



Notitie n.a.v. MIRT-onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid Brainport 2040

Inleiding

Na de opiniërende behandeling van het MIRT-onderzoek in de commissievergadering van 17 december 2020 jl. heeft de CDA fractie de behoefte om de grotere verbanden en de opvatting van de CDA-fractie Helmond breder kenbaar te maken. De opiniërende behandeling in de commissievergadering is niet naar tevredenheid van de CDA fractie gegaan. Op suggesties vanuit de commissie werd door de verantwoordelijk wethouder onvoldoende ingegaan of deze werden ter beantwoording overgelaten aan de deskundige die deelnam aan de vergadering. Deze notitie sturen wij naar het college van B&W van Helmond met het dringende verzoek deze inbreng te betrekken bij een aangepast voorstel dat voorgelegd zal worden aan de adviescommissie en de Gemeenteraad in februari 2021. Op deze wijze denken wij recht te doen aan dit belangwekkende onderwerp immers de weg die wij nu inslaan zal voor de komende decennia voor onze stad- en regio van groot belang zijn.

Met de inbreng van deze notitie vragen wij het college om deze notitie toe te sturen aan alle raadsfracties en het presidium om deze notitie toe te voegen aan de agenda voor de te houden adviescommissie. Graag ontvangen wij hiervan een bevestiging?

(MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het onderzoek richt zich dus op de verstedelijking en bereikbaarheid van de Brainportregio.)

Er is grote behoefte aan een perfect en veelbelovend toekomstperspectief voor zowel de verkeersafwikkeling als de planning van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen voor de periode tot 2040 in onze stad. Het nu voorgelegde mirt-onderzoek schiet volgens de CDA fractie hierin tekort.

Twee keuzes zitten ons dwars:

1. De keuze van Rijk en Regio om voor het verbeteren van de verkeersstructuur alleen uit te gaan van bestaande tracés en niet te kiezen voor nieuwe tracés (zoals de Lungendonkse Baan en de Noordoost-Corridor).
2. De keuze van Rijk- en Regio om voor de uitbreiding van de woningvoorraad uitsluitend te kiezen voor realisatie binnen bestaand stedelijk gebied. **Binnenstedelijke verdichting is een toekomstvaste richting**, lezen wij tot onze schrik! Lungendonk is wat de CDA-fractie betreft nog steeds in beeld als uitbreidingslocatie. Denk daarnaast vooral aan andere steden die in het verleden ook deze ‘verkeerde’ keuzes hebben gemaakt. Verstening zal zorgen voor verdere opwarming van het stadsklimaat met alle gevolgen van dien. Hiermee hang ook nauw samen de waterhuishouding in het gedrang komt en dat hoogbouw niet zal bijdragen aan het versterken van het wooncomfort. (ontbreken van schaduw en groen).

Dat betekent dus een eenzijdige keuze voor inbreiden, verdichten en zo nodig het daartoe aankopen en slopen van in het centrumgebied gelegen bedrijven. In onze visie moet Helmond na Brandevoort echter ook een nieuwe uitleglocatie (suburbaan dus; circa 30 wo/ha) gaan ontwikkelen. De regio wil ca. 72.000 (in Helmond 17.500) extra werkplekken creëren en ca. 62.000 (in Helmond 15.500) extra woningen bouwen. Van deze 15.500 Helmondse woningen zouden er 10.000 in hoogstedelijke woonmilieus (grote dichtheden dus) in het centrumgebied van onze stad gebouwd moeten worden. De bedoeling is, dat hiervoor een Ruimtelijke Studie Helmond Centrum gemaakt wordt. Het maken van een “ontwikkelvisie Stationsomgeving Helmond” met verstedelijking, opwaardering en verknopping intercitystation hoort daarbij.

Voor wat betreft het verbeteren van het wegennet denken wij net als het College, aan een rondwegenstructuur van 3 ringen (naast allerlei andere ontsluitingswegen):

1. *Grote ruit: A2 (N2), A67, N279, de nu helaas geschrapte NOORDOOST-CORRIDOR wil het College echter niet aanleggen, A58.*
2. *Stedelijke rondweg perfectioneren, inclusief het realiseren van een nieuwe suburbaan woonlocatie. Het College kiest echter niet voor de perfecte rondweg en niet voor een nieuwe uitleglocatie!*

Ons Voorstel:

- A. *Zuidelijk deel opwaarderen: de N279 verbreden, Rochadeweg, **Lungendonkse Baan** aanleggen, Brandevoortse Dreef.*

Het voorstel van het College om door het aanleggen van een Knip in de Deurneseweg het verkeer zuidwaarts af te buigen komt overeen met wat de Raad tezamen met de Regio en de provincie enige jaren geleden vanwege het niet doorgaan van de sluiting van de Ruit in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant 2016 heeft besloten.

Voor een werkelijke opwaardering van de zuidelijke ontsluiting en een afwaardering van de Kasteeltraverse, zoals het College dat voorstelt, vinden wij het echter gewenst om in goed overleg met het Stedelijk Gebied Eindhoven, het Rijk en de Provincie, de Rochadeweg via een nieuwe **Lungendonkse Baan** naar de Brandevoortse Dreef door te trekken. Daardoor wordt het echt mogelijk en verantwoord om de overbelaste Traverse niet meer te bestemmen voor doorgaand verkeer. En je zou dan vervolgens de luchtbrug ten gunste van de centrumontwikkeling eventueel kunnen afbreken. De luchtbrug is immers ooit aangelegd om kanaalvaart mogelijk te maken maar nu er geen boten meer door dit deel van het kanaal varen is de luchtbrug overbodig geworden.

