nu al voorzieningen treffen voor een eventuele verbreding in de toekomst. We kunnen ons niet permitteren om een lange en slepende procedure te volgen met alle tijdsverlies van dien. Kan de wethouder dit namens het college toezeggen? Als we kijken naar het tracé en de keuzes die daarbij gemaakt worden vragen we ons af of we als Raad daar nog een uitspraak over mogen doen en wanneer? We willen toch alvast het volgende vragen meegeven. Waarom wordt de rotonde bij Bakel niet gebruikt als aansluiting van de N279? We pleiten ervoor om geluidswerende maatregelen op te laten gaan in de natuur. Wanneer kunnen we de uitkomsten verwachten van het onderzoek zoals verwoord in alinea 6.6 namelijk de aansluiting met de N607? We gaan ervan uit dat we als Raad hierover nog een uitspraak mogen doen. We vragen specifiek aandacht voor een goede en veilige fietsoversteek Brouwhuis-Deurne.

#### **Dhr. Peters**

De N279, in de volksmond de weg langs het kanaal (naar Den Bosch) was een van de minst sexy wegen in Zuid Oost Brabant. Je mocht/mag er maar 80 rijden en het was vaak of er geen einde aan wou komen. En dat die N279 niet zo sexy was, was niet alleen in oost Brabant bekend, maar in heel Nederland en wellicht daarbuiten. Voordeel daarvan was, dat deze weg door veel doorgaand verkeer werd gemeden. De N279 had en heeft voorlopig nog vooral een lokale functie. En die weg kan wel eens behoorlijk druk zijn, maar al bij al kun je er eigenlijk nog redelijk doorrijden. Je zult die N279 dus ook nooit in de top van de dagelijkse files tegenkomen. En dat de bereikbaarheid van ons deel van Brainport in het geding is, is toch zeker lichtelijk overdreven. Waar wij bang voor zijn is, dat als je de N279 veel aantrekkelijk maakt, dat daardoor een aanzuigende werking op het doorgaande verkeer plaats gaat vinden. Als je de routekaart van de ANWB erbij pakt zou dit straks wel eens de meest logische route kunnen worden voor het vrachtverkeer vanuit de Rotterdamse haven naar de grensovergang bij Venlo! En dan is al heel snel 2 x 1 baan met 80 km per uur weer te weinig om al dat verkeer op te vangen en zou het logisch zijn om dat weer snel op te hogen naar 2 x 2 baan met 120/130 km per uur. En dat gaat consequenties hebben voor onze 4 oostelijke wijken, de Eeuwsels, Dierdonk, de Rijpel en Brouwhuis. Meer herrie, meer verontreiniging, meer fijnstof. Heeft de wethouder hier rekening mee gehouden?? Stel dat deze weg de doorgaande route wordt voor vrachtverkeer vanaf de Rotterdamse haven naar Duitsland en verder, zijn de consequenties voor onze bewoners daarvan dan voldoende in kaart gebracht? Wij zijn als nodig in ieder geval wel voor een omleiding om Dierdonk, want weer een doorgaande weg dwars door Helmond is onacceptabel.

#### **Mevr. van den Waardenburg**

Eind 2015 hebben 141 partners, waaronder de gemeente Helmond, de provincies Noord-Brabant en Limburg en Rijkswaterstaat, samen het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland opgesteld; een programma om te komen tot slimmere mobiliteitsoplossingen. In dit Bidbook is de keuze voor het tracé bij Dierdonk primair aan Helmond gelaten.

D66 ziet het belang van een doorstroming van het verkeer door ongelijkvloerse kruisingen. Dit biedt in ieder geval meer dan voldoende ruimte voor de toekomst. Verder is het uitgangspunt voor D66, dat de N279 2x1-baans is en blijft! Zoals we ook in het stuk kunnen lezen geeft dit tot 2040 meer dan voldoende capaciteit. Ook onderstrepen wij, net zoals het college, het belang van een aanvullend pakket voor leefbaarheid. Goede mitigerende maatregelen moeten voorkomen dat de situatie slechter wordt dan huidige situatie. Verder kan ik nog aangeven dat we als D66 wel de voordelen zien van een half verdiepte ligging van de N279 ter hoogte van de Rochadeweg. Maar dan de omleiding voorzitter. Als fractie hebben we gisteren tot laat overlegd, omdat dit onderwerp ons aan het hart gaat. Als fractie hebben we altijd de Ladder van Verdaas gehanteerd. Volgens trede 6 moeten we eerst bestaande wegen aanpassen voordat we trede 7 toepassen, zijnde de aanleg van nieuwe wegen.

We zijn er nog niet van overtuigd dat het bestaande tracé geen uitkomst biedt. Zo staat in de stukken dat zowel een komomleiding om Dierdonk als de aanpak van het huidige tracé een goede verkeerskundige oplossingen bieden voor de toekomst.

