



Onderwerp:	Rapport van A naar Brainport
Datum	29 september 2014
Partij:	PvdA
Bijlage:	42
Ingekomen brief griffie:	30 september 2014
Antwoord college:	24 oktober 2014

Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Met veel interesse heeft de PvdA fractie het rapport "Van A naar Brainport" gelezen.

Wij hebben vragen en opmerkingen zowel ten aanzien van de *zin en uitvoering* van het rapport als ten aanzien van de inhoud:

De zin en uitvoering van dit rapport:

Dezer dagen zullen ook twee door de Provincie opgedragen studies verschijnen, te weten de MER-studie en de MKBA-analyse. Deze studies geven een beoordeling op vele aspecten van de eerder door de Stuurgroep gekozen alternatieven.

Dat er nu ook een in opdracht van de SRE verrichte studie verschijnt waarin andere alternatieven worden aangedragen levert veel procedurele onduidelijkheden op. Zo staat in de opdrachtomschrijving "*De studie naar alternatieve oplossingen moet binnen kort tijdsbestek worden uitgevoerd, aangezien al dit najaar al de besluitvorming over de Ruit is gepland*".

Omdat de in deze studie aangedragen alternatieve maatregelen niet in de MER-studie en de MKBA-analyse zijn meegenomen is het ons volledig onduidelijk hoe deze alternatieven in de besluitvormingen van de provincie worden meegenomen.

Dit brengt ons tot de volgende procedurele vragen:

1. Waarom is afgelopen maanden door het SRE opdracht tot deze studie gegeven?
2. Op welk moment was dat?
3. Is het college van Helmond daarin gekend?
4. Is de onduidelijke procedurele status van deze studie daarbij onderkend?
5. Wat is, volgens het Helmonds college, het beoogde doel van deze studie?
6. Heeft het college de bedoeling gehad dat via dit rapport een alternatief aan de Provincie te bieden voor "de Ruit"?

De uitkomsten van dit onderzoek konden niet worden meegenomen in de MKBA.

7. Was het college hiervan op de hoogte?
8. Zo ja, waarom heeft het college toch gekozen voor dit onderzoek?
9. Hoe denkt het college een vergelijking te kunnen maken tussen de 4 opties van de provincie waarvoor een MKBA is uitgevoerd en het SRE-alternatief waarvoor dat niet is gedaan?
10. Heeft de provincie (ambtelijk & bestuurlijk) constructief bijgedragen aan de pogingen van het SRE om tot een alternatief te komen?
11. Hoe heeft de provincie (ambtelijk & bestuurlijk) gereageerd op het SRE-alternatief?
12. Klopt het dat de Provincie een besluit neemt rondom "de Ruit" voordat de second opinion van het ministerie afgerond is?
13. Zo ja, wat vindt het college hiervan?
14. Hoe is de samenwerking geweest tussen het college en de burgemeester als SRE-portefeuillehouder mobiliteit? Hebben zich er tot op heden verschillen van inzicht voorgedaan tussen het college en de burgemeester in haar rol als portefeuillehouder mobiliteit van het SRE?
15. Op basis waarvan heeft het SRE gekozen voor dit bureau?
16. Wat heeft het onderzoek gekost en hoe ziet de verdeelsleutel voor betaling er uit?

Ten aanzien van de inhoud van het rapport:

Helaas hebben wij moeten constateren dat het rapport het niveau mist om daadwerkelijk serieus genomen te worden bij het zoeken naar alternatieven voor "de Ruit".

Sterker nog: het rapport neigt "de Ruit" als onontkomelijk te beschouwen (zie conclusie 3 van het rapport) en noemt het enkel wat "flankerende maatregelen" die genomen moeten worden. Waarop deze flankerende maatregelen zijn gebaseerd is voor de lezer niet duidelijk.

Ook de conclusies m.b.t. mobiliteit en vooral de toenemende mobiliteitsbehoefte zijn te kort door de bocht. Geen enkele van de conclusies heeft betrekking op de piekuren van mobiliteit en dus het moment waarop de belasting van de wegen het hoogst is. De verkeersproblematiek/bereikbaarheid in Zuidoost Brabant heeft weinig te maken met recreatief verkeer dat vooral overdag, buiten die piekuren, plaatsvindt. Dit soort nuances missen wij volledig.

Hetzelfde geldt voor de toename van verkeer door jongvolwassenen. Ook hier is de conclusie dat "er in structureel opzicht geen sprake (is) van een trend van afnemend autogebruik". Dit staat haaks op het onderzoek van de het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) "Mobiliteitsbalans 2012: jongeren gebruiken minder vaak de auto". De conclusie in het rapport dat "jongvolwassenen zich uiteindelijk op de weg gaan begeven en er in structureel opzicht geen sprake van een trend van afnemend autogebruik (is)", kan niet worden getrokken op basis van het rapport van het KiM.

De conclusies m.b.t. toename van mobiliteitsbehoefte door vergrijzing en het toenemen van het aantal eenpersoonshuishoudens missen de nodige onderbouwing en nuancering.

Het rapport concludeert vervolgens dat ondanks de economische crisis "er van mag worden uitgegaan dat deze economische groei (in Brainport) zich vertaalt in een vergelijkbare toename van de mobiliteitsbehoefte".

Ook hier mist onze fractie de nodige onderbouwing.

Door het gebrek aan onderbouwing (en de vooringenomenheid ten aanzien van de noodzaak van "de Ruit") zijn alle conclusies volledig vrijblijvend en missen daardoor het niveau om als wezenlijke alternatieven in de discussie rondom de mobiliteitsontwikkelingen te worden ingebracht.

Het rapport in zijn geheel staat niet in het teken van de noodzakelijk analyse rondom de verkeersknelpunten in de regio en de verbetering of verslechtering hiervan door in het rapport genoemde verandering (pagina 15-31).

Daarom heeft de PvdA-fractie ook de volgende inhoudelijke vragen:

De opdracht in het rapport geeft aan:

"De gemeenten in het plangebied onderschrijven de problematiek waarvoor de NOC een oplossing moet gaan bieden, maar willen in beeld gebracht krijgen of naast de voorgestelde oplossing voor de NOC nog alternatieve oplossingen denkbaar zijn". Het lijkt erop dat slechts in zeer beperkte mate fysieke alternatieven voor de Ruit zijn bekeken.

17. Mist het college met ons de alternatieve oplossingen?

De alternatieven zijn bekeken tot en met stap 6 van de Ladder van Verdaas, maar niet geculmineerd zoals bij de ladder de bedoeling is. Voor stap 7 is enkel geconcludeerd, nog niet eens onderzocht, dat de oost-westverbinding nodig is en de verbreding van de 279 niet. Alternatieven zijn niet bekeken.

18. Is in het onderzoek uitgegaan van uitvoering van de Ladder van Verdaas van onder naar boven? (Dus eerst uitvoering van de eerste 6 stappen alvorens stap 7 wordt gezet?)

19. Wat vindt het college van dit principe?

In het rapport wordt bij stap 6 van de ladder van Verdaas onder het kopje *"Effecten leefmilieu"* gesteld dat er omvangrijke maatregelen nodig zijn om de overlast van verkeer in de steden en dorpen te elimineren, zoals ondertunneling en luchtbehandelingssystemen. Deze redenering wordt niet aangevoerd voor de leefbaarheid van de door de N279 belaste Helmondse wijken terwijl ook daar de luchtkwaliteit fors afneemt en geluidsoverlast fors toeneemt.

20. Wat is de reden van deze keuze en onderschrijft u deze?

Men stelt verder: *"De omvang van deze ingrepen is zeer groot"*.

Wij missen hier een kwantitatieve en vooral een financiële onderbouwing.

21. Is er doorgerekend wat deze maatregelen (per onderdeel) zouden kosten?

22. Is er bij berekening van ondertunneling rekening gehouden met de nieuwste (veel goedkopere) technieken?

Daarnaast concludeert het rapport (zie conclusie 1): “Alle genoemde extra investeringen zijn niet toereikend om de mobiliteitsgroei tot 2030 adequaat te kunnen afwerken”.

Wij missen hier een kwantitatieve onderbouwing.

23. Welke overwegingen zijn hiervoor gebruikt?

24. Is het college met ons van mening dat hier een onderbouwing voor moet komen?

Namens de fractie van de PvdA Helmond,
Mohammed Chahim
Mirjam van der Pijl
Hans de Mare

Antwoord college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief, delen wij u het volgende mede.

1. Op 3 juli 2014 heeft het SRE, tezamen met de gemeenten Eindhoven, Helmond, Laarbeek, Nuenen, Son en Breugel, Gemert-Bakel, Deurne en Asten de bestuurlijke opdracht verstrekt tot het ontwikkelen van alternatieve oplossingen voor de Ruit. Op pagina 4 van het rapport van Raadhuisadvies staat onder het hoofdstuk “Opdracht” wanneer de opdracht werd verstrekt, alsmede de inhoud van de opdracht en het doel.
2. Zie beantwoording vraag 1.
3. Ons college is gekend in deze opdracht.
4. Er is geen sprake van een onduidelijke procedure status. Immers de opdracht is versterkt met als doel te onderzoeken of er alternatieven zijn voor de Ruit conform de collegeprogramma's van Helmond en Eindhoven. De bevindingen uit het regionale onderzoek zijn voor de regiogemeenten input bij de voorbereiding van een standpunt m.b.t. De Ruit. Hierbij was vooraf duidelijk dat de resultaten van het regionale onderzoek geen deel konden uitmaken van de MKBA voor de NOC.
5. Zie beantwoording onder 4
6. Zie beantwoording onder 4
7. Zie beantwoording onder 4
8. Zie beantwoording onder 4
9. Zie beantwoording onder 4
10. De provincie heeft daar waar nodig constructief bijgedragen aan het alternatieven onderzoek middels het beschikbaar stellen van de benodigde data.
11. De provincie heeft inmiddels gedeeltelijk geanticipeerd op de regionale studie. Zo maakt nu de aanpassing van de A67 onderdeel uit van het Provinciale voorkeursalternatief.
12. De concept MKBA is afgelopen week door de provincie aangeboden aan het KIM voor een “second opinion”. Het KIM heeft enkele weken nodig voor haar beoordeling. Het is ons niet bekend of dit onderzoek wel of niet is afgerond voordat er bestuurlijke besluitvorming in G.S. zal plaatsvinden.
13. Zie beantwoording onder 12
14. Ons college heeft in dit dossier collegiaal samengewerkt met respect voor elkaars rol en positie.
15. Er is gekozen voor Raadhuisadvies gezien hun kwaliteit in dit soort processen, hun kennis van de regio en het feit dat zij binnen de gevraagde korte termijn (in de zomervakantie) het rapport konden leveren.
16. Het SRE is opdrachtgever en kostendrager. De exacte kosten zijn ons niet bekend.
17. In de maanden juli en augustus is zowel ambtelijk als vanuit het adviesbureau hard gewerkt om binnen een zeer kort tijdsbestek te onderzoeken of er alternatieven voor de Ruit mogelijk zijn. Hierbij is gestart met stap 1 van de ladder van Verdaas en vervolgens werden de volgende stappen doorlopen. Het spreekt voor zich dat het in 8 weken tijd niet mogelijk is alle mogelijke alternatieven, op alle locaties tot in detail door te rekenen op het niveau waarop de Noordoostcorridor uitgewerkt is. Voor de kostenramingen is gekeken naar de kosten van lopende en/of recente vergelijkbare grote infrastructurele werken. Gezien de reikwijdte van de opdracht volstond dit.
18. Zie beantwoording onder 17
19. Zie beantwoording onder 17
20. Zie beantwoording onder 17

21. *Zie beantwoording onder 17*
22. *Zie beantwoording onder 17*
23. *Qua mobiliteitsontwikkelingen zijn er diverse trends zichtbaar. Ook dit rapport geeft aan dat de mobiliteit blijft groeien. Geconstateerd is dat het verkeersmodel van het SRE gebaseerd is op de meest recente data. Daarnaast is geconstateerd dat er extra kansen zijn voor m.n. fiets en Smartmobility. Dit leidt volgens de opstellers van het rapport echter niet tot een dusdanige verschuiving in de modal split dat de groei van het autoverkeer kan worden opgevangen. Gezien het doel van dit rapport volstaat de in het rapport opgenomen onderbouwing.*
24. *Zie beantwoording onder 23.*

Wij hopen u hiermede voldoende te hebben geantwoord.

*Burgemeester en wethouders van Helmond
de burgemeester
mevr. P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel*

*de secretaris
mr. drs. A.P.M. ter Voert*