



Raadsvoorstel

Vergadering

16 maart 2021

Gemeenteraad

Onderwerp	MIRT-onderzoek verstedelijking en mobiliteit, koers voor Helmond 2040
Portefeuillehouder	M.J.A. Maas
Afdeling	AOG, BJO, COM, FIN en IVA S&B, OO
College besluit	9 februari 2021
Commissie	Adviescommissie 9 maart 2021
Zaaknummer	50252581

Aan de gemeenteraad,

Beslispunten

In te stemmen met de ontwikkelrichting voor Helmond 2030-2040 zoals die voortkomt uit het MIRT-onderzoek Brainport, als basis voor verdere uitwerking. De ontwikkelrichting voor Helmond bestaat in hoofdlijnen uit:

- Het doorzetten van een stevige verstedelijkingsopgave rondom het station en het centrum+, met als stip op de horizon het toevoegen van ongeveer 10.000 woningen en gemengde stedelijke werkmilieus voor diverse doelgroepen;
- In te zetten op een mobiliteitstransitie naar duurzamere vervoersmodaliteiten zoals lopen, fietsen, deelmobiliteit en het OV. Hierbij speelt de opwaardering van het IC-station Helmond een centrale rol in combinatie met innovatieve last-mile-oplossingen.
- Voor de autobereikbaarheid van Helmond in te zetten op de zuidelijke aansluiting van Helmond op de A67 via Rochadeweg, N612 en N279.

Inleiding

Brainport heeft de afgelopen jaren een enorme economische groei doorgemaakt en levert een belangrijke bijdrage aan de innovatiekracht en het verdienvermogen van ons land. Deze groei vertaalt zich onder andere naar een groeiend aantal arbeidsplaatsen en een toenemende vraag naar woningen. Deze groei betekent ook een toenemende druk op het woon- en leefklimaat en de bereikbaarheid.

Brainport concurreert met andere hightech-regio's binnen en buiten Europa om talent. Uit onderzoek blijkt de enorme kracht van Brainport, maar ook haar kwetsbaarheid. Brainport is op dit moment onvoldoende in staat om dat talent duurzaam te verbinden aan de regio.

Om gezamenlijk tot een beeld te komen over de aard en omvang van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave is eind 2019 door rijk, provincie en Eindhoven besloten een MIRT-onderzoek voor Brainport te starten. Doel van dit onderzoek was om te kijken wat er nodig is om het verdienvermogen en vooraanstaande internationale positie van Brainport te behouden en te versterken. De planhorizon van het onderzoek richt zich op 2030-2040.

Het onderzoek wijst uit dat Brainport zich kenmerkt door lage woondichtheden met daarbij een auto-georiënteerde mobiliteit. Wil Brainport zijn vestigingsklimaat versterken, dan moet het inzetten op het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig stedelijker woon- en leefklimaat dat nu slechts in beperkte mate aanwezig is. Verdichten binnen bestaande contouren dus. Hiermee ontstaat er draagkracht voor de bijbehorende voorzieningen en stedelijke werkmilieus.

In de Woondeal Stedelijk Gebied Eindhoven is de ambitie afgesproken om tot 62.000 woningen te bouwen tot 2040. Daarbij wordt in het MIRT-onderzoek een potentiële groei van 72.000 arbeidsplaatsen verwacht. Deze woningen en werkplekken zullen vooral in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd worden, waaronder Helmond. Bij deze stedelijke schaa sprong, zoals ook benoemd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), hoort een veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem.



Beoogd effect

De ontwikkelrichting uit het MIRT geeft voor Helmond de koers richting 2030-2040. Deze koers wordt, op hoofdlijnen, vastgelegd in de omgevingsvisie. De ontwikkelrichting moet nadrukkelijk bijdragen aan de realisatie van onze maatschappelijke doelen, zoals we die hebben vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, brede welvaart, duurzaamheid, klimaatbestendigheid, energietransitie, leefbaarheid en veiligheid.