Om een goede afweging te kunnen maken hebben we nog een aantal vragen:

- Zo hadden we net als Helder Helmond vragen over de verwachte kosten;
- En wat zijn de gevolgen voor de wijken, waarbij wij denken aan geluid, fijnstof etc.
- En wordt nog een MKBA gemaakt zoals in Veghel?
- Ook staat op pagina 10 aangegeven, dat in de huidige situatie het verkeer uit noordelijke deel van de stad via de Aarle Rixtelseweg richting de N279 rijdt, maar dat in de toekomst het verkeer allemaal richting de halve aansluiting bij de Venuslaan naar de N279 rijdt. Wij vragen ons af of dit wel een het geval zal zijn? De aansluiting op de N279 bij de Venuslaan is nu immers ook al aanwezig.

Gezien het belang van dit belangrijke besluit wegen wij momenteel nog alle voor- en nadelen af.

### **Mevr. Maas**

We staan aan de vooravond van een trendbreuk in mobiliteit. Of het nu over tien jaar is, of over twintig; we gaan anders denken over mobiliteit. Van zelf rijden naar gereden worden, van autobezit naar autogebruik, van meer asfalt naar slimme infra, het bereik van de fiets stijgt enorm.

In deze omslagfase moeten verstandige keuzes worden gemaakt. Adaptief, milieubewust, vriendelijk voor de leefomgeving, toekomstbestendig. Maar ook keuzes die de problemen van nu oplossen. De N279 is zo'n probleem. Het stelt GroenLinks voor een lastig dilemma. Met de onderzoekscijfers van nu ondervinden mens en milieu altijd hinder. GroenLinks onderschrijft de uitgangspunten van de regionale bereikbaarheidsagenda. Het verkeer zoveel mogelijk bundelen op de robuuste randen ten gunste van het omliggende wegennet. Een toekomstbestendige N279 maakt hier deel van uit.

Wij zetten een paar punten op een rijtje:

>Volgens de resultaten uit het onderzoek kan de N279 in de huidige vorm vanaf 2030 de functie van robuuste rand niet goed meer vervullen. Er wordt een verkeersgroei verwacht van 40-60% ten opzicht van 2010, waarvan dus 96% regionaal gebonden is. Niets doen blijkt uit de studie, is dus geen optie.

>Een aangepaste N279 heeft met 2x1 rijstroken (geen verdubbeling) tot 2030-2040 daarentegen voldoende capaciteit. De ongelijkvloerse kruispunten leiden tot een betere doorstroming en veiligheid. De aanpassingen hebben verder géén aanzuigende werking op bovenregionaal verkeer.

Als het bestaand tracé bij Dierdonk wordt opgewaardeerd, leidt dit tot grote verschuivingen in verkeersstromen in de wijken Dierdonk en Noord met een aanzienlijke druk op de leefbaarheid. Dit vinden wij geen wenselijke situatie. Een nieuwe weg door natuurgebied is echter evengoed voor GroenLinks een ongewenste optie. In feite dus een keuze uit twee kwaden.

Wij willen graag van de wethouder weten of de luchtkwaliteit bij de onderzochte varianten binnen de Europese norm zal blijven? Ook vragen wij ons af of de toename van geluidsoverlast wel binnen acceptabele normen kan blijven. En wat zijn daarvan dan de financiële consequenties? Graag een reactie van de wethouder.

>De schaa sprong fiets wordt nergens genoemd als belangrijk onderdeel van verbetering van de regionale bereikbaarheid. Hoe meer mensen regionaal dagelijks de fiets gebruiken, des te minder auto's op de weg (in spits). Daarnaast is het voor het bereikbaarheidsprobleem van de regio Helmond zeer urgent dat de capaciteit van de A67 wordt vergroot. Er is een duidelijk verband met de N279. GroenLinks ziet voor de houdbaarheid op de lange termijn weinig mogelijkheden op het bestaand tracé. Een nieuwe weg dwars door natuurgebied met zoveel consequenties voor milieu en recreatie, zal echter niet alleen vergezeld moeten gaan van maximale natuur- en leefbaarheid compensatie. Er zal in de regio tegelijkertijd volop moeten worden ingezet op andere vervoersmiddelen en slimme mobiliteit. Wij vinden het voorstel van het college een acceptabele keuze. Tot zover in eerste instantie.

