

15. Voorstel tot het vaststellen van het Helmondse standpunt inzake BOSE-Studie Verbinding Voorkeursalternatief N279 (raadsvoorstel 99 – notulen raadsvergadering 20 september 2006).

De VOORZITTER: Dames en heren! Voor alle duidelijkheid wijs ik erop dat u een verbeterd exemplaar van het ontwerpbesluit heeft ontvangen.

De heer VERBAKEL (SP): Mijnheer de voorzitter! Meer in het algemeen wil ik zeggen dat wij geen echt toekomstperspectief zien in de voorliggende aanpak van meer asfalt. Wij hebben daar dezelfde bezwaren tegen als wij hadden tegen het BOSE-plan dat aan de voorliggende studie ten grondslag ligt. Niettemin willen wij nu graag een reactie geven op twee concrete punten:

1. Het eerste punt is de vraag of nut en noodzaak van de verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279 zijn aangetoond in het onderliggende rapport. Het college zegt daar ja op.

Daarbij citeert het college een paar argumenten uit het rapport, onder andere dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de Traverse met 5 à 10% zal verminderen als de nieuwe verbinding (volgens welke variant dan ook, A4 of B4) wordt aangelegd. Het punt is echter dat als je het rapport zelf gaat lezen, je ziet dat het onderzoek veel breder is dan de argumenten die het college heeft genoemd.

In het rapport wordt de zaak uitgesplitst in drie invalshoeken: een verkeerskundige invalshoek, een mensgerichte invalshoek en een natuurgerichte invalshoek. Deze drie invalshoeken worden weer opgesplitst in 33 deelonderzoeken, variërend van onderzoek naar geluid tot onderzoek naar lucht, leefbaarheid, bereikbaarheid, mobiliteit enz. enz. Het is dus een nogal flink onderzoek. Bij ieder van de 33 deelonderzoeken wordt gewikt en gewogen of het positief, negatief of neutraal uitvalt ten opzichte van niets doen. Anders dan het hele verhaal in het raadsvoorstel, komen wij tot de

conclusie dat nut en noodzaak van de verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279 niet overtuigend zijn aangetoond. Het maximaal haalbare in het onderzoek zijn twee plusjes (dat is een heel goede score). Het onderzoeksrapport kan gedownload worden als een pdfbestand, zodat je daarin heel gemakkelijk woorden kunt zoeken. Ik heb ook gezocht naar twee

plusjes, maar die kwam ik niet heel vaak tegen, en dan nog vooral bij de toelichting. Om een lang verhaal kort te maken: zoals het college redeneert dat nut en noodzaak van de verbinding zijn aangetoond, kun je voor hetzelfde geld ook redeneren dat nut en noodzaak daarvan niet zijn

aangetoond. Sterker nog: dat gebeurt ook. De Stuurgroep BOSE (een adviesclub) is gekomen met een verdeeld advies. Het ene deel van de stuurgroep zegt dat nut en noodzaak van de verbinding zijn aangetoond, terwijl het andere deel van mening is dat nut en noodzaak niet zijn aangetoond,

waarmee maar is aangetoond dat er heel veel op af te dingen valt. Wat ik ook opmerkelijk vind, is dat Rijkswaterstaat geen advies wil uitbrengen over de verbinding maar slechts een reactie wil geven. Die reactie houdt in dat Rijkswaterstaat veel vraagtekens plaatst. Tot zover mijn opmerkingen

over het onderliggende stuk, hoe dat gewaardeerd moet worden en of nut en noodzaak van de verbinding daarin zijn aangetoond. Ik hoor hier graag een reactie op van het college, want wij trekken dat heel erg in twijfel.

2. Het tweede punt dat ik het college wil voorhouden, is het volgende. De gemeenteraad wordt geacht

vanavond een uitspraak te doen ten aanzien van nut en noodzaak van de verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279. De bedoeling daarvan is dat de vijf Helmondse raadsleden in de regioraad die uitspraak gaan vertolken in de regioraadsvergadering van 21 september a.s. Ik heb de agenda voor die regioraadsvergadering bekeken, maar ik kan daarop niet terugvinden dat zo'n uitspraak wordt gevraagd aan de regioraadsleden. Weliswaar staat de kwestie op de agenda, en ik heb het stuk van de regio bekeken, maar daarin wordt niet gevraagd aan de regioraadsleden om zich uit te spreken over nut en noodzaak van de verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279. Daarom is mijn vraag aan het college waarom wij dat nu wel moeten doen.

