

## **Veelgestelde vragen over de (dialogo rond) Ontsluiting Nuenen West en Opwettenseweg**

Wat is het probleem?

Kunnen we ook op een hoger niveau naar de verkeersontsluiting van Nuenen kijken?

Waarom een dialoog?

Is raadplegen een vorm van inspraak?

Waarom is de planning zo strak?

Wie nemen er deel en wie vertegenwoordigt mij?

Als ik niet deelneem, hoe blijf ik dan toch op de hoogte?

Wat zijn de afspraken vooraf?

Wat zijn de kaders voor de dialoog?

Zijn er dan geen financiële kaders?

Hoe zit het met de 'raadsvariant'?

Heeft de variant vanuit de groep dan wel een kans?

Ik heb gehoord dat de sportvelden verplaatst worden voor de aanleg van een nieuwe weg. Klopt dat?

Er zijn voor- en tegenstanders van ontsluitingen via de Helmondweg/A270. Kan ik daar mijn mening over geven?

Als de deelnemers aan de dialoog andere kansen zien voor oplossingen buiten het bestemmingsplan, worden die wel meegenomen?

Waarom kijken we (alleen) naar de structuur en niet gedetailleerder naar de inrichting van de wegen?

Hoe worden verkeersstromen voorspeld?

Hoe worden varianten beoordeeld op verkeersveiligheid en leefbaarheid?

Wat is de rol van de gebiedsontwikkelaar BPD? Heeft de gemeente nog iets te vertellen?

Wat is de rol van de provincie?

Hoe wordt draagvlak van een oplossing getoetst?

Hoe is de relatie tussen SOK en wel/niet afsluiten van Opwettenseweg?

Hoe kunnen we het proces van de motie en de dialoog in elkaar vervlechten?

Hoe ziet het vervolgtraject eruit?

### **Wat is het probleem?**

In 2008 zijn richtinggevende besluiten genomen over de structuur van een autoluwe wijk Nuenen West. De gemeenteraad heeft in december 2019 met een amendement echter aangegeven een knip van de Opwettenseweg te willen voorkomen. De groeiende drukte op de Opwettenseweg, de woningbehoefte en de tijd dwingen ons om nu naar een oplossing te zoeken voor de verkeersstructuur die met het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Inwoners willen geen extra verkeersdrukke in hun straat of omgeving. Ondertussen wordt al wel de nieuwe school in gebruik genomen, wat eisen stelt aan de verkeersveiligheid ter plekke. Met belanghebbenden zoeken we oplossingen binnen het bestemmingsplan voor de korte termijn.

### **Kunnen we ook op een hoger niveau naar de verkeersontsluiting van Nuenen kijken?**

Dat gebeurt komende periode ook. De studie Leefbaarheid en bereikbaarheid richt zich op maatregelen voor de middellange termijn en de studie duurt ongeveer een jaar. Voor het bestemmingsplan kunnen we niet wachten op de resultaten. Misschien komen er suggesties voor maatregelen uit de dialoog om de verkeersstromen buiten het gebied Nuenen West te veranderen. Onder voorwaarden kunnen we die meenemen in de ontsluitingsstructuur voor Nuenen West. Ze moeten helpend zijn voor het bestemmingsplan, de gemeente moet er zelf over kunnen beslissen en de realisatie moet te garanderen zijn. We zoeken 'planologisch relevante' maatregelen die een hard besluit opleveren, vooruitlopend op- of als onderdeel van het bestemmingsplan.

### **Waarom een dialoog?**

Deze uitzonderlijke situatie vraagt om een bijzondere samenstelling en gespreksvorm. Dit is een complex onderwerp met grote politieke interesse. Er zijn veel verschillende partijen, met veel verschillende belangen, inzichten en standpunten. Het is goed die met elkaar uit te wisselen. Als het ingewikkelder wordt (samenhangende vraagstukken, verschillende domeinen, dilemma's, tijdsdruk), kom je er niet zomaar goed uit via de formele weg en procedures. Dan kan het goed zijn om elkaar informeel te spreken en in de ogen kijken. Een dialoog is een gesprek tussen verschillende mensen, waarbinnen een vrije gedachtewisseling plaatsvindt. Écht luisteren ligt aan de basis hiervan. Zo willen we samen met betrokkenen onze inzichten vergroten.