### **Wethouder de Vries**

De Ruit is van tafel en er is een Bidbook gemaakt om toch zoveel middelen in deze regio beschikbaar te houden voor de opgave die we hebben op het gebied van bereikbaarheid, met eindelijk een deelopgave voor N279, waarbij we vorig jaar een intentieovereenkomst hebben gesloten over wat we nu precies met de N279 willen doen? Wat zijn de doelen? Om er vervolgens een MER studie op los te laten. Dit is vorig jaar ook hier besproken en u heeft inbreng kunnen doen. Dat is het uitgangspunt geweest ook in onze reactie. De Stuurgroep heeft op ons verzoek twee varianten onderzocht bij Dierdonk: het bestaande tracé en de omleiding. Nu moeten wij als Helmond daarin ook een keuze gaan maken.

Het pleidooi om vooral de A67 aan te pakken ondersteun ik van harte, omdat we zien dat de A67 vastloopt. We zien dat dat effecten heeft, niet alleen op de A67 maar ook op de omliggende wegennet. Daar is ook een traject voor nodig. We hebben vandaag een aantal stappen gezet om uiteindelijk aan de hand van studies daar ook die aanpak te doen. Maar we blijven daar druk op houden dat die A67 niet gaat versloffen, dat het gevolgen kan hebben voor het verkeer op N279.

De omleiding heeft een risico in zich van uiteindelijk een verdubbeling naar 2x2, maar dat risico ligt ook op het bestaande tracé. Als je kijkt naar de verkeersdruk op het bestaand tracé als er geen omleiding is dan is de verkeersintensiteit eigenlijk nog hoger dan als er wel een omleiding wordt aangelegd. We kunnen daarom kiezen voor het huidige tracé met een groter risico in zich dat er ooit een verdubbeling zal komen. We hebben als uitgangspunt 2x1 rijbanen. Maar uit de studies blijkt of dit voldoende is tot 2030 met een doorkijk naar 2040. We gaan het kritisch volgen als daar aanleiding toe is en we kunnen altijd kijken waar en hoe opgeschaald moet worden. Ja, de omleiding is onderdeel van het totale budget van 265 miljoen die beschikbaar is voor de aanpak van de N279 conform de uitgangspunten in de intentieovereenkomst. Er is heel veel geld voor extra maatregelen. De Provincie zal ook op het bestaande tracé verantwoordelijkheid nemen en zorgen dat de maatregelen worden genomen die genomen moeten worden. De verkeerskundige consequenties in de wijken Noord, Oost en de verkeerstrouw die daar was in Dierdonk, dat zijn wel lokale problemen waar wij als gemeente daar zelf voor staan. Het is niet zo dat het geld daarvoor ingezet kan worden om de maatregelen te nemen. We kunnen in een goed gesprek elkaar duidelijk maken waar is behoefte aan, wat