De heer RIETER (HH): Mijnheer de voorzitter! Vorig jaar mei is geprobeerd om het onderhavige onderwerp op de raadsagenda te zetten, omdat toen de dreiging bestond dat er een tracé door De Bundertjes zou komen. Nu praten wij er dus wel over, zij het in een andere fase.

BOSE betreft, naast nieuwe wegen, o.i. ook het benutten van bestaande wegen en het nadrukkelijk bekijken van de wijze waarop het openbaar vervoer kan worden ingezet. De HH-fractie is van mening dat deze laatste twee mogelijkheden op dit moment niet, althans veel te weinig, worden ingezet of benut. Desondanks vinden wij dat de verkeersproblematiek zeker niet onderschat mag worden. Ook wij zien namelijk wel in dat de (in onheldere taal gezegd) congestie of (in heldere taal gezegd) verkeersopstoppingen op de Traverse en andere wegen meer dan aandacht behoeven. Overigens wordt het dynamisch verkeersmanagement op dit moment uitgevoerd, met name voor de Traverse. Wij zijn van mening dat er mogelijkheden zijn om het verkeer aan de zuidkant te ontlasten, bijvoorbeeld op termijn, misschien zelfs op korte termijn, via de Henri Dunanttunnel-Engelseweg-Heeklaan, al dan niet in combinatie met de Cortenbachstraat en (iets verder weg) via de Vossenbeemd-Heeklaan en (misschien nog verder weg) de Rochadeweg. Daardoor kan dan de verkeersintensiteit in het centrum nadrukkelijk verminderd worden, iets dat wij met ons allen voorstaan. In tegenstelling tot wat het college heeft gesteld over het tegen de eventuele verdubbeling van de N279 zijn, zeggen wij dat die verdubbeling in ieder geval wel onderzocht zou mogen worden. Zoals men weet, wordt er in de wandelgangen ook gesproken over een wat hogere verbinding (als ik dat zo mag zeggen) tussen de A50 en de, wat ons betreft, verbeterde N279. Die lijkt ons op termijn wellicht een betere optie dan wat nu voorligt.

Mevrouw DE VOOGD-VAN DORTMONT (HSP): Mijnheer de voorzitter! De HSP-fractie kan zich vinden in het aangepaste/verbeterde ontwerpbesluit.

De heer DAVIES (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Er ligt nog steeds een SRE-besluit uit de vorige periode met betrekking tot het voorkeursalternatief BOSE. Wij waren daar tegen en wij zijn nog steeds tegen een deel van dat besluit. Hoewel ik niet de hele BOSE-discussie wil overdoen, wil ik nog wel een aantal dingen helder daarover zeggen en aangeven waar wij tegen waren.

Wij waren met name tegen de weg door het Dommeldal, die vernietigend is voor de natuur.

Daar blijven wij tegen. Wel kan onze fractie met grote meerderheid instemmen met het voorliggende

voorstel. Wij zijn namelijk van mening dat er ten noorden van Helmond een ontsluiting moet komen. Bovendien menen wij dat een aantal zaken veranderd is in de hele BOSE-discussie. Wij moeten proberen de standpunten van Eindhoven, de provincie en het SRE op één lijn te krijgen. Als dat bestuurlijk niet lukt, dan lopen wij wellicht het risico dat wij de € 50 miljoen mislopen die het rijk wil financieren.

Nogmaals: de PvdA-fractie kan in grote meerderheid instemmen met het voorstel. Wij zien echter een weg ten noorden van het Wilhelminakanaal tussen de A 50 en de N279 op dit moment als een mogelijkheid. Dan heb je toch een aansluiting op de N279 nodig. Met dit onderdeel van de BOSEstudie kunnen wij instemmen, maar wij zijn tegen de weg door het Dommeldal, want die is echt vernietigend voor de natuur.

