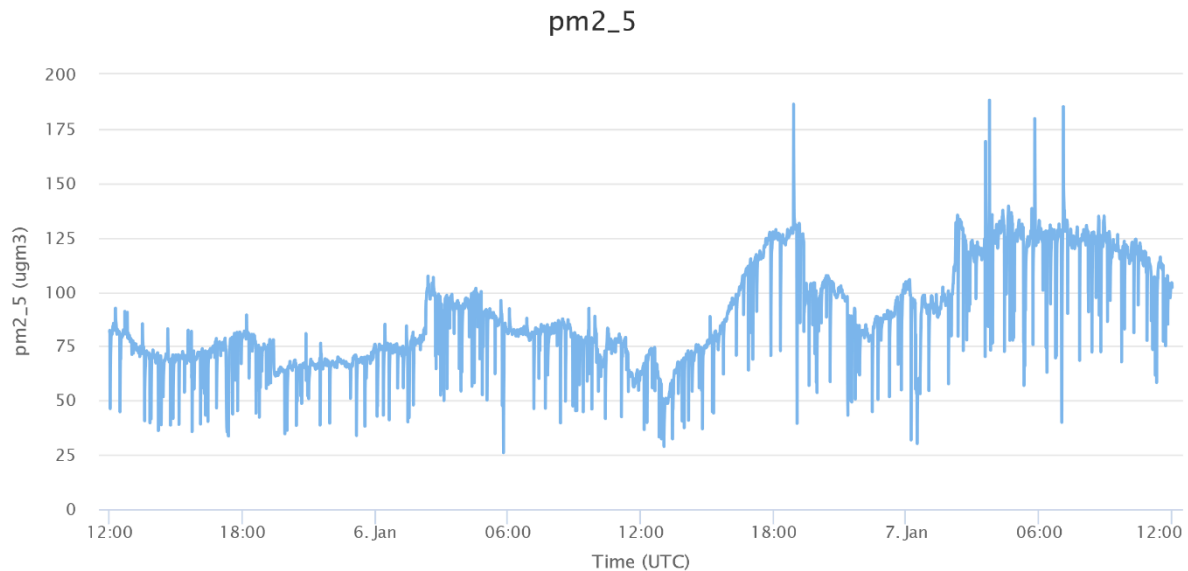


Onderwerp: Studie leefbaarheid en bereikbaarheid Bundelroutes Nuenen.

Gevaar voor de Volksgezondheid¹



Voor de Raadsvergadering dd. 28 mei 2020 staat het onderwerp: “Studie leefbaarheid en bereikbaarheid Bundelroutes Nuenen”. (Corsanummer 2020.05279). Doel is te komen tot “een gedragen voorkeursalternatief voor leefbaarheid en mobiliteit in relatie tot het Nuenens deel van de bundelroutes”.

1. Doel van het Raadsvoorstel

Het doel is beschreven in het projectformulier 2020.05449: Studie leefbaarheid Bundelroutes Nuenen (Smits van Oyenlaan – A270) onder het logo van de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Nuenen. Het doel is als volgt geformuleerd: **“Verbeteren van de leefbaarheid en daarmee welzijn en gezondheid van de inwoners in Nuenen”**. Daarna wordt beschreven hoe men denkt dit te kunnen bereiken.

2. Inleiding

In de inleiding wordt erkend dat het niet gelukt is om de Gordiaanse knoop door te hakken. Men erkent een faillissement van een bepaalde gang van zaken, waardoor plannen tot ontsluiting van Nuenen West naar de A270 vooralsnog niet kunnen worden gerealiseerd.

¹ Meetgegevens van fijnstof PM_{2,5} langs de A270 voor de dagen van 6 en 7 januari 2020. De meetgegevens moeten **onder het niveau zijn van 14,5 microgram/ kubieke meter lucht**. De meetgegevens bewegen zich in een zone boven 50 en zelfs 100 microgram/m³. Zuiderklamp.

In bijlage 1 (inleiding) wordt de schuld gelegd bij belangenorganisaties: *“De belangenorganisaties hebben klachten (veelal onuitgesproken) zorgen en vooral standpunten. Ze lijken daarbij zo overtuigd dat hun oplossing de enige juiste is, dat besturen bijna gesommeerd worden die te realiseren of dit nu haalbaar/ gemeente breed gewenst is of niet. Onbedoeld gijzelt dit de discussie al voordat dit op de bestuurstafels terecht komt. Veranderingen hebben namelijk weer andere effecten, wat nieuwe actie(groepen) uitlokt waardoor planvorming voor besluitvorming al stagneert. Gevolg is een patstelling en ondertussen verslechtert de situatie in alle opzichten. Vooral de leefbaarheid is de dupe. Kortom: onderhandelen over oplossingen leidt in de praktijk niet tot een goed gedragen compromis.”*

Kortom, het is de schuld van de burgers dat er geprotesteerd wordt. Is dat wel zo?