zien wij als noodzakelijke opgave als we die weg aanleggen aan extra maatregelen en de Provincie zit ook in de stand om daarin met ons mee te denken. Op deze manier zitten wij de provincie en de Stuurgroep aan tafel. We moeten blijven samenwerken met andere gemeenten. Als we kijken naar de omleiding Dierdonk, gaat het over het grondgebied van 3 gemeenten. Ik vind dat we eerst als Helmond een principiële keuze moeten maken op basis van de studies of wij vinden dat de omleiding noodzakelijk is of niet. Als daar een uitspraak over is gedaan door de Raad, betekent dat ik ook met de buurgemeenten aan tafel moet gaan zitten. Wat betekent dat voor onze totale opgave? En natuurlijk ook met de Provincie die uiteindelijk eindverantwoordelijk is voor deze weg. Ja, die samenwerking moeten we blijven opzoeken, en elkaars belangen ook zoveel mogelijk te behartigen. Ook als het moeilijk is, omdat wij ook zien dat er soms tegenstrijdige belangen zijn. Laten we met elkaar aan tafel om te kijken om daar zo goed mogelijk uit te kunnen komen. Op de verstuipeling van effecten, daar zal de Provincie op ingaan. Ik herken heel goed de Rijpelbaan, ik rij daar regelmatig en ik zie daar steeds meer vrachtverkeer eigenlijk langs het kanaal tussen de wijken door naar het noorden trekken. Dat is 1 van de uitgangspunten in onze Helmond verbonden strategie. Dat verkeer moet zo snel mogelijk naar de rand naar de N279. Dat moet niet tussen de wijken door gaan vallen en is ook niet conform de strategie die we kiezen. Dat zullen we zeker meenemen. Het CDA wil een lange omleiding, maatregelen voor de leefbaarheid en het liefst een verdubbeling van een aantal rijstroken. Wij kunnen meegaan met de eerste 2 punten. De studie toont op dit moment niet aan dat het noodzakelijk is de keuze voor een verdubbeling van de rijstroken te maken. De toekomst zal uitwijzen of dat nodig is. Voorziening voor een eventuele verbreding in de toekomst zit al in het plan, als we kijken naar de kunstwerken, die worden nu op 2x2 gedimensioneerd. Dat klinkt heel duur, maar dat wil in feite zeggen als je een brug gaat aanleggen dan moet daar uiteindelijk 2x2 wegen over heen kunnen. Als je dat nu 2x1 zou aanleggen, en je zult in de toekomst toch kiezen om de weg te verbreden, dan zul je de hele brug af moeten breken. Het zou een enorme desinvestering zijn. We zijn volop bezig om te kijken naar het onderzoek over de aansluiting n607 of die noordelijke verbinding strikt noodzakelijk is. Ik hoop dat we in de volgende Stuurgroep, als we een definitief advies uitbrengen, daar ook een uitspraak over kunnen doen. Ik zal u informeren over het eindresultaat / het eindadvies dat de Stuurgroep geeft aan Provinciale Staten. Dan vind ik het ook aan u om te beoordelen of het noodzakelijk is om met elkaar een gesprek aan te gaan. Uit de studie blijkt niet dat een aantrekkelijke N279 een aanzuigende werking zal hebben op extra vrachtverkeer. Ik wil ook aangeven dat we de aandacht op de A67 moeten houden om juist te voorkomen dat het verkeer daar vastloopt en gaat kiezen voor alternatief. Ook hier blijft de aanpak A67 belangrijk om de doorstroming van de n279 te kunnen garanderen. Als je naar de studie kijkt dan is het bestaande tracé eigenlijk net zo goed als de omleiding. Ja, verkeerskundig is dat zo. Beide varianten doen wat ze moet doen. Maar als we kijken naar de effecten voor de wijken van Helmond, dan zien we een heel groot verschil tussen de omleiding en het bestaande tracé. Juist daarom hebben we de keuze gemaakt voor de omleiding. Omdat we de negatieve effecten in de wijken die soms heel ver vinden gaan. De vraag over de luchtkwaliteit en de geluidsnormen zal de Provincie beantwoorden. Welke maatregelen precies genomen moeten gaan op het gebied van leefbaarheid en geluid wordt op dit moment verder onderzocht. En daar moeten uiteindelijk ook de nadere financiële consequenties uit rollen. Vorig jaar is bij de intentieovereenkomst hierover gesproken, en aangegeven dat het totale budget vanuit de Provincie 265 miljoen beschikbaar. Mochten er voordelen uit de aanbesteding zijn of uit de keuzes die gemaakt worden dan is de gedeputeerde bereid die in te zetten voor extra wensen die er zijn in verschillende gemeenten, mits de gemeenten zelf ook een bijdrage willen doen. Dat is nog een financiële puzzel die nog niet helemaal is gelegd. De basis past binnen het budget, maar we zijn nog in gesprek over de extra maatregelen: wat die zijn en wie die moet betalen. Ik onderstreep de maximale inzet op natuur, leefbaarheid en met name uitvoering van alle andere maatregelen die in het bereikbaarheidsakkoord zitten.

#### **Dhr. van Lieshout**

Het is niet zo dat alle verkeer van Helmond West naar de Venuslaan gaat. Maar je ziet wel dat een deel van het verkeer die route gaat kiezen. Dat komt omdat de aansluiting ongelijkvloers wordt waardoor die aantrekkelijker wordt dan het bestaande lusje en de verkeerslichten daarin. Maar ook omdat het verkeer uit noord zelf van de Venuslaan gebruik maakt. Dat gaat daar weg omdat die niet meer in de richting van het zuiden komen, die gaan naar de Hobbemalaan. Waardoor die weg weer leger wordt en beschikbaar komt voor stedelijk verkeer.

#### **Dhr. van de Hoven**

Een MKWa wordt niet gemaakt. Een MER is veel meer gedetailleerd. Die gaat veel meer in op de lokale situatie en lokale overlast.