De heer VERBAKEL (SP): Voorzitter! Ik begrijp de redenering van de PvdA-fractie niet goed. Die is tegen het ene onderdeel van de BOSE-studie (de weg door het Dommeldal), maar is wel voor het andere onderdeel, namelijk wat nu voorligt. Volgens mij kan dat niet, want als je tegen het ene onderdeel bent en je je zin zou krijgen, dan gaat het andere onderdeel ook niet door. Die hangen met elkaar samen.

De heer DAVIES (PvdA): Zoals u het zegt, klinkt het logisch, maar dat is het niet. De PvdAfractie ziet namelijk een aantal verschuivingen in standpunten (wanneer ik daar op in zou gaan, zouden wij een groot deel van de BOSE-discussie overdoen). Feit is dat er een aantal knelpunten ligt met betrekking tot de weg door het Dommeldal. Dat heeft te maken met de grote financiële consequenties en het gegeven dat de provincie nog niet op één lijn zit met het SRE. Weliswaar zijn wij het eens met het onderdeel waar het voorstel over gaat, maar wij blijven tegen een weg door het Dommeldal. Wij pleiten voor een ontsluiting ten noorden van het Wilhelminakanaal, omdat die het minste natuurschade veroorzaakt.

De heer VAN DER MADE (GL): Voorzitter! Ik hoor veel meer logica in de conclusie van de heer Verbakel dan in het verhaal van de heer Davies. Immers, de heer Davies zegt volgens mij dat hij voor een nieuwe weg is die gaat aansluiten op een weg die er volgens hem niet mag komen. Ik begrijp dat ook niet meer. De enige mening die verschuift vanavond, is volgens mij die van de PvdA-fractie in Helmond.

De heer DAVIES (PvdA): Ik moet toegeven dat er een verschuiving plaatsvindt. Ik weet echter ook - en dat klinkt wellicht niet logisch - dat er bestuurlijk nog een hele hoop partijen op één lijn gebracht moeten worden. Wij wachten dan ook met belangstelling de uitkomst af waar regiobestuurder Erik van Merrienboer mee komt. Het SRE-besluit ligt er, maar volgens ons zal het, zoals het er nu ligt, heel moeilijk worden om dat uit te voeren.

De heer ROEFS (CDA): Mijnheer de voorzitter! Zoals ik al aangaf in de commissie, vinden wij het erg belangrijk dat wij in dit dossier met één stem spreken. Het voorstel betreft een uitwerking van het amendement dat in juni 2005 in de regioraad is aangenomen. Dat amendement is toen ingediend door de regioraadsfractie van de gemeente Helmond. De redenen daarvoor waren de uitkomsten van de Studie Hoofdwegenstructuur. Daaruit bleek dat de verbinding tussen Ekkersrijt en de N279 een welkome aanvulling zou zijn op de bestaande maatregelen, zoals wij die nu ook in gang gezet hebben (denk aan het dynamisch verkeersmanagement en het opknappen van de Kasteeltraverse). Ook de verbetering van de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de Stadsregio Eindhoven/Helmond en de verbetering van de luchtkwaliteit in zowel Helmond als de omliggende gemeenten waren daarvoor de argumenten. Wij zijn blij dat ook de PvdA-fractie het voorliggende voorstel in grote meerderheid kan steunen. Onze fractie zal dat zeker ondersteunen.

De heer VERBAKEL (SP): Voorzitter! Hoe interpreteert de CDA-fractie het feit dat de Stuurgroep BOSE een verdeeld advies heeft uitgebracht over de noordelijke verbinding met de N279 (een deel van de stuurgroep zegt dat nut en noodzaak van die verbinding zijn aangetoond en een ander deel zegt dat dat niet het geval is) en dat Rijkswaterstaat geen advies heeft uitgebracht, maar wel serieuze vraagtekens heeft gezet bij de meerwaarde van deze verbinding? Hoe ziet de heer Roefs dit?