3. Gemeentelijke aanpak van mobiliteitsproblematiek in Nuenen Zuid tijdens afgelopen jaren

3.1. De Raad van State

Op 23 november 2016 was er uitspraak van de Raad van State over een sinds 2012 slepende kwestie waarbij Het Gemeentebestuur gezamenlijk optrok met de bewoners van Heikampen en Zuiderklamp voor het verlagen van de maximale snelheid op de A270 naar 100 km/uur. TNO was de partij die de A270 wilde blijven gebruiken als autosnelweg voor het testen van verkeer op hogere snelheden. Er was voorafgaand aan de uitspraak een gevoel van gezamenlijk optreden van burgers met de gemeentelijke overheid ten bate van de volksgezondheid. De Raad van State vonniste in het voordeel van Gemeente Nuenen en inwoners.

3.2. Verbindingsboog Meierijlaan

Op 3 december 2015 liet het College van Burgemeester en Wethouders de volgende tekst publiceren in het Staatsblad en Rond de Linde: *“Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een verbindingsweg tussen de Meierijlaan en de Spegelt. Naast het realiseren van deze verkeersverbinding wordt in het nieuwe bestemmingsplan ook een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein aan het Cockeveld mogelijk gemaakt.”*

Daarbij werd verzuimd om te signaleren dat het verkeer met een factor 3 zou toenemen op de Geldropsedijk. Het plan bleek ook een verkeerskundige studie te bevatten om de busbanen aan de Geldropsedijk te openen voor alle verkeer. Een megarotonde was al getekend op de aansluiting Meierijlaan met de Opwettenseweg. Alle bomen langs de Meierijlaan zouden worden gekapt. De plannen kwamen over als een overval op de leefbaarheid van de Nuenenaren in Nuenen-Zuid. Men moest zich noodgedwongen organiseren. Zo ontstond in 2016 de Belangenvereniging Nuenen Groen (BVNG) met een oprichtingsakte en statuten notarieel vastgelegd. De gemeenteraad werd geconfronteerd met een bepaalde manier van werken van ambtenaren en adviesbureaus. Er was een milieueffectrapportage verricht, maar dat was niet volgens de wet, want de beginsituatie was niet beschreven. Bij de rapportage was een toename beschreven van luchtvervuiling door fijnstof PM_{2,5} beneden de toen wettelijke grenswaarde² (20 microgram/kubieke meter lucht), met de mededeling dat dit veilig was. Dat was een onjuiste verklaring. Het was toen al bekend dat luchtvervuiling op alle

² De gewenste grenswaarde is volgens de WHO 10 microgram/kubieke meter lucht

niveaus³ schadelijk is voor de gezondheid. De Wet Milieubeheer stelde dat men moest streven naar een verlaging van het niveau tussen 2010 en 2020.

Als gevolg van een WOB-verzoek weigerde op 6 juli 2016 de secretaris van de Omgevingsdienst Zuid-Oost Brabant (ODZOB) gedetailleerde vragen te beantwoorden over de milieueffectrapportage en verwees naar de Gemeente Nuenen. Dat vond de toenmalige wethouder een vreemde zaak. De burger wordt zo van het kastje naar de muur gestuurd. Dankzij het mobiliseren van een grote achterban kreeg de Belangenvereniging Nuenen Groen (BVNG) gedaan dat nadelige plannen voor de leefbaarheid van de bestuursafdeling gingen. Dat zou maar uitstel blijken want de ambtelijke top van de gemeente bleek terug te komen met varianten.

3.3. Bestemmingsplan Nuenen-West luchtkwaliteit en geluid(soverlast)

Om een nieuw bestemmingsplan mogelijk te maken heeft de Antea Group op 14 december 2018 een rapport vastgesteld over luchtkwaliteit. Het verslag van de Antea Group voldoet niet aan de huidige normen. Per 1 januari 2020 is het wettelijk kader verscherpt. In het rapport van de Antea Groep staat een grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht fijnstof $\text{PM}_{2,5}$. De grenswaarde moet nu gesteld worden op **$14,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht**. De norm van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht in het rapport van de Antea Group was al langer achterhaald, want er gold een norm van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht vanaf 1 januari 2015⁴. Hoe vertrouwd is men met de materie? Waarom heeft de opdrachtgever een dergelijke fout niet waargenomen?