#### **Dhr. van de Wijst**

In de milieueffectrapportage wordt het effect op de luchtkwaliteit kwantitatief bepaald. Stikstofdioxide wordt uitgerekend. Dat gaat met modellen van TNO. Fijnstof, ook ultrafijnstof, kleinere fijnstof en zelfs elementaire fijnstof wordt allemaal berekend. Hierbij wordt de cumulatie van de intensieve veehouderij, de geitenhouderij meegenomen. Nieuwe ontwikkelingen, nieuwe geitenstallen die nog niet voorzien zijn zitten niet in het model. Maar alles wat autonoom is in ieder geval wel. Het resultaat van de luchtkwaliteit is overigens de luchtkwaliteit in zijn totaliteit in het hele gebied zal verbeteren ten opzichte van de norm en dat er in ieder geval geen normoverschrijding zal plaatsvinden. Dat komt door het schoner worden van auto's op termijn. Misschien ook wel door het schoner worden van de veehouderij door voorzieningen. Een gezondheidseffect screening is kwalitatiever bepaald. Cumulatief zie je dat de gezondheidsbeleving in deze regio zal toenemen. Geluid, is ingewikkelder. De geluidsnormering in Nederland is nogal ingewikkeld en verschillend voor nieuwe wegen en bestaande wegen. Het geluid is eigenlijk een hele optelling van verschillende veranderingen op verschillende plekken in het gebied. Op sommige plekken verbetert het (door andere verkeersstroom) en andere plekken verslechtert het. Bij het bestaande tracé is er met name rondom de Venuslaan en alles wat daar aansluit wellicht een negatief effect. Het is zeker niet een enorme toename van ernstige geluidshinder. In de rest van het tracé zie je autonoom meestal verbeteringen. Hetzelfde ziet u bij de omleiding. U kunt zich voorstellen dat als de omleiding er komt, dat er veel verkeer naar de buitenkant verplaatst wordt en dat het aantal ernstig gehinderde niet boven de norm zal uitkomen. Het aantal gehinderde ook zal afnemen. Maar we hebben ook gekeken naar de geluidsbelasting onder de norm. Daar is ook naar gevraagd. Tegenwoordig ook gebruikelijk. Dus onder de norm 65 dBA, daar zitten wel lokale verschuivingen in. Aan de noordkant van Dierdonk daar neemt het geluid een klein beetje toe. Maar daar zit je wel heel zwaar met een aantal dBA's. Dat is een logistieke schaal. Dan neemt het geluid toe, maar dat zit ver onder de norm. Als je dat allemaal optelt dan valt dat reuze mee. Als je kijkt naar de normstelling die we in Nederland hebben dan is er bij de omleiding een positief effect. Wil niet zeggen dat er lokaal woningen zijn die een verslechtering hebben van de geluidssituatie. Maar niet zodanig dat ze zwaar boven de norm zijn. Het is niet zo dat, in dit deel van het gebied, in tegenstelling tot in Veghel, dat er om die reden heel veel aanvullende voorzieningen (zoals stil asfalt of hogere geluidswallen) nodig zijn. Stil asfalt wordt alleen overwogen bij de delen van het tracé dat door het bos loopt, omdat daar het verkeer iets toeneemt en we kijken ook naar de geluidshinder op de natuur. Wordt de

compensatie-opgave wat groter, dan kunnen we daar wel stil asfalt toepassen om de natuurcompensatie weer wat kleiner te maken.

#### **Tweede termijn**

##### **Dhr. Rieter**

Er is een risico dat deze weg op termijn een 2x2 rijbaans gaat worden of is het juist wenselijk dat het een 2x2 rijbaans gaat worden? Onze fractie gaat voor de omleiding. De norm is 65 dBa. Is er ook nog gekeken naar de mogelijkheid om dat terug te dringen door een verdiepte aanleg van de weg?

##### **Dhr. Peters**

De wethouder zei dat er geen aanzuigende werking is van het vrachtverkeer van Rotterdam naar Venlo, dat had ik meer onderbouwd willen zien. Het is wel de kortste route Rotterdam-Venlo en waarom zouden de vrachtwagens nog omrijden, door files heen en niet de kortste weg nemen?

##### **Wethouder de Vries**

Uit het onderzoek blijkt niet dat die aanzuigende werking er komt.

##### **Dhr. van den Hoven**

Een vrachtwagen rijdt geen 130 km, maar 80 km. Ik moet aangeven dat de aanpak van de A67 ook in verkenning zit, zodat we ook streven om vrachtauto's op de hoofdroutes te houden. De weg Breda, Tilburg, Eindhoven, Venlo dat wordt in binnen de Smart Switch gepromoot als de Corridor waar het vrachtverkeer naar toe moet. En waar we ook grootschalig Smart Mobility toepassen. Dus uit de berekening blijkt dat er geen aanzuigende werking zit, maar in de ambitie in doelstelling van SmartWitch sturen dat het verkeer naar de hoofdroute structuur van de A67 en A58.

##### **Dhr. van Lieshout**

De variant van de verdiepte ligging is niet meegenomen, omdat de diepteligging in het Beekdal van de Aa ligt. Destijds nog met de Ruit discussie is er gesproken over een korte omleiding om Dierdonk, maar die raakt ook het kwetsbare natuurgebied. Daarnaast zit daar een groot waterbergingsopgave, als je daar verdiept zou gaan, zou een waterbergingsopgave de natuurwaarde van het Beekdal ernstig geweld aan doen. En daarom is deze variant niet meegenomen in het onderzoek.

##### **Dhr. Rieter**

Betekent het wel dat boven de basiskosten, , als je bijv. aanvullende maatregelen neemt om de geluidsbelasting voor Dierdonk Noord mee te nemen de Provincie in die kosten deelt?