De heer ROEFS (CDA): Zoals u weet, is de Stuurgroep BOSE (wij hebben een afvaardiging in de commissievergadering gehad) een gemêleerd gezelschap dat bestaat uit, zeg maar, belangstellende burgers die toevallig in de regio wonen en die mogelijk schade kunnen ondervinden van een nieuwe weg. Ook weet u dat er een heel brede discussie gaande is over, laat mij zeggen, het Beter BOSE systeem. Waar wij ons aan vasthouden, zijn de uitkomsten van de Studie Hoofdwegenstructuur zoals wij die in Helmond aan de orde gehad hebben. De betreffende ambtenaar heeft in de commissievergadering nog eens klip en klaar duidelijk gemaakt dat alleen dynamisch verkeersmanagement en het opknappen van de Kasteeltraverse onvoldoende zijn om de problemen voor Helmond voor te blijven. Vergeet niet dat het regionale doorgaande verkeer nu door Helmond blijft rijden. Daarom zal met name de beoogde ontsluiting een ontlasting betekenen voor zowel de gemeente Helmond als voor Laarbeek en Nuenen. Wij hebben dan ook de afweging gemaakt dat het voorstel het beste is voor de gemeente Helmond en haar bewoners.

De heer VERBAKEL (SP): Ik kan en wil u niet voorschrijven hoe u daarmee moet omgaan, maar ik wil u wel voorhouden dat het op z'n minst mogelijk is - sterker nog: dat gebeurt - om serieus te twijfelen aan nut en noodzaak van de aanvullende verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279. Er zit namelijk ook een heel andere kant aan de medaille.

De heer ROEFS (CDA): Vergeet niet dat de regio zich ontwikkelt (ook die discussie hebben wij al eerder gehad). Tot 2030 is hier de bouw van 40.000 woningen gepland, alsmede de ontwikkeling

van 200 ha bedrijventerrein. Als je er dan niet voor zorgt dat het wegenpatroon op orde is, dan blijf je achter de feiten aan lopen. Het knooppunt Ekkersrijt is mij welbekend, want daar rijd ik elke dag langs. Dat is tegenwoordig geen pretje, want daar sta je een uur in de file. En in Nuenen is het elke morgen en elke avond hartstikke druk. Je kunt ervoor kiezen om het verkeer door de steden en dorpen te laten gaan, maar wij maken die keuze niet. Wij kiezen ervoor het verkeer om de steden en dorpen heen te leiden. Daarmee verbeter je volgens ons de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit.

De heer VERBAKEL (SP): Het is niet zo - want dat idee zou kunnen ontstaan - dat de tegenstanders van het voorstel er op uit zijn om de verkeersproblemen, files enz. maar in stand te houden. Het punt is dat je er ook op andere manieren op kunt reageren.

De heer ROEFS (CDA): Dat kan, maar dat heeft niet onze voorkeur. Daarom stemmen wij voor het voorstel.

De heer KUYPERS (SDH-OH): Mijnheer de voorzitter! Ik meen dat ik mijn bijdrage kort kan houden, want mevrouw Niessen van de VVD-fractie heeft de situatie al verwoord in de commissie. Wij spreken nu over een voorstel dat is gepresenteerd naar aanleiding van een amendement dat is ingediend door de SDH-OH-fractie (ook de heer Roefs refereerde daaraan). In het voorstel is eigenlijk bepaald wat wij gevraagd hebben; de regioraad heeft dat uitgezocht. Wij menen dan ook dat wij niet om het voorliggende besluit heen kunnen, want anders gaat het straks helemaal vastlopen in Helmond.

Mevrouw HOUTHOOFT-STOCKX (wethouder): Mijnheer de voorzitter! Vanavond spreken wij over het rapport dat uitgebracht is naar aanleiding van het amendement dat door de regioraad is aangenomen op initiatief van de gemeente Helmond. Daar kun je inderdaad (mijnheer Verbakel) op verschillende manieren naar kijken en je kunt het op verschillende manieren interpreteren. Wij als college hebben aangegeven dat voor ons nut en noodzaak van de aanvullende verbinding tussen het voorkeursalternatief BOSE en de N279 voldoende aangetoond zijn in het rapport. De heer Verbakel heeft daar een andere mening over. Dat kan natuurlijk, maar het is gewoon een feit dat het verkeer aan de oostkant van de Stadsregio Eindhoven/Helmond steeds meer vertragingen op zal gaan lopen. In het rapport wordt duidelijk aangegeven dat de leefbaarheid en de bereikbaarheid, zeker van Helmond, door een aanvullende verbinding op een grote verbetering kunnen rekenen. De verbinding tussen de A50 en de N279 is naar onze mening daarvoor van cruciaal belang.