### **Is raadplegen een vorm van inspraak?**

Ja. Bij raadplegen gaat het om het verzamelen van wensen, meningen, ideeën en voorkeuren van belanghebbenden bij een project/traject. Op basis hiervan besluit de gemeenteraad over hoe het verder gaat. Bij deze vorm van raadpleging kunnen deelnemers interactiever hun belangen bespreken dan bij formele inspraak. We zijn geïnteresseerd wat er leeft en wat verwachtingen zijn die belanghebbenden hebben bij mogelijke oplossingen. We hopen op breed draagvlak voor een oplossing, maar dat is geen doel op zich. Deskundigen zijn betrokken om ideeën van inwoners te beoordelen en zo nodig door te rekenen op effecten. De besluitvorming ligt vervolgens bij het college en de gemeenteraad. Daarna is er voor iedereen nog steeds de mogelijkheid om formeel in te reageren.

### **Waarom is de planning zo strak?**

Er kunnen nog maar 45 woningen geproduceerd worden op basis van het huidige bestemmingsplan. Er is een nieuw plan nodig. In het bestemmingsplan moet de ontsluiting bepaald worden. Als er nu geen uitsluitsel komt over de ontsluiting van het plan, ligt de woningbouwproductie langer stil, terwijl er juist nu grote behoefte is aan woningen. Die zijn nodig voor starters en voor de doorstroming op de woningmarkt. Gemeente en ontwikkelaar hebben afspraken gemaakt over o.a. de verkoop van de grond, het programma, de risico's en de planning. Conform deze afspraak moet er een nieuw (onherroepelijk) bestemmingsplan zijn voor 19 maart 2021.

### **Wie nemen er deel en wie vertegenwoordigt mij?**

Een echte dialoog werkt het beste met contact in kleine groepen. Dan is er ruimte voor een goed gesprek, en daar streven we naar. Dat is de reden dat we werken met vertegenwoordigers. De dialoogsessies vinden plaats met vertegenwoordigers van inwoners, belangengroepen (VVN, fietsersbond, Nuenen Groen etc.), college van B&W, alle raadsfracties, de betrokken ontwikkelaar en enkele inhoudelijke adviseurs. Na de eerste kennismaking en tijdens de tweede sessie zijn er extra aanmeldingen gekomen en die hebben we ternauwernood een plaats kunnen geven. Daarbij blijven we uitgaan van een vertegenwoordiger per groep. Zo hopen we een optimum te vinden tussen brede deelname en een werkbare situatie. Na de derde sessie treft u op de site een overzicht van deelnemende belanghebbenden aan. Wij realiseren ons dat zo'n vertegenwoordiging best lastig is, vooral voor mensen die niet aan tafel zitten. Daarom maken we ons sterk voor een goede terugkoppeling van bijeenkomsten via de website.

### **Als ik niet deelneem, hoe blijf ik dan toch op de hoogte?**

We werken in een vertrouwelijke omgeving voor alle deelnemers. Dit is in het belang van de dialoog. We willen wel transparant zijn. Via lokale kranten laten we heel Nuenen weten dat de dialoog loopt. Op deze website treft u verslagen van alle bijeenkomsten en achtergrondinformatie aan. Zo kunt u het proces volgen. Ook is het mogelijk deelnemers te attenderen op uw specifieke belangen.

### **Wat zijn de afspraken vooraf?**

Het bestemmingsplan Nuenen West uit 2008 is de basis voor afspraken tussen gemeente en gebiedsontwikkelaar. Dat is een kader voor de structuur van de wijk, de uitwerking van plannen, de bouw van woningen en aanleg van wegen, maar ook voor financiële verrekeningen. Het bestemmingsplan is geldend totdat een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld. Verder treft u op de site achtergrondinformatie die van invloed is op de keuzes. Dat gaat naast het bestemmingsplan ook over planologische en verkeerskundige richtlijnen en besluiten (zie ook kader hierna).