##### **Wethouder de Vries**

Ja, wat wettelijk is, zal meegenomen worden in het project. En daar waar we aanvullende wensen hebben, moeten we kijken hoe de financiering zit en zal er ook gekeken worden naar de gemeente.

#### **ADVIES**

De fracties Helder Helmond, D66, Senioren 2013, Groen Links en PvdA maken een voorbehoud, alle andere fracties gaan akkoord met dit voorstel.

## **7. Presentatie voorlopige bestuurlijke besluitvorming Beleid textielinzameling**

### **Presentatie door dhr. Slaats en dhr. Saris**

#### **Dhr. Kuijpers**

Complimenten over wat we gehoord hebben. Het zal moeilijk zijn om te controleren of er zakken afgegeven worden waar het niet meer mag. Zijn er al afspraken gemaakt met verenigingen?

#### **Dhr. Saris**

Er zijn lopende gesprekken met verenigingen. Er is al een afspraak met de fanfare De Vooruitgang. De gesprekken met de Kluppels die lopen op dit moment. Andere verenigingen hebben we gesproken, maar die krijgen op dit moment soms vergoedingen van andere partijen en die willen we ook gaan overnemen. Daar zit ook het dilemma. Sommige partijen krijgen helemaal niets voor het hebben van een container, sommige krijgen € 0,05 , andere krijgen € 0,10 en er zijn partijen die krijgen € 0,30 per kg textiel. Uiteindelijk zullen wij een weg moeten vinden, die voor iedereen acceptabel is.

#### **Dhr. van den Boogaard**

Wij vinden de papierbakken een goed initiatief en het zorgt voor extra scheiding van afval. Alleen rondom de communicatie van het ophalen van de papierbakken daar hebben we vraagtekens bij. Voor mijn eigen huishouden is het ook niet duidelijk. Misschien kan de communicatie hierover beter.

#### **Dhr. Saris**

Ik kan wel vertellen hoe we wel gecommuniceerd hebben. We hebben alle huishoudens een brief gestuurd. In die brief staat wanneer je de bak kreeg, wanneer de eerste inzameling met container was en wanneer de laatste dag met los papier was. Iedereen die een container heeft moet een brief hebben gehad waarin dat in stond. We hebben persoonlijk gecommuniceerd, maar dat wil niet zeggen dat de mensen de brief goed lezen. Maar dat is wel een punt van aandacht. Dit zullen we in de toekomstige communicatie meenemen.

#### **Dhr. van den Boogaard**

Dat is ook mijn punt dat het op meerderde manieren gecommuniceerd kan worden.

#### **Dhr. de Leest**

Wat betreft de kledinginzameling: u bent in gesprek geweest met verenigingen. Dat zijn verenigingen die nu al een container hebben staan of worden verenigingen die nog geen container hebben ook meegenomen? Krijgen die demogelijkheid geboden om er één te plaatsen?

#### **Dhr. Saris**

Op dit moment hebben we gesproken met alle partijen die een container hebben. We hebben bij het papierdossier ook alle verenigingen gesproken die met oud papier te maken hadden. Die hebben we ook aangeboden om een textielcontainer te nemen. Wij zullen op het moment dat de definitieve besluitvorming door het college heeft plaatsgevonden ook alle andere verenigingen oproepen om een kledingcontainer te nemen.

#### **Dhr. Rieter**

Is het bekend dat textiel wordt ingenomen door verschillende winkels? Bijv. C&A, H&M; je kunt daar oude kleding inleveren en dan krijg je een textielbon. We hebben een aantal 2<sup>e</sup> hands winkels en Kledingbank Melach. Volgens mij is die opgeheven of is er een doorstart? Dat was een prachtig initiatief of is dat gesneuveld vanwege wat er nu opgezet is?

#### **Dhr. Saris**

Kledingbank Melach is niet gesneuveld. Zij worden inmiddels ondersteund door het Leger des Heils. Het initiatief van de C&A ken ik niet. Elke dag komen er nog partijen bij die iets met kleding doen. We nemen dit mee.

#### **Eerste termijn**

#### **Mevr. van der Pijl**

Destijds hebben we ingestemd met het idee dat de gemeente de regie neemt op het gebied van textiel. Ik ben blij om te horen dat er zoveel gesprekken zijn gevoerd met alle mogelijke partijen die er mee te maken hebben. En dat er echt serieus gekeken is wie, wat en waar. De social return dat dat een grote rol speelt, dat doet ons heel goed. Dat is fijn dat dat voornamelijk neergelegd wordt bij de partijen die er ervaring mee hebben zoals de Kringloopwinkel. En dat er veel aandacht is geweest voor de Stichtingen met een goed doel zoals Kledingbank Melach en Terre de Hommes. Wat ons vooral aanspreekt in wat er nu voorligt, is het groeiend model wat er in zit. De aanpassingsmogelijkheden die er nog zijn. Want we beseffen heel goed, er zitten veel haken en ogen aan en er kan nog veel boven water komen.