Ik hoorde de heer Rieter zeggen dat het college niet achter de verdubbeling van de N279 zou staan. Men moet onze opmerking hierover anders zien, namelijk dat wij de verbinding tussen de A50 en de N279 niet direct willen koppelen aan de verdubbeling van de N279, omdat deze verdubbeling een traject is dat op veel langere termijn aan de orde is, bovenregionaal is en ingezet wordt na 2020. Wij zijn van mening dat de noordelijke verbinding met de N279 gewoon sneller tot stand moet komen

in verband met het vastlopen van het verkeer in Helmond (en in de regiogemeenten trouwens). Wanneer hierover na 2020 zou moeten worden besloten, dan zou de realisering veel te lang uitgesteld worden, gelet op de onderzoeken die daarbij behoren en de legio problemen die wij daarbij zullen tegenkomen.

De heer Verbakel gaf voorts aan dat een en ander vanuit drie invalshoeken is bekeken. Dat klopt; die zijn ook opgenomen in het onderliggende rapport. Het is juist dat de Stuurgroep BOSE daar verdeeld op gereageerd heeft (ik heb daaraan deelgenomen). Het is logisch dat wanneer je in een stuurgroep totaal verschillende deelnemers hebt met geheel verschillende belangen, je geen eensluidend standpunt krijgt. Overigens was het totaalbeeld toch wel positief.

Vervolgens vroeg de heer Verbakel wat er volgens de agenda van het SRE op 21 september a.s. besloten wordt in de regioraad. Dat is, als eerste punt, het vaststellen van het rapport "Aanvulling TN/MER BOSE: Verbinding voorkeursalternatief BOSE-N279" (daar staan nog drie andere punten onder; ik heb dat zojuist bekeken). Ik meen dat dat gewoon één van de belangrijkste feiten is.

De heer VERBAKEL (SP): Volgens mij is het vaststellen van het rapport iets anders dan dat de regioraad uitspreekt dat nut en noodzaak van de noordelijke verbinding met de N279 overtuigend zijn aangetoond. Het onderzoeksrapport zelf spreekt namelijk geen oordeel uit over nut en noodzaak van de verbinding.

De heer ROEFS (CDA): In het voorliggende ontwerpbesluit wordt gesteld dat de Helmondse regio raadsleden het standpunt van de Helmondse gemeenteraad neerleggen in de regio raad. Dat standpunt wordt verder verwoord in het besluit.

De heer VERBAKEL (SP): Dat snap ik wel. Ik snap wat de bedoeling is van het voorstel dat vanavond voor ons ligt, namelijk dat de Helmondse regio raadsleden de opdracht krijgen om het standpunt van de Helmondse gemeenteraad in te brengen. Mijn punt is echter dat de vraag over nut en noodzaak niet wordt voorgelegd aan de regio raadsvergadering van 21 september, waar de kwestie aan de orde komt.

De heer DAMS (VVD): Voorzitter! Ik neem aan dat op enig moment wel een dergelijke uitspraak verwacht wordt van de regio raadsleden. Het lijkt mij dan ook gewenst dat wij nu al die uitspraak doen. Dat staat helemaal los van het tijdstip.

De heer VERBAKEL (SP): Deze repliek had ik verwacht. Ik had namelijk verwacht dat opgemerkt zou worden: Dan kun je het standpunt ooit, in de verre toekomst of misschien over een halfjaar, als de zaak opnieuw aan de orde komt, inbrengen, want dan heeft de raad het alvast gezegd. Het lijkt mij echter niet zo verstandig om ons daar nu op vast te pinnen, temeer daar een aantal zaken in beweging is (ook anderen hebben daarop gewezen). Daarom herhaal ik mijn vraag waarom de raad

vanavond zijn mening moet geven over nut en noodzaak van de noordelijke verbinding met de N279, terwijl dat niet wordt gevraagd aan de regiораadsleden.

