

Reactie Belangenvereniging Nuenen Groen op het raadsvoorstel Mobiliteitsvisie Nuenen

Inleiding

De Belangenvereniging Nuenen Groen (BVNG) heeft kennisgenomen van bovengenoemd raadsvoorstel met bijbehorende stukken. Vergelijken wij de inhoud met hetgeen door onze Vereniging in de bijeenkomsten van de Werkgroep Mobiliteit Nuenen naar voren is gebracht en waarmee, zo verzekerde men ons, rekening zou worden gehouden dan kunnen wij ons hierin helaas geenszins vinden. Wij geven in het onderstaande onze inhoudelijke bezwaren weer.

De hoofdpunten van het voorgestane beleid

Wij constateren wederom dat, noch op het punt van resultaten van toegezegde verkeersonderzoeken, noch op het punt van regionale aanpak voldoende weerslag in de stukken is terug te vinden.

Teveel wordt aanvaard dat de omvangrijke regionale verkeersstromen zich door en langs de kom van Nuenen blijven bewegen. Te weinig worden maatregelen opgevoerd om in deze situatie grondig verbetering te brengen. En de maatregelen die worden voorgesteld, worden omgeven met een grote mate van vrijblijvendheid ("zetten in, streven naar").

Essentieel in de voorliggende Mobiliteitsvisie is de wens de huidige intensiteiten op het Nuenense wegennet te handhaven, alsmede de milieubelasting niet te laten toenemen.

Dit getuigt van weinig realiteitszin: er wordt door deskundigen onverminderd aangegeven, dat we rekening moeten houden met substantiële toename. De consequenties daarvan kunnen verstrekkende gevolgen hebben. In de Raad en in de Werkgroep is vooraf afgesproken, dat nadere verkeers- en milieuonderzoeken zouden plaatsvinden, alvorens tot voorstellen en besluitvorming wordt overgegaan. In feite zijn de huidige voorstellen in de Mobiliteitsvisie in grote lijnen gelijk aan de voorstellen uit het VSP 2. De BVNG kan zich niet vinden in deze manier van besluitvorming, omdat nut en noodzaak van de maatregelen niet vooraf vaststaan.

De Mobiliteitsvisie gaat uit van en heeft als doelstelling: regionale samenwerking.

Uit de eerste beperkte onderzoeken blijkt dat 70% van het verkeer niet uit Nuenen komt! Dat betekent o.i. dat naar de oplossingen ook met de buurgemeenten gezocht moet worden.

In deze Mobiliteitsvisie probeert Nuenen wederom een regionaal bereikbaarheidsprobleem over Nuenens grondgebied en door/langs Nuenense woonwijken op te lossen.

Wel wordt een studie "noordoost" met 10 gemeenten aangekondigd, met name gericht om oplossingen te bedenken voor problemen op de bundelingswegen. Daarbij gaat het ook, naast de Nuenense wegen, vooral ook om de grote milieu- en verkeersproblemen in het Eindhovense: Eisenhowerlaan, Rondweg, Kennedylaan richting Eckersrijt

Het is toch op zijn minst vreemd, dat de resultaten van deze belangrijke studie niet worden afgewacht, alvorens deze Mobiliteitsvisie vast te stellen. Omdat de Mobiliteitsvisie ook mede richtinggevend is voor de uitwerking in beleidsmodules, regionale verkeersprojecten, begroting, etc. acht de BVNG dit een reden om in het besluitvormingsproces pas op de plaats te maken.

Zoals door ons consequent naar voren is gebracht ligt de oplossing erin regionaal verkeer om Nuenen en niet door Nuenen heen te leiden. O.i. is dit strijdig met het Bereikbaarheidsakkoord

indien onvoorwaardelijk alle bundelingswegen als een voldongen feit worden geaccepteerd. Dit hoeft echter niet strijdig te zijn met het Raadsbesluit van 6 oktober 2016 inzake dit regionale Bereikbaarheidsakkoord indien hetgeen in het besluit is geformuleerd onder

- punt 1 “....op sub regionaal niveau adaptief zo nodig verbeteringen door te voeren.....’ en
- punt 2 “....analyse naar de optimale invulling.....”

gestand wordt gedaan door gebruik te maken van deze mogelijkheid.

Het regionale oost-west verkeer dient een noordelijke doorvoer te krijgen. Uit het HasKoning rapport van juni 2016 was dit reeds duidelijk af te leiden. Naar onze mening zal dit opnieuw aangetoond worden in het nieuwe onderzoek “noordoost”.

Overige opmerkingen.

De voorliggende visie sorteert reeds voor op een aantal maatregelen, zgn. Quick Wins, terwijl o.i. onvoldoende gekeken is naar de consequenties. Gedoeld wordt op de volgende maatregelen:

A270, Helmondweg

Nog steeds bezorgt de Helmondweg veel overlast voor veel bewoners in grote delen van Nuenen Zuid. In de Mobiliteitsvisie wordt deze situatie aanvaard!

In dit geval pleiten wij voor een actieve rol van de gemeente Nuenen naar de wegbeheerder, de Provincie, met als doel te komen tot de volgende maatregelen:

verlaging max snelheid naar 70 km. Geef de Helmondweg dezelfde status als de Eisenhowerlaan en de Kennedylaan in Eindhoven.

breng nieuw geluidarm asfalt aan.

onderzoek de mogelijkheden tot verbetering van de huidige geluidswal d.m.v. effectieve en innovatieve geluidsschermen (prima testomgeving!)

Ontsluiting Nuenen West

De ontsluiting van Nuenen West verdient nader onderzoek, zoals opgemerkt in de Mobiliteitsvisie. Tegelijkertijd wordt reeds voorgesteld op het autoluw maken van de Opwettenseweg en het openstellen van de busbanen Geldropsedijk. Nuenen Groen verzet zich hiertegen vanwege de verwachte enorme toename van het verkeer op Geldropsedijk. Bovendien wordt dit gebied al bedreigd door de verkeerstoename op de A 270.

Wij pleiten voor een integraal onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden Nuenen West, waarbij niet op voorhand bovenstaande maatregelen als uitgangspunt worden meegenomen.

“Knip” Cockeveld/Opwettenseweg/Meerijlaan

Vooruitlopend op de Mobiliteitsvisie is de bovengenoemde “knip” inmiddels opgeheven. Dit leidt tot een aanmerkelijke toename van het sluipverkeer op de Geldropsedijk/Meerijlaan richting “het Verbint” resp. Geldropsedijk. In de Mobiliteitsvisie wordt als beleidsuitgangspunt voorgestaan: geen sluipverkeer door de wijken. Wij constateren een duidelijke tegenstrijdigheid!!