(Overigens valt te vrezen, dat Rijk en Provincie niet aan de kosten van een tunnel willen bijdragen. Je zou dan dus moeten kiezen voor een bij het nieuw centrumperspectief passende aanleg van de Kasteeltraverse op maaiveldniveau.)

In Lungendonk zou je – wederom in goed overleg met het Stedelijk Gebied Eindhoven, het Rijk en de Provincie - **een nieuwe woonwijk** kunnen realiseren. Gelet op de situering van dit gebied zou je dan wellicht niet moeten kiezen voor een echte stadswijk maar voor het concept van een Brabants dorp. Deze nieuwe locatie is volgens de CDA fractie echt nodig om tot 2040 het woningbouwprogramma **te kunnen realiseren**. Het idee om in Lungendonk een woonlocatie te realiseren werd al enkele decennia gesteund door elkaar opvolgende Colleges en Gemeenteraden in Helmond!

Het huidige College kiest er echter om ons onbekende redenen **niet** voor om in goed overleg met het Stedelijke Gebied Eindhoven, het Rijk en de Provincie de Rochadeweg door te trekken naar de Brandevoortse Dreef, maar om het verkeer via de Kanaaldijk Zuidwest (N612) terug te brengen naar de stad en om het dan via de Kasteelherenlaan (overlast Helmond-West!!) en de Binnendongen naar de Europaweg te leiden. De CDA fractie is daar oprecht **zeer verbaasd over!**

Want in het bestemmingsplan Brandevoort is toentertijd terdege rekening gehouden met de toen al problematische verkeersafwikkeling in Helmond. De Brandevoortse Dreef werd daarom ontworpen als een deel van een zuidwestelijke rondweg enerzijds richting Geldropseweg en Heeklaan en anderzijds richting Schootense Dreef. In gedachten werd toen

al rekening gehouden met een in latere jaren noodzakelijke doortrekking van de Rochadeweg via Lungendonk naar de Brandevoortse Dreef. Toentertijd gold Lungendonk als de woningbouwlocatie die na Brandevoort aan snee moest komen.

Het feit dat je het dan over het grondgebied van Mierlo en Someren hebt, speelde toen minder. Lungendonk was in de jaren negentig een door de provincie geaccepteerde uitbreiding van Helmond, was onderdeel van het centraal stedelijk gebied (dus niet van het landelijke gebied!) van onze regio en stond ook zo op de kaart.

Omdat het bij de Lungendonkse Baan niet alleen over intern Helmonds verkeer gaat, maar ook over veel regionaal en interregionaal verkeer mag van de regio en van de provincie ook begrip verwacht worden voor een doorsnijding van niet Helmonds grondgebied. In het Bestemmingsplan van Brandevoort is overigens rekening gehouden met de eventueel benodigde extra ruimte voor de Brandevoortse Dreef mits het parkkarakter van de weg maar behouden blijft.

Het huidige College kiest er ook **niet** voor om in goed overleg met het Stedelijk Gebied Eindhoven, Provincie en Rijk in Lungendonk een nieuwe wijk te realiseren. Uit de Mirt-studie blijkt, dat er in de periode 2021-2040, 15.500 woningen gebouwd moeten worden. (750 woningen per jaar! In de groeistadperiode was dat overigens 1000 woningen per jaar) De MIRT-studie gaat uit van 10.000 woningen in het Centrumgebied, maar dat is **echt niet** haalbaar. Een nieuw uitleggebied is dus nodig. De deskundigen in Nederland zeggen bovendien: “De woningnood kun je alleen aanpakken, als je ook grote bouwlocaties aan de randen van steden ontwikkelt”. De vraag van de woningzoekenden is ook helder. Je kunt er eengezinswoningen bouwen, die geliefd zijn bij gezinnen. Suburbaan wonen blijft ongekend populair. Op de binnenstedelijke locaties komen vooral veel dure stadsappartementen. En heel veel gezinnen met kinderen, maar ook veel ouderen en alleenstaanden staan hierom niet te springen! Als er geen nieuw uitleggebied zou komen, vrezen wij dat veel woningzoekenden hun interesse in Helmond als woonstad **gaan verliezen**. Zij vertrekken naar de dorpen net als in de periode die voorafging aan de totstandkoming van Dierdonk en Brandevoort.

B. Noordelijk deel verbeteren: Schootense Dreef, Hortsedijk, Rooseveltlaan, Jan van Brabantlaan, Julianalaan, Oostende, Uiverlaan, Weth. Ebbenlaan, Weth. Van Wellaan.

Een goede noordelijke rondweg realiseren is niet mogelijk, omdat de natuurgebieden Warande en De Bundertjes dat onmogelijk maken. Wel dienen waar mogelijk de onderliggende wegen aangepast te worden. Dit met name om het woonklimaat van aan- en omwonenden te verbeteren. Het College wil dat ook, zo hebben wij begrepen.

3. *Centrumring: Plannen Centrumvisie uitvoeren.*

Tot slot: Het is uiteraard vanzelfsprekend, dat de Raad het ruimtelijk toekomstperspectief pas vaststelt als de inwoners en ondernemers via een zorgvuldige inspraakprocedure hierin zijn betrokken.

Wij zien uit naar de discussie in commissieverband en in de gemeenteraad en zijn zeer benieuwd welke van onze voorstellen door het college worden overgenomen.

Met vriendelijke groet,
CDA Fractie Helmond.

Yalcin Yeyden,
Fractievoorzitter

Ron Peters,
Fractiesecretaris