De heer VAN HEUGTEN (wethouder): Voorzitter! Even ter aanvulling. Als de heer Verbakel de agenda voor de regiораadsvergadering van 21 september a.s. goed bekeken had, had hij kunnen zien dat een vierledige besluit gevraagd wordt met betrekking tot BOSE. Eén van die besluiten impliceert een vervolg gegeven aan het rapport. Dat vervolg is dat men in gesprek gaat met de wegbeheerders, om te bekijken in hoeverre men kan doorgaan op de ingeslagen weg. Als nut en noodzaak niet aangetoond zijn, dan heeft die vervolgactie geen zin. Kortom, het gaat om een vierledig besluit dat op de eerste plaats behelst het vaststellen van het rapport en vervolgens inhoudt een actie naar aanleiding van het rapport. Dit impliceert dat men moet weten of men kan instemmen met de vervolgacties, ja of nee.

De heer VERBAKEL (SP): Voorzitter! Ik geef toe dat het wat ingewikkeld op de agenda voor de regiораadsvergadering staat (de vier punten waar de heer Van Heugten het nu over heeft, heb ik voor mij), maar het gebeurt wel vaker dat notities niet uitblinken in helderheid. Mijn punt blijft dat volgens de agenda gewoon niet wordt gevraagd om een uitspraak te doen over nut en noodzaak van de verbinding met de N279. Die vraag ligt niet voor in de regiораadsvergadering. Daarom is het mij niet duidelijk waarom wij ons nu over nut en noodzaak moeten uitspreken.

De VOORZITTER: Uw punt is duidelijk, mijnheer Verbakel. Ik stel voor dat mevrouw Houthoofst haar betoog vervolgt en mogelijk afrondt.

Mevrouw HOUTHOOFT-STOCKX (wethouder): Mijnheer de voorzitter! Ter verduidelijking geef ik aan wat de vraag van het college aan de gemeenteraad is. Naar onze mening zijn nut en noodzaak van een verbinding met de N279 duidelijk aangegeven in het rapport. Onze vraag aan de gemeenteraad is nu: Bent u het daarmee eens? Dat is de vraag die nu gesteld wordt.

De heer VERBAKEL (SP): Met de bedoeling om de regiораad daarvan in kennis te stellen.

Mevrouw HOUTHOOFT-STOCKX (wethouder): Dat is de vraag die nu gesteld wordt. Volgens ons toont het rapport nut en noodzaak aan van de verbinding met de N279. Volgens ons heeft voor Helmond variant B4 de voorkeur, maar is ook variant A4 mogelijk. De aanvullende verbinding is wenselijk, los van de verdubbeling van de N279. Ik meen dat het er heel duidelijk staat.

Hierna geeft de VOORZITTER gelegenheid tot stemverklaring.

De heer GROENENDAL (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De fractie van de PvdA heeft niet in

haar geheel ingestemd met het voorstel. Ik was tegen. Ik wil mijn standpunt nu toelichten, om aan te geven waarom ik aanstonds tegen zal stemmen:

- Voor mij is niet aangetoond dat het nuttig en noodzakelijk is om beide wegen aan te leggen waar het nu om gaat. Ik ben van mening dat daar eerst een regionale analyse van de verkeerssituatie aan ten grondslag gelegd moet worden, waarin bovendien ook de effecten van de verbreding van de A2 meegenomen moeten worden.
- De twee varianten moet je niet uitvoeren, omdat benutting van de bestaande wegen beter is.
- Verder is de ontlasting van de Traverse nergens in verkeersanalyses aangetoond. Ook daar zou ik beter naar willen kijken, omdat ook daarvoor een betere benutting veel meer effect heeft.
- Doordat er geld wordt gestoken in de realisering van de varianten, heb je minder geld beschikbaar om iets te doen aan het oplossen van de luchtvervuiling door een betere benutting.

Het voorstel wordt daarop bij handopsteken aangenomen, waarbij de voorzitter constateert dat de leden van de fracties van de SP, GL en HH, alsmede de heer Groenendal hebben tegengestemd.