In paragraaf 3.3, staat het volgende: *“Het gemotoriseerde verkeer rijdend op de wegen in en direct rond het plangebied is van invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen en is om die reden in de beoordeling betrokken.”* Door berekeningen komt men tot de conclusie dat de nieuwbouw van Nuenen-West op een veilige manier uitgevoerd kan worden wat betreft luchtvervuiling door het verkeer. Men moet zich realiseren dat deze berekeningen gebaseerd zijn op een extrapolatie van gegevens van meetstations ver buiten Nuenen en gegevens van het verkeer op wegen in de omgeving. De **autosnelweg A270 werd niet opgenomen** bij de berekeningen. Het rapport van de Antea Group is bovendien niet uitgegaan van een onderzoek ter plaatse. Dan had men kunnen vaststellen dat er iedere ochtend richting Eindhoven een opstopping is van het verkeer aan de kruising met de Wolvendijk met een file tot voorbij de aansluiting met de Smits van Oyenlaan. Dit stilstaand verkeer veroorzaakt een luchtvervuiling die het **dubbele** is vergeleken met voorbijrijdend verkeer. De berekeningen verbloemen een werkelijkheid. Gecombineerd met een beschrijving van een grenswaarde die 74% boven de huidige wettelijke grenswaarde is, maakt de gemeente Nuenen geen enkele kans bij een rechter.

Wat betreft geluid(soverlast) willen we op het volgende wijzen. Het als normale routine ophogen van milieu normen (48 dBA) door de gemeente in planfasen van nieuwe wijken zoals Nuenen West omdat het een gemeentelijk bevoegdheid is moet ophouden. Het op voorhand oprekken van de milieunormen is beslist niet de bedoeling van de wet. En het past totaal niet bij een dorp dat als ‘rustig, dorps en gezond’ te boek wil staan’.

³ De Wereld Gezondheid Organisatie (WGO) adviseert voor fijnstof PM een grenswaarde van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht

⁴ Voorschrift 4.6 van de Bijlage 2 van de Wet Milieubeheer.

3.4. Mobiliteitsvisie

Het Nuenense gemeentebestuur vraagt aan de gemeenteraad om op 4 juli 2019 een raadsvoorstel goed te keuren. Onderwerp is de mobiliteitsvisie (Nuenense uitwerking van het Bereikbaarheidsakkoord Zuid Oost Brabant) vervat in 8 mobiliteitsmodules. BVNG voorziet bij goedkeuring onomkeerbare leefbaarheidsschade en start een petitie 'Verkeersdruk in Nuenen moet omlaag: genoeg is genoeg' met de volgende inhoud:

Wij bezorgde inwoners van Nuenen constateren dat

1. *Met het goedkeuren van de Mobiliteitsvisie door de gemeenteraad van Nuenen een desastreuze stap zal worden gezet in het verslechteren van het leefklimaat in Nuenen: geluidshinder, fijnstof en verkeersonveiligheid nemen gigantisch toe;*
2. *Toenemende verkeersdrukte op Smits van Oijenlaan, Europalaan en A270.*
3. *De Geldropsedijk is weer in beeld als deel van de ontsluitingsroute voor Nuenen West.*
4. *Openstelling busbanen A270 ligt weer op de loer.*

en verzoeken

1. *De gemeenteraad het voorstel met betrekking tot de Mobiliteitsvisie niet aan te nemen,*
2. *Het regionale verkeer buiten de bebouwde kom om te leiden, onder andere door al haar politieke invloed aan te wenden om te komen tot de aanleg van een 'noordelijke bypass',*
3. *Te kiezen voor de gezondheid van haar inwoners in plaats van nóg meer verkeer over bestaande wegen te faciliteren om reden van beschikbaarheid van financiële middelen uit Regio-/ Provinciale potten,*
4. *Te kiezen voor een eigen directe aansluiting op de A270 ter ontsluiting van Nuenen West, indien de Opwettenseweg verkeersarm zou worden,*
5. *Op de A270 ter hoogte van Nuenense bebouwing geluidsschermen te laten plaatsen, snelheidsreductie naar max 80 km/u te bewerkstelligen en geluidarm asfalt te laten aanleggen.*

De petitie is ondertekend door 661 Nuenense inwoners en aan de burgemeester aangeboden door de bestuursvoorzitter van BVNG tijdens de raadsvergadering van 12 december 2019. De mobiliteitsmodules met weinig of geen politiek/bestuurlijk risico zijn door de gemeenteraad goedgekeurd. De kernmodule over gemotoriseerd verkeer, bij goedkeuring verantwoordelijk voor onomkeerbare leefbaarheidsschade, haalde het niet. Via een bestuurlijke achterdeur is deze module vervolgens in het onderhavige raadsvoorstel "Studie leefbaarheid en bereikbaarheid Bundelroutes Nuenen" gesleuteld. De vorm is veranderd, het toenmalig beoogde resultaat niet.

3.5. Het rapport Goudappel en Coffeng (2020) verkeerstructuur Nuenen West

Dit rapport gedateerd 6 februari 2020 is geschreven in opdracht van projectontwikkelaar BPD, een partij met directe financiële belangen. Volgens BPD gebeurde dit in samenspraak met de gemeente. Het is een onderzoek naar de verkeersstructuur van Nuenen West. Men argumenteert als volgt: "Na de crisisjaren is er zoveel veranderd dat het uitbreidingsplan niet meer voldoende flexibiliteit biedt om met de veranderende omstandigheden om te gaan. Met

het nieuwe plan poogt men weer aan te sluiten bij de huidige en toekomstige omstandigheden”.

