

Er is niet één oplossing

De ruit zou juist extra verkeer trekken. Er zijn betere manieren om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio te verbeteren.

Erik de Vries e.a.

Samen in de file: is dat nou slim? kopte het ED op 6 april. Nee, dat is niet slim. Om onze regio bereikbaar én leefbaar te houden moet heel wat gebeuren. Hiervoor bestaat niet slechts een simpele oplossing, je moet verschillende dingen tegelijk doen. Dat is heel goed mogelijk en we zijn in onze regio goed op weg!

Om te beginnen is het belangrijk dat automobilisten zo snel mogelijk de plek van bestemming bereiken en niet onnodig door dorpen en wijken rijden. Voor Eindhoven betekent dit onder andere dat het doorgaande verkeer niet dwars door de binnenstad moet rijden maar over de ring. In Helmond moet het verkeer meer kiezen voor de randwegen in plaats van recht door het centrum. Hiermee ontlast je het centrum en is er meer ruimte voor de automobilisten die daar juist wel moeten zijn. Randvoorwaarde is dat parkeergarages in het centrum goed bereikbaar blijven. Het omleiden van doorgaand verkeer leidt tot een verbetering van de kwaliteit van de lucht die we elke dag inademen.

Om te voorkomen dat onze wegen straks helemaal dichtslibben moeten er goede en comfortabele alternatieven komen voor het autoverkeer. Daaraan werken we met de hele regio. Zo hebben we in 2016 met 21 gemeenten, de provincie Brabant en allerlei bedrijven en organisaties een gezamenlijke agenda tot 2030 gemaakt met tientallen maatregelen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. We werken samen met de NS aan het verhogen van de frequentie van sprintertreinen tot eens per kwartier op de routes Weert-Helmond-Eindhoven-Tilburg en Deurne-Helmond-Eindhoven-Den Bosch. De grote werkgevers op de campussen in de regio (zoals TU/e, ASML, Philips en Fontys) voeren met succes personeelsbeleid om te voorkomen dat werknemers allemaal apart naar hun werk rijden en daarmee de wegen te veel belasten. Belangrijk hierbij is dat werknemers over de beste actuele reisadviezen kunnen beschikken. Hierbij kan de



▲ Drukte op de Eindhovense Leenderweg. ARCHIEFFOTO VINCENT WILKE

onlangs opgerichte landingsplaats Brainport Smart Mobility behulpzaam zijn.

Steeds meer mensen reizen in comfortabele groenestroombussen over de snelle HOV-banen. Het aantal passagiers op deze lijnen is het afgelopen jaar flink gestegen. Voor slecht bezette buslijnen wordt geëxperimenteerd met een alternatief: Bravoflex, vervoer op afroep in kleine busjes. In Helmond rijden ze al, in Eindhoven wil Hermes er eind dit jaar mee van start gaan.

Een groeiend aantal mensen kiest ervoor met de fiets naar het werk te gaan. Samen met de provincie leggen we comfortabele snelfietspaden aan. Binnen de regio worden alle kernen verbonden met een snelfietsnetwerk. In Eindhoven en Helmond zijn hiervan reeds tientallen kilometers klaar. De snelfietsroute Helmond-Eindhoven wordt voltooid en ook tussen Eindhoven-Den Bosch en Eindhoven-Tilburg komen snelfietsroutes.

Onzin

Belangrijk is ook dat je gemakkelijk kunt overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Daarom zijn we blij met een nieuwe P+R aan de snelweg tussen Aalst en Eindhoven (gereed in 2020) en de recente uitbreiding van de P+R in Maarheeze.

Er blijven helaas routes die dwars door kernen lopen en waar druk gebruik van wordt gemaakt. Dat verkeer proberen we zoveel mogelijk naar de hoofdwegen te

leiden. Op die routes worden ook leefbaarheidsmaatregelen genomen, zodat de overlast voor omwonenden minder wordt.

Wordt de auto gediscrimi-



De SP gaat niet alleen voor goede alternatieven voor de auto, ze werkt ook aan verbetering van de wegen

neerd? Het ED schrijft dat de boodschap van de SP-wethouders De Vries (Helmond) en Visscher (Eindhoven) is dat de automobilisten voorlopig maar beter de fiets kunnen nemen als ze niet in de file willen staan. Dat is klinkklare onzin! De SP gaat niet alleen voor goede alternatieven voor de auto, maar werkt ook mee aan verbeteringen van de wegen in de regio. De A58 gaat de komende jaren op de schop. De A67 moet wat ons betreft zo snel mogelijk verbreed worden: de nodige onderzoeken hiervoor worden nu gedaan. En de N279 (Veghel-Asten) wordt opgewaardeerd: de weg behoudt 2 x 1 rijbanen, maar alle kruispunten worden ongelijkvloers. Daarmee worden de dagelijkse knelpunten weggenomen en stroomt het verkeer beter door. Er komen aanpassingen op de ring in Eindhoven om zo de doorstroming te verbeteren. Daarnaast

wordt gewerkt aan autodeelsystemen en slimme apps om het auto-gebruik te optimaliseren. Dankzij de Automotive Campus in Helmond experimenteren we met steeds slimmere verkeerslichten en zelfrijdende voertuigen.

In het ED-artikel wordt ook teruggeblikt op de plannen voor een 'ruit' om Eindhoven. De ruit, een nieuw aan te leggen vierbaansweg dwars door een prachtig natuurgebied, zou de bereikbaarheidsproblemen niet oplossen. Deze zou juist extra verkeer aantrekken, omdat het een alternatieve route wordt richting Rotterdam. Dan wordt het niet rustiger, maar nog veel drukker op de weg. Bovendien zou zo'n ruit bijna een miljard euro kosten. Ons geld kunnen we slimmer besteden. Wij zijn blij met de regionale bereikbaarheidsagenda met een totaalpakket aan maatregelen gericht op bereikbaarheid en leefbaarheid. Onze regio bevindt zich met deze oplossing in goed gezelschap. Landelijk pleit de zogenoemde Mobiliteitsalliantie – bestaande uit een groot aantal organisaties waaronder de ANWB en TLN – ook voor een breed palet aan mobiliteitsoplossingen onder het motto 'mobiliteit in Nederland moet slimmer, flexibeler, groener en veiliger'.

Erik de Vries (Helmond), Murat Memis (Eindhoven), Hein Kranen (Nuenen) en Jan Hovenaars (Gemert-Bakel) zijn raadslid, en Willemieke Arts is lid van Provinciale Staten voor de SP.