#### **Dhr. van den Boogaard**

Allereerst wil D66 de wethouder een compliment maken voor het feit dat (bijna) alle partijen die een rol spelen in de textielinzameling betrokken zijn bij het creëren van een nieuw model. Voor ons is het namelijk erg belangrijk dat alle organisaties en verenigingen gehoord worden en een stem hebben in het geheel. Ook fijn dat we hier vandaag over kunnen spreken, ook al is het een bevoegdheid van het college. D66 kan instemmen met het intrekken van de verordening subsidiëring oud papier en karton 2006. Deze verordening is behoorlijk verouderd en niet meer up-to-date. Prima dat er nu subsidiërievan komen voor de inzet van verenigingen en organisaties die textiel inzamelen en dat er eindelijk, na 15 jaar, een indexering plaats gevonden heeft voor het subsidiebedrag oud papier. Ook vindt D66 het goed dat er een extra subsidie is voor verenigingen die zelf zorgen voor een papiercontainer. Extra moeite moet beloond worden. Ook zijn wij blij met het behoud van sociaal maatschappelijke initiatieven rondom textielinzameling, zoals Terres des Hommes, Kledingbank en de Kringloopwinkel. Zij zijn van onschatbare waarde voor de Helmonders die het wat minder hebben. Onderscheid tussen containers op openbaar terrein en op particulier terrein vinden wij een logische. D66 juicht het toe dat het college in wil zetten op social return, waardoor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk kunnen. Een bedrag per kilogram als vergoeding ziet D66 als een goede en eerlijke manier om het inzamelen van textiel te stimuleren en het zorgt voor eenduidigheid. We hadden nog wel enkele vragen. In het stuk staat dat een aantal partijen voortaan geen rol meer krijgen bij de inzameling van textiel door de toedeling aan GRR Blink. Kan de wethouder hier wat meer over vertellen? Zijn deze bedrijven en stichtingen hiervan bijvoorbeeld al op de hoogte gesteld en om welke orde van grote gaat dit (bedragen)? Het is nu vooral van belang dat er duidelijkheid komt over de concessie. We hebben begrepen dat verschillende afnemers willen heel graag winnen. Wanneer wordt die duidelijkheid verschaft? Kunnen ook meerdere afnemers actief zijn in de stad?

#### **Dhr. Luijben**

D66 is blij met diverse winkels die de kleding nog gaan verkopen, maar ik ben bang dat er een heel groot aanbod zal zijn. Ik was zaterdag op de markt en daar hangen rekken vol met kleding voor € 3,00.

#### **Dhr. Michiels**

We vroegen ons af of wij nu als gemeente een monopolypositie innemen met betrekking tot de inzameling van textiel en of dit wenselijk is? Hoe gaan andere gemeenten hiermee om? Daarnaast horen we dat er een deel wordt aanbesteed en we willen aandacht vragen om als gemeente niet vast te leggen aan een minimum aantal kilo's wat ingezameld gaat worden zodat we niet dezelfde fout gaan maken als destijds bij Atero, zodat we daarna afgestraft gaan worden op het moment dat inzameling elders beter of anders verloopt.

#### **Wethouder Smeulders**

We waren op zoek naar een model waarin we als gemeente meer grip kregen, waarin we onze duurzaamheids- en social returndoelstellingen konden realiseren en waarbij we ook de positie van de verenigingen kunnen behouden of liever willen versterken. Dat is de reden dat we het model in 4 onderdelen hebben opgesplitst. Waarbij we de instellingen die illegaal kleding inzamelen eruit gooien; die hebben geen binding met Helmond. We zorgen dat er stadsbrede dekking komt, maar dat is aanvullend op wat de verenigingen doen. We geven eerst de alle verenigingen de mogelijkheid om te zeggen ik wil graag zo'n bak hebben. Alle verenigingen krijgen de mogelijkheid om een centje bij te verdienen door middel van textielinzameling. En ja, de kleding gaan we zelf ophalen en daarmee pakken we een soort van monopolypositie, omdat we dan kunnen zorgen dat die stroom in Helmond blijft en dat we daar weer social return op kunnen inzetten. Maar ook dat het weer verkocht kan worden aan Helmonders met een kleinere portemonnee. Dus op dat vlak zijn we heel erg blij met dit systeem en merk je inderdaad dat er veel steun is van Helmondse verenigingen om dit zo te doen. Waarschijnlijk gaan we dus voor de zomervakantie nog een definitief besluit nemen als college. We nemen eerst een voorlopig besluit met alle betrokkenen om te kijken zien we het goed? Zijn er verbeterpunten? Op basis daarvan nemen we een definitief

besluit en dan kan de aanbesteding gaan lopen. We hopen dat dat in dit najaar plaatsvindt, zodat we volgend jaar echt aan de slag kunnen met dit nieuwe systeem. We geven de verenigingen een vergoeding. De meeste verenigingen zullen erop vooruit gaan. Er zijn een paar verenigingen waarbij het iets ingewikkelder is, maar we zoeken daarvoor naar een oplossing. We gaan ons zeker niet vastleggen op een minimum aantal in kg. We denken dat er voor dit model veel steun is. Met betrekking tot de communicatie adviseer ik u de afvalapp te nemen.