Het ontwerp bestemmingsplan uit 2019 verwijst naar 3 ontsluitingsvarianten voor de A 270. De vraagstelling in dit rapport is: wat is de beste ontsluitingsvariant? Het rapport werkt toe naar een oplossing (variant 1) waarbij het volgende opvalt:

- a. één variant die aanzet tot “out of the box” denken, wordt op voorhand uitgesloten.
- b. alles wordt ondergeschikt gemaakt aan de snelfietsroute door Nuenen die over de Opwettenseweg moet lopen. Dat is zo bedoeld in het Bereikbaarheidsakkoord.
- c. de verkeersberekeningen houden geen rekening met de effecten op omliggende wijken zoals de aantrekkende werking op verkeer door Nuenense woonwijken heen. Nuenen West is een eiland.
- d. de slager keurt z’n eigen vlees. Alle voorstellen komen uit op een ontsluiting van de Geldropse dijk en opening busbanen, zo dicht mogelijk bij het oorspronkelijke plan. Zo min mogelijk veranderen. Dat is immers lastig. Het kost woningen en betekent heronderhandeling met politiek en claims.
- e. de verkeersbewegingen voor 2030 over de Opwettenseweg zijn in deze studie ineens hoger dan in eerdere studies opdat de maatregelen effectiever overkomen.
- f. het verkeer van Nuenen West moet over de volkstuinen naar het Wettenseind en de Geldropse dijk. Daar moet het verkeer ook naar het noorden kunnen. Er wordt gesproken over 18.000 voertuigen per dag.
- g. er wordt niet gesproken over de huidige bewoners en de vele bezwaarschriften.

3.6. Kinderdagverblijf

Het college gaf een vergunning voor een kinderdagverblijf op de slechtst denkbare plek te Nuenen, op zeer korte afstand van de ochtendfile van de A270. Het college beargumenteerde daarbij dat de luchtvervuiling ter plaatse niet verder gaat dan 50 meter omdat de weg in beheer is bij de provincie. In de Tweede Kamer werd lang gedebatteerd over de wet Bijzondere Bestemmingen van 1 december 2008, waardoor deze wet niet minder dan 13 pagina’s tekst heeft ter bescherming van kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, en zieken. Het College ging voorbij aan de realiteit ter plaatse waar in de file stilstaande voertuigen een overmaat aan verbrandingsgassen uitstoten. Bovendien is ter plaatse toegenomen fijnstof door remmende en versnellende voertuigen. Een Nederlandse studie toonde aan dat kinderen van 5 jaar blootgesteld aan luchtvervuiling al tekenen toonden van verdikking met verlies van elasticiteit van de halsslagader als voorbode op latere aderverkalking⁵. Nu daadwerkelijke metingen langs de A270 dramatisch verhoogde waarden van fijnstof laten zien, is het de vraag hoe het gemeentebestuur daarover denkt.

⁵ In totaal 733 kinderen van 5 jaar onderzocht te Utrecht (Ntarladima AM et al. Relations between air pollution and vascular development in 5-year old children: a cross-sectional study in the Netherlands. Environ Health. 2019 May 16;18(1):50. doi: 10.1186/s12940-019-0487-1.

4. Andere Zaken

4.1. Onjuiste uitspraak over wetenschappelijke studies luchtkwaliteit

In de bijlage 2 (niet genummerde pagina's) staat het volgende: *"Er is nog veel onduidelijk over de luchtkwaliteit, oorzaken en gezondheidsrisico's."*

Het is niet acceptabel dat een dergelijke onjuistheid wordt geschreven. De werkelijkheid is dat wereldwijd gigantisch veel onderzoek is verricht en er iedere dag meer bekend wordt.

| Trefwoord | Aantal wetenschappelijke studies wereldwijd per 08-05-2020 |
|---------------|------------------------------------------------------------|
| Air pollution | 77.814 |
| Air quality | 92.769 |
| PM 2,5 | 10.159 |

Deze uitspraak is een doodoener voor burgers die vragen hebben over de risico's van luchtvervuiling. Hoe zorgzaam is men bij het benaderen van inwoners? Het bagatelliseren van de gevolgen van luchtvervuiling is een kwalijke zaak. Simpelweg kan niet ontkend worden dat de luchtvervuiling te Nuenen, de oorzaak is van ziekten en de levensverwachting verkort.

4.2. AiREAS

Medio 2018 werd het burgerinitiatief AiREAS door de gemeente Nuenen betrokken bij de problemen van luchtvervuiling te Nuenen, met als doel om meetapparatuur te plaatsen te Nuenen. Dat gebeurde in 2019. Er werden 4 meetapparaten toegezegd.

Toegang van de gegevens werd via internet geregeld:

<https://josene.intemo.com/sensors/history/15955/>

(Gebr. Naam: aireas_nuenen / WW: K60RTWZZRQDg)⁶

| Sensor id. | Intemo serial number | Opmerkingen |
|------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 15996 | 20020037 | Gedetecteerd in Helmond Marshallstraat 24 |
| 15946 | 19010271 | No location, no data |
| 15940 | 20120005 | Op brug Geldropsedijk over A270. Werkt niet goed ⁷ . |
| 15956 | 20120004 | Heikampen |
| 15955 | 20120002 | Zuiderklamp |

Op 25 september 2019 in de Scarabee, vond een evaluatie plaats van het eerste gebruik van sensoren om luchtvervuiling te meten. De vergadering werd geleid door de oprichter van AiREAS. Aanwezig waren een verantwoordelijk ambtenaar van de gemeente, twee bestuursleden van BVNG, de centrummanager van Nuenen en enkele vertegenwoordigers van wijken. De vergadering had een chaotisch verloop. Er was geen agenda en er werd niet genotuleerd. Er zijn geen duidelijke afspraken gemaakt en een verslag is nooit ontvangen.

⁶ Zo kan iedereen de meetgegevens controleren.

⁷ Bevestigd door AiREAS

BVNG bleef de meetgegevens van AiREAS observeren en evalueren. Ondanks het feit dat er maar twee apparaten goed functioneren, blijken die interessante gegevens te verstrekken (luchtdruk, geluid, CO₂, temperatuur, vochtigheid en fijnstof (PM₁, PM_{2,5} en PM₁₀). De meetgegevens van Heikampen en Zuiderklamp lopen vrijwel parallel wat betreft fijnstof PM_{2,5} (de gevaarlijkste fractie van fijnstof voor de volksgezondheid). In de Zuiderklamp is sprake van een permanente verhoging boven de wettelijke limieten, in de Heikampen is dat minder vaak het geval. Dat is geen verrassing voor de bewoners van die wijken die al langer vaststellen dat stof en fijnstof overal plakt: op vensterbanken, tuinmeubels, boeiboorden. Dat is elders in Nuenen ook het geval. Men vraagt zich af of kankergevallen daarmee te maken hebben. De Nederlandse Kankerregistratie (IKNL) kan de gegevens laten zien op postcodeniveau als instanties daarom verzoeken. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verstrekt alleen maar sterftegegevens.

Op 11 mei is een verslag geproduceerd door AiREAS over de fase 1 in het centrum van de gemeente, periode juni 2019 – mei 2020. Er wordt niets vermeld over de luchtvervuiling langs de A270, terwijl dit onderwerp als meest dringende wordt ervaren. Wie beïnvloedde de keuze? Fase 2 (metingen langs de A270) is niet goed gedefinieerd. Het bestuur van BVNG heeft twijfels over samenwerking met AiREAS voor de lange termijn. De gemeente Nuenen verstrekte geen kopie van het contract. AiREAS blijkt stil te zijn gevallen in Eindhoven. Op de site van AiREAS worden geen metingen meer gemeld⁸. De laatste peildatum was 13-01-2019. <http://www.aireas.com/local-aireas/>

De gegevens van luchtvervuiling langs de A270 zijn dusdanig dat het bestuur van BVNG schrikt van de uitslagen. Het verdere beleid hierover kan daarom niet in achterkamertjes worden geregeld. Officiële instanties zijn nu aan zet (GGD, RIVM).

4.3. Nulmeting

In het raadsvoorstel wordt gesproken over een “*ondergrens*”. Is dit een pleidooi voor een vrijbrief? In onze visie moet eerst gewerkt worden naar een verbetering. De wetgeving is duidelijk: in de Wet Milieubeheer staat vast dat de waarden van fijnstof **fors omlaag moeten ten opzichte van 2010**. Wat gebeurt er als grenswaarden nu worden overschreden? Moet dat de nieuwe norm worden? In 2015 liet de gemeente een onderzoek doen naar de veranderingen van luchtkwaliteit langs de wegen betrokken bij het plan van de Verbindingsboog Meierijlaan⁹. Het bestuur van BVNG had toen bedenkingen bij de berekeningen van de Omgevingsdienst Zuid-Oost Brabant (ODZOB) omdat de luchtvervuiling door de A270 er niet bij betrokken was. Bij de 2 varianten die berekend werden vond men waarden van fijnstof PM_{2,5} hoger dan 15 microgram/kubieke meter lucht, op 10 meter afstand van de Geldropsedijk. **Per 1 januari 2020 is de norm verscherpt** (zie infra). Er is alleen een afwijking toegestaan van 3% bij de Raad van State¹⁰.