Argumenten

1.1 *De ontwikkelrichting biedt grote kansen voor Helmond om andere maatschappelijke doelen te realiseren.*

Het toevoegen van woningen en stedelijke werkmilieus aan ons centrum leidt tot verschillende positieve effecten:

- Een aantrekkelijker centrum door meer 'reuring', bewoners en bezoekers.
- Daarmee een groter draagvlak voor (centrum)voorzieningen zoals winkels, horeca, cultuur, leisure etcetera
- Meer werkgelegenheid in de stedelijke werkmilieus en de daaraan gerelateerde economische keten. Dit is gunstig voor de hoger opgeleide technische sector, maar ook de voor de lager- en middelbaar opgeleide verzorgende sector.
- Een stevige basis voor de schaa sprong van het openbaar vervoer
- Meer dynamiek in (gebieds)ontwikkeling en transformatie en daarmee meer financieringsmogelijkheden

Door die dynamiek in combinatie met bovenstaande randvoorwaarden, ontstaat ruimte om onze doelen op het gebied van brede welvaart, vergroening, klimaatbestendigheid, energietransitie, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid te realiseren. Dit vraagt een zorgvuldige uitwerking van deze opgave en het meenemen van deze doelen aan de voorkant. Uitgangspunt is dat we niet groeien om te groeien, we groeien om een duurzaam toekomstperspectief te creëren voor onze inwoners en ondernemers. Om die reden gaan we uit van een adaptief groeitempo, zodat we flexibel zijn en ons kunnen aanpassen aan de maatschappelijke behoefte.

1.2. *Met de ontwikkelrichting blijft de oostflank van Brainport aangehaakt*

Op dit moment groeit de werkgelegenheid aan de zuidwestkant van Brainport hard, vooral bij de toplocaties rondom de A2/A67. Door de groei van verstedelijking en economie vanuit Helmond stevig te faciliteren, zorgen we ervoor dat ook de oostflank van Brainport kan profiteren van deze groei. Helmond versterkt zijn positie als centrumstad van de Peel, een ontwikkeling waar ook de andere Peelgemeenten van profiteren.

1.3 *Toenemende verstedelijking vraagt om een mobiliteitstransitie.*

Om de verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren, is het nodig om als stad en als regio minder afhankelijk te zijn van de auto als vervoermiddel. De stedelijke verdichting vraagt om een mobiliteitstransitie. Daarbij speelt de opwaardering van IC-station Helmond een centrale rol, in combinatie met innovatieve 'last-mile-oplossingen'. Dit vergroot de bereikbaarheid van Helmond en draagt bij aan de leefbaarheid in onze stad.

Deze relatie werkt ook andersom: om de mobiliteitstransitie te kunnen laten slagen, is sturing nodig op de verstedelijkingsopgave. Door inzet op de mobiliteitstransitie, kunnen we onder andere de druk op de Kasteeltraverse fors verminderen en tegelijkertijd een schaa sprong maken op het gebied van verstedelijking.

We hebben eerder al in het kader van de Bereikbaarheidsagenda afgesproken om in te zetten op een mobiliteitstransitie naar duurzamere vervoersmodaliteiten zoals lopen, fietsen, deelmobiliteit en het OV.

Het gaat om een wezenlijke verandering in reisgedrag en in het mobiliteitssysteem, die de komende decennia stapsgewijs en adaptief vorm krijgt.

1.4 *Naast de mobiliteitstransitie blijft het ook nodig om in te zetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid.*

Daarom is een aanvullende ingreep voor de autobereikbaarheid van Helmond nodig. We opteren daarbij voor het uitwerken van de zuidelijke aansluiting van Helmond op de A67 via Rochadeweg, N612 en N279. Deze ingreep heeft regionaal draagvlak en past binnen de afgesproken kaders: geen 'waterbed-effect' van verkeersingrepen en geen grootschalige aanleg van nieuwe weginfra.

Deze maatregel kan relatief snel met de betrokken partijen (provincie en Rijk) uitgewerkt worden en verbetert de bereikbaarheid van Helmond vanuit de as Eindhoven-Venlo-Dusseldorf.



In combinatie met de overige maatregelen betekent het pakket een forse verbetering voor de bereikbaarheid van Helmond en heeft regionaal draagvlak om verder te onderzoeken. Indien eventueel in de toekomst aanvullende maatregelen nodig zijn, dan zijn deze passend te maken aan deze optie.

Kanttekeningen

1.1 Het MIRT geeft een pakket samenhangende maatregelen. Indien vanuit één van de partners een wens naar voren komt die haaks staat op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Brainport, kan dit leiden tot een vertraging of een afbreukrisico

Alle regiopartners (provincie, gemeenten (colleges), kennisinstellingen en bedrijven) en het Rijk staan achter deze aanpak en voelen een gezamenlijke urgentie om deze ontwikkelingen in verder te brengen. Daarom is met de minister afgesproken om deze richting in 2021 al verder uit te werken.

Indien vanuit één van de partners een wens naar voren komt die haaks staat op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Brainport, kan dit leiden tot een vertraging of een afbreukrisico. Een vertraging op het geheel of op delen van de vervolgpogingen.

1.2. Het MIRT richt zich op 2030-2040. Dat is nog een lange periode vooruit. Wat gebeurt er als er ontwikkelingen komen die we niet hebben voorzien of niet passen binnen het concept van het MIRT?