**Dhr. van den Boogaard**

Kunnen er meerdere afnemers actief zijn in de stad?

**Wethouder Smeulders**

Er kunnen partijen als combinatie inschrijven en anders kunnen partijen naderhand afspraken maken.

We kiezen er juist wel voor om dat in op één perceel neer te zetten. Als je kleine percelen hebt, dan heb je niet de effectiviteit die je nodig hebt. Maar het is uiteindelijk aan de inschrijvers of ze alleen inschrijven.

**Tweede termijn**

**Dhr. Michiels**

Zijn er meerdere gemeenten die de regie naar zich toetrekken? Zijn daar voorbeelden van?

**Dhr. Saris**

Iedere gemeente doet dat op zijn eigen manier. De gemeente Nuenen heeft alleen de containers aanbesteed en de kleding kan het Leger des Heils gratis hebben. Gemeente Den Haag heeft het ook aan Leger des Heils gegund. Maar het Leger des Heils maakt de kledingbakken daar leeg met de doelgroep. Er zijn gemeenten die hetzelfde doen als gemeente Helmond. We zijn aanbestedingsplichtig voor onze kleding, een kleinere gemeente hoeft dat mogelijk niet te doen.

**Wethouder Smeulders**

Als je het textieldossier gaat oppakken en met juristen gaat bespreken, dan is het systeem dat we nu in Helmond hebben niet houdbaar. We gaan het nu goed doen, waardoor je ook richting de toekomst vooruit kan. Je geeft iedereen de mogelijkheid om mee te doen

**Dhr. Rieter**

De plastic zak van verschillende goede doelen, zijn die vergunningplichtig? Krijgen we die binnen, omdat ze een vergunning hebben gekregen van de gemeente? Of doen ze dit zelf in de bus? Voor de mensen is dit een gemak, omdat ze de zak aan de straat kunnen zetten.

**Wethouder Smeulders**

Dat is vergunningplichtig. We geven als gemeente 4x per jaar een partij de mogelijkheid om dat te doen. Dat gaan we afschaffen in het nieuwe systeem. We willen zicht hebben op wat er met de kleding gebeurt en niet dat het naar een zogenaamd een goed doel gaat waar we geen grip op hebben.

**ADVIES**

De fractie VVD maakt een voorbehoud, alle andere fracties gaan akkoord met dit voorstel.

## 8. Zienswijze conceptbegroting 2018 ODZOB

**Dhr. Hamacher**

We gaan akkoord met de zienswijze van het college. En met name de opmerking over het intensiveringsprogramma waarbij wordt gezegd dat er geen gelden worden toegekend zonder dat er onderbouwde doelstellingen zijn. En het weerstandsvermogen waarbij moet worden gemonitord en de risico's periodiek worden gerapporteerd onderstrepen wij graag.

**Dhr. van den Boogaard**

We zien dat de ontwerpbegroting sluitend is. Er zitten nog wel een aantal risico's aan waar het college terecht aandacht voor vraagt. De exploitatie blijft een punt van zorg, waarbij de risico's hoger lijken dan de algemene reserves. De zienswijze moet uiterlijk 20 mei ingediend worden, maar het wordt pas vastgesteld door de Raad op 30 mei. Wordt de zienswijze al in concept doorgestuurd?

**Wethouder Smeulders**

De opmerking van de heer Hamacher is terecht. We vragen daar aandacht voor. We zullen de concept zienswijze alvast onder uw aandacht brengen. Dat zal ook wel de definitieve zienswijze worden. Financieel terecht punt van de heer van den Boogaard. Ik ben blij hoe de ODZOB er nu voor staat. Want 3 jaar geleden, toen was de Omgevingsdienst net opgericht, hadden we nog heel veel overdrachtsproblemen en was het financieel nog ingewikkeld. Ik hoor in Provinciaal verband dat er zeer pittige discussies worden gevoerd over de andere twee omgevingsdiensten die we nu hebben. En dan zit onze omgevingsdienst in rustig vaarwater.

**ADVIES**

Alle fracties gaan unaniem akkoord.

Dit onderwerp kan als hamerstuk aan de raad worden aangeboden.