⁸ De meetkasten te Eindhoven waren vroeger individueel te beoordelen.

⁹ Luchtkwaliteit BP Witte Hondpad. Doorsteek Meierijlaan/ Witte Hondpad. ODZOB 19 januari 2015.

¹⁰ Bron: website van het RIVM

Een nulmeting moet volgens de wet geplaatst worden in 2010¹¹.

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Voor zwevende deeltjes (PM _{2,5}) geldt de volgende richtwaarde inzake vermindering van de blootstelling van de mens die met ingang van 1 januari 2020 voor zover mogelijk moet worden bereikt: | |
| Indien de gemiddelde blootstellingsindex in 2010 bedraagt: | Een vermindering van de blootstelling ten opzichte van 2010 met: |
| 8,5 µg/m ³ of minder | 0 % |
| 8,5 µg/m ³ of meer maar niet meer dan 13 µg/m ³ | 10 % |
| 13 µg/m ³ of meer maar niet meer dan 18 µg/m ³ | 15 % |
| 18 µg/m ³ of meer maar niet meer dan 22 µg/m ³ | 20 % |
| Indien de gemiddelde blootstellingsindex in 2010 meer bedraagt dan 22 µg/m ³ | een waarde van 18 µg/m ³ voor de gemiddelde blootstellingsindex |

Tabel: **letterlijke tekst** die in de wet wordt vermeld

De wettelijke grenswaarde voor fijnstof PM_{2,5} is per 1 januari 2020: 14,4 µg/m³.¹² Diegene die zich niets aantrekken van de gevolgen voor de volksgezondheid roepen: dit is geen grenswaarde maar een “streefgetal”. De wet heeft het over moeten. Een voorstel tot negeren van de wet geeft aan dat andere prioriteiten een rol spelen boven de gezondheid van de inwoners van Nuenen. De GGD adviseert om te werken aan verbetering van de luchtvervuiling ook onder de grenswaarden.

4.4. Verkeersveiligheid

In de afgelopen jaren zijn er 3 dodelijke ongevallen geweest met tweewielers in Nuenen. Een ervan vond plaats 5 nov.2017 op de Geldropsedijk (50 km-weg) en een op 9 sept. 2018 het Wettenseind. Het derde dodelijk ongeval vond plaats op de kruising Europalaan – Refeling (27-08-2017). Geldropsedijk en Wettenseind zijn op dit moment dus aantoonbaar onveilig. Ook de bewoners wonend naast de Opwettenseweg maken zich druk over de toenemende onveiligheid ten gevolge van toenemend verkeer (auto en fiets). Vanuit de gemeente ondersteunde men alleen de gedachte van het autoluw maken van de Opwettenseweg met tegelijkertijd het voorstel tot openstellen van de busbanen op de Geldropsedijk voor alle verkeer. Hierdoor nemen de verkeersbewegingen op de Geldropsedijk en omgeving aanzienlijk toe samen met de verkeersonveiligheid. Dit is niet acceptabel.

4.5. De busbanen

Al 12 jaar ijvert de ambtelijke top van de gemeente voor het openen van de busbanen aan de Geldropsedijk voor alle verkeer. Eerst moest dit over het hoofdveld van EMK gaan, maar dat bleek destijds een te kostbare operatie om het sportpark te verplaatsen. In 2015, werd door het adviesbureau Haskoning¹³ een plan ontwikkeld om dit in kaart te brengen. Men zou zich beperken tot de busbaan naar Eindhoven, alleen voor voertuigen uit de richting Nuenen. In de plannen was voorzien een verkeerslicht op de Geldropsedijk voor het fietspad aan de Westkant dat een dubbele rijrichting heeft richting Eeneind. Ook de busbaan zou moeten worden verbreed. Blijkbaar geen goedkope optie. Bij gebruik van beide busbanen moest een

¹¹ Voorschrift 4.7. van Bijlage 2 van de Wet Milieubeheer

¹² Brief van ODZOB (L. Stortelder) aan BVNG dd. 28-06-2016

¹³ Royal Haskoning DHV. Berekening openstellen aansluiting A270 – Geldropsedijk. Okt 2015. Versie 1.0 (het rapport is steeds bij een concept gebleven)

ingewikkelde wegconstructie worden gedaan. Er moest dan een nieuwe halte worden gevonden bij de afrit (de halte Eeneind bevindt zich nu op de busbaan).

Overleg met de verkeersdeskundigen van de Provincie en de vervoersmaatschappij leert ons dat men dat plan niet ziet zitten, omdat men op de A270 van 3 banen moet inritsen naar 2 banen voor de verkeerslichten aan de Wolvendijk. De doorstroming van voertuigen op de A270 is afhankelijk van een groene golf en een centrale aansturing van het verkeer op de ring van Eindhoven. In geval van het openen van busbanen voor alle verkeer, komt de bus van buslijn 6 in de file en dus niet meer op geplande tijden bij het station te Eindhoven. Op termijn betekent dit een verdwijnen van de snelste en goedkoopste manier om het Centraal Station Eindhoven te bereiken vanaf Nuenen Centrum. Lijn 6 is een populaire¹⁴ lijn die van Nuenen Oost vertrekt en haltes heeft bij Nuenen Centrum, Nuenen Zuid, Eeneind, en enkele plaatsen in Eindhoven (waaronder TU/e). Als lijn 6 wegvalt, hoe ga je dan naar het station vanaf het Eeneind¹⁵?

Complicerend probleem is dat in een variant verondersteld werd dat alleen voertuigen uit Nuenen naar de busbaan zouden kunnen rijden. Men houdt daarbij geen rekening met het sluipverkeer dat uit Geldrop komt en op de rotonde aan de Pootlaan een volledige draai maakt om terug te keren naar de afslag voor Eindhoven. Files op de A270 ontstaan retrograad op de Geldropsedijk, misschien tot de rotonde aan de Pootlaan. Vanuit die richting wordt dan ook sluipverkeer verwacht vanaf de Smits van Oyenlaan, langs de Crijnsschool. Willen we dat? Slachtoffer van de ondoordachte wens om de busbanen te openen voor alle verkeer zijn de omwonenden aan de Geldropsedijk. De luchtvervuiling ter plaatse zal alleen maar slechter worden.

Tot slot, wordt in Nuenen al jaren gedebatteerd over de busbanen met aansluiting aan de Geldropsedijk. Die busbanen zijn in beheer bij de provincie en navraag leert dat er nooit overleg is geweest met de direct betrokken personen bij de provincie. Misschien was er een beleid binnen de gemeente om de provincie te confronteren met een besluit van de gemeenteraad als een “fait accompli”?

4.6. Geluidsoverlast

Geluidsoverlast is een moderne plaag geworden. Het is een vorm van vervuiling van de lucht. Het heeft medische en sociale gevolgen. Het welbevinden wordt negatief beïnvloed. Problemen ontstaan voor de concentratie, het leren, de communicatie, de ontspanning en de slaap. Ergernis leidt tot stress gevolgd door hoge bloeddruk, hormonale problemen, hartproblemen die tot de dood kunnen leiden. De grote biomedische databank PubMed bevat meer dan 146.000 wetenschappelijke publicaties onder het trefwoord “noise”. De Europese Richtlijn omgevingslawaai is in 2004 verwerkt in de Nederlandse wetgeving. Bij de Europese Richtlijn omgevingslawaai gaat het om het in kaart brengen en beheersen van geluid dat wordt veroorzaakt door auto’s, vrachtwagens, bussen, treinen, vliegtuigen en bedrijven. In agglomeratie Eindhoven moeten zes gemeenten **geluidbelastingkaarten** maken. Met geluidbelastingkaarten worden actieplannen opgesteld. In die actieplannen staan maatregelen om de geluidbelastingen te verlagen.

¹⁴ De gemeente Nuenen (wie?) verbiedt de vervoersmaatschappij Connexion – Hermes om gegevens te verstrekken over aantal ritten en reizigers. De maatschappij zegt de lijn graag verder te willen exploiteren, maar moet deze gegevens onder “bedrijfsgevoelige” informatie plaatsen.

¹⁵ Vanaf de Oude Dijk (dichtstbijzijnde plaats op het Eeneind) is de afstand tot de HOV-bushalte Geldropsedijk aan de Europalaan meer dan 2 km.

Voor de gemeente Nuenen zijn geluidbelastingkaarten gemaakt door ODZOB (01-06-2017). In totaal zijn slechts 2.337 woningen in kaart gebracht (23% van het totaal). Slechts 77 woningen zouden last hebben van het verkeerslawaai van de A270 en 'nachts is het aantal gedaald naar 15 woningen. Met een berekening komt men tot de conclusie dat er maar 2 personen zijn die slaapproblemen ondervinden van de A270. Is dit geloofwaardig? Met een dergelijke uitkomst hoeft men nooit actieplannen te maken. Als men goed kijkt naar de geluidbelastingkaart voor de nacht kan men zien dat de geluidswal langs Heikampen en Zuiderklamp getekend is als een ondoordringbare barrière. Op papier is het goed geregeld in Nuenen door een ambtelijke truc, maar de werkelijkheid is anders. Meer dan 10% van de inwoners in Nederland heeft slaapproblemen door omgevingslawaai. Nuenense inwoners zullen daar geen uitzondering op vormen.

4.7. Goocheltrucs met cijfers

Er werden voor Nuenen talrijke plannen gemaakt. Metingen van het verkeer leerde ons dat 70% van het verkeer transitverkeer is. De cijfers wisselen per project, per rapport. Zo komt geregeld voor dat nu minder verkeer zou zijn dan enkele jaren geleden. De voorbeelden hoeven we niet te beschrijven, maar duidelijk moet worden dat je geen studies aan overlast door luchtvervuiling of lawaai kunt doen zonder die in verband te brengen met permanente tellingen van voertuigen op de wegen (meten is weten, gissen is missen).

5. Tot slot

5.1. Slecht Nieuws

Het feit dat meetapparatuur aangeeft dat de grenswaarden van gevaarlijk fijnstof $PM_{2,5}$ overschreden worden is slecht nieuws voor het bestuur van de Gemeente Nuenen. Een reactie op slecht nieuws is meestal ontkenning, ongeloof. De gemeente betaalde grof geld voor rapporten die aangaven dat alles volgens de wet verliep. Daarentegen ontstond bij de inwoners meer en meer het besef dat met bereikbaarheid niet bedoeld is bereikbaarheid van Nuenen. Nuenen is prima bereikbaar. Nee, met bereikbaarheid wordt primair bedoeld bereikbaarheid van Eindhoven. De bundelroutes dwars door Nuenen faciliteren grootschalig doorgaand regionaal verkeer wat per definitie ten koste gaat van de leefbaarheid van Nuenense inwoners alle flankerende maatregelen ten spijt. Door die doorgangswegen wordt Nuenen feitelijk opgedeeld in wooneilanden wat lijnrecht ingaat tegen de slogan van gemeente Nuenen: wonen in een landelijke, dorpse sfeer. Dat men bovendien overweegt om tot 18.000 voertuigen per dag over de Geldropse dijk te laten rijden¹⁶ is een ongeïnteresseerde aanslag op de leefbaarheid van de inwoners. Het bestuur van de gemeente wil een dialoog entameren met belangengroeperingen. Daarbij wil men de handen vrij hebben tot de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022, door een nulmeting te starten in 2020. Dat is een te makkelijke manier om niets te doen aan de bepalingen in de Wet Milieubeheer die aangeven dat fijnstof $PM_{2,5}$ omlaag moet ten opzichte van het jaar 2010. Daar voldoet de Gemeente nu niet aan. Men mag bovendien niet verwachten dat onderhandeld kan worden over wettelijke grenswaarden van schadelijke stoffen in de lucht of over grenswaarden van geluid.

¹⁶ Rapport Goudappel en Coffeng

5.2. Samengevat

De doelstelling van het onderzoek dat besproken wordt belooft veel (zorgdragen voor het welzijn van bewoners) maar toch is het advies van Belangenvereniging Nuenen Groen, op basis van bovenstaande een nieuwe uitgebreide studie, het af te keuren want:

- Waarom is voor deze doelstelling steun van de Provincie nodig of moeten toch oude plannen worden doorgedrukt die veel weerstand oproepen?
- Nuenen Groen constateert dat onderzoeken van de Gemeente geen correcte informatie opleveren. Deze zijn onjuist, achterhaald of onvolledig. Dit geldt voor zowel de luchtkwaliteit als het geluid.
- Het wegzetten van inwoners en de Belangenvereniging Nuenen Groen (BVNG) met bezwaren of verzoeken tot herziening van plannen als lieden die enkel een klacht, mening of (niet onderbouwde) overtuiging hebben en hierdoor het democratisch proces “gijzelen” is onjuist, feitelijk een aantijging. Bovenstaande informatie geeft inzage in de werkelijke situatie en leidt tot andere conclusies en aanbevelingen dan het voorgenomen beleid met de ondersteunende onderzoeken van de gemeente
- Duidelijk is dat het uitgangspunt voor beleid: Nuenen blijft doorgaand verkeer faciliteren desastreuze gevolgen heeft voor de gezondheid van de inwoners, met name in Nuenen Zuid.
- Ook blijkt dat genoemd uitgangspunt tezamen met het voornemen 1500 huizen te bouwen en industrieterreinen te realiseren o.a. richting Geldrop niet op hun effecten in samenhang zijn getoetst.
- Systematisch is de gezondheid van de inwoners verwaarloosd ondanks duidelijke wetgeving en spraakmakende gerechtelijke uitspraken. Het is belangrijk om te constateren dat de onderzoeken van de Gemeente geen goed beeld schetsen van de huidige en toekomstige situatie. Juridisch staat de gemeente zwak
- Het gehele pakket van infrastructuur en nieuwbouw moet worden heroverwogen en getoetst (dit keer professioneel) op zijn effecten als geheel. Het gemeentebestuur dient hier transparant over te zijn in het belang van haar burgers. Openbaar bestuur krijgt dan weer vertrouwen.
- Een nieuwe dialoog starten met andere uitgangspunten in het belang van inwoners en bestuur.

Bestuur Belangenvereniging Nuenen Groen