### **Wat zijn de kaders voor de dialoog?**

Er is een aantal kaders:

- Het bestemmingsplan: Het zoekgebied voor oplossingen ligt binnen het (geldende en nieuwe) bestemmingsplan. We realiseren ons dat de effecten van die oplossingen verder reiken dan het bestemmingsplan. Daarom maken we deze ruimer inzichtelijk.

- Het verkeersbeleid: Beleid is richtinggevend en kaderstellend. De algemeen geldende verkeerskundige richtlijnen zijn van toepassing. Het verkeersbeleid is op de site weergegeven.
- Besluiten van de raad: De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het verkeersbeleid aanvullende besluiten genomen (o.a. amendement Opwettenseweg) en later richtinggevende kaders meegegeven via een motie.

### Zijn er dan geen financiële kaders?

Voor de dialoog gelden geen financiële kaders. Maar natuurlijk zijn de financiële consequenties van oplossingen wel een belangrijke afweging bij het besluit. Het is aan inhoudelijk betrokken adviseurs om kosten in kaart te brengen en aan het gemeentebestuur om hierover te besluiten.

### Hoe zit het met de 'raadsvariant'?

De gemeenteraad neemt later de beslissing over het bestemmingsplan. De raad heeft ook vooraf standpunten geuit en ziet dat er politiek draagvlak is voor een oplossing als een variant aan bepaalde richtlijnen voldoet:

- geen openstelling van de busbanen;
- Opwettenseweg 30 km/ uur;
- Opwettenseweg open houden;
- voorkomen van een toename van verkeer op de Geldropsedijk;
- een vrijliggend fietspad parallel aan de Opwettenseweg;
- een voet-/ fietspad langs de Meierijlaan.

Deze motie bevat op zichzelf dus nog geen variant of oplossing. Op 16 juni zijn de bovengenoemde punten verduidelijkt in de raadscommissie Ruimte. Om te bepalen of met deze punten een variant te maken is die ook juridisch (planologisch, verkeerskundig, financieel) haalbaar is, wordt eerst onderzocht wat de effecten zijn. Op 1 september worden de resultaten besproken in de raadscommissie Ruimte.

### Heeft de variant vanuit de groep dan wel een kans?

Er lopen nu twee trajecten. Onderzocht wordt of de richtlijnen die de raad heeft meegegeven kunnen leiden tot een haalbare variant. Parallel hieraan loopt de dialoog met een brede vertegenwoordiging die misschien wel leidt tot meerdere varianten. De insteek is, dat varianten ongeveer op dezelfde wijze doorgerekend en beoordeeld worden. Na 1 september (raadscommissie) we kijken we of de beide trajecten gaan samenlopen.

### Ik heb gehoord dat de sportvelden verplaatst worden voor de aanleg van een nieuwe weg. Klopt dat?

Nee, de verplaatsing van sportaccommodaties is niet aan de orde. Ruim tien jaar geleden is wel gekeken naar nieuwe locaties voor verenigingen bij het Dommeldal en bij Eeneind. De kosten blijken veel hoger dan de opbrengsten die daar tegenover staan vanuit woningbouw. Een rechtstreekse aansluiting voor verkeer tussen Wettenseind en de rotonde Arnold Pootlaan-Geldropsedijk is daarom niet mogelijk; daar liggen de voetbalvelden van EMK. Dit terrein viel in 2008 al buiten het bestemmingsplan en dat is voor het nieuwe plan nog steeds zo.

### **Er zijn voor- en tegenstanders van ontsluitingen via de Helmondweg/A270. Kan ik daar mijn mening over geven?**

We merken dat de verwachting van sommige deelnemers was, dat de ontsluiting via de A270-Geldropsedijk meegenomen zou worden in de dialoog. Misschien komt dat omdat er in de Mobiliteitsvisie uiteenlopende varianten voor