Het MIRT werkt met een adaptief ontwikkelpad. Hierin zijn 11 opgaven benoemd, die in fases uitgewerkt worden. Er wordt telkens gekeken of er ontwikkelingen zijn die aanleiding geven tot bijstelling van het concept als geheel of onderdelen daarbinnen. Deze flexibiliteit is ingebouwd in de aanpak.

Financiën

Op dit moment zijn er geen financiële consequenties.

Met dit voorstel stemt de raad in met het verder uitwerken van de koers voor Helmond zoals hierboven beschreven. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit deze uitwerkingen, worden apart aan de raad voorgelegd.

Communicatie

Er zijn op dit moment geen communicatie-activiteiten voor het MIRT zelf voorzien. De uitgangspunten worden verwerkt in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie heeft een participatie- en communicatietraject naar onze stad. Via deze lijn zal de stad betrokken worden bij de koers voor Helmond 2030-2040 (zie ook onder het kopje 'Vervolg').

Vervolg

Het MIRT is geen centralistische bindende afspraak of visie. Alle afzonderlijke afspraken krijgen pas een definitieve waarde als ze op het passende niveau en op de gebruikelijke wijze worden vastgelegd. Dat is waar onze raad verder aan zet komt. Dit gebeurt van grof naar fijn. Het begint dus met hoofdlijnen en naar verloop van het traject op niveau van projecten en/of omgevingsplannen.

- Allereerst worden de hierboven door de raad nog vast te stellen kaders voor Helmond op hoofdlijnen meegenomen bij het opstellen van de omgevingsvisie. De planning is dat de ontwerp omgevingsvisie in september 2021 bij uw raad voorligt.
De omgevingsvisie wordt opgesteld met participatie van alle stakeholders (partners, belanghebbenden, inwoners). Daarnaast wordt de ontwerp-omgevingsvisie ook ter visie gelegd. Daarmee is er voor alle partijen ruimte om hun inbreng te leveren op de koers voor Helmond richting 2040. Op de omgevingsvisie wordt ook een milieueffectrapportage uitgevoerd.
- Voor Helmond staan twee deelluitwerkingen centraal. Dit betreft de 'ruimtelijke studie naar Helmond centrum inclusief opwaardering van het IC-knooppunt' en de vervolgstudie 'zuidelijke ontsluiting Helmond'. De raad wordt betrokken bij deze uitwerkingen.
- Op 25 november 2020 heeft het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg MIRT plaatsgevonden, het overleg tussen Rijk en regio. Dit onderzoek is nu afgerond. Hierbij is afgesproken dat in november 2021 aanvullende afspraken tussen rijk en regio gemaakt worden, op basis van de resultaten van de deelluitwerkingen.

Burgemeester en wethouders van Helmond
burgemeester

secretaris



mevr. P.J.M.G. Blanksma – van den Heuvel

H.J. de Ruiter

Bijlagen

In de commissievergadering van 26 januari 2021 is uw raad toegezegd om de cijfers van de verkeersmodellen te ontvangen van de onderzochte 'bypass'. Dit betreft een, deels nieuwe, wegverbinding tussen Ekkersrijt en de N612. Gezien de complexiteit van de gevraagde informatie/verkeersmodellen hebben we de onderzoeksvraag, cijfermatige onderbouwing en conclusies samengevat in een notitie (bijlage 1). De onderliggende resultaten (kaartmateriaal) zijn apart bijgevoegd (bijlage 2).



De raad van de gemeente Helmond;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 februari 2021;
gelet op de bepalingen van de Gemeentewet;

besluit:

In te stemmen met de ontwikkelrichting voor Helmond 2030-2040 zoals die voortkomt uit het MIRT-onderzoek Brainport, als basis voor verdere uitwerking. De ontwikkelrichting voor Helmond bestaat in hoofdlijnen uit:

- Het doorzetten van een stevige verstedelijkingsopgave rondom het station en het centrum+, door het toevoegen van ongeveer 10.000 woningen en gemengde stedelijke werkmilieus voor diverse doelgroepen;
- In te zetten op een mobiliteitstransitie naar duurzamere vervoersmodaliteiten zoals lopen, fietsen, deelmobiliteit en het OV. Hierbij speelt de opwaardering van het IC-station Helmond een centrale rol in combinatie met innovatieve last-mile-oplossingen.
- Voor de autobereikbaarheid van Helmond in te zetten op de zuidelijke aansluiting van Helmond op de A67 via Rochadeweg, N612 en N279.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 16 maart 2021.

De raad voornoemd,
de voorzitter,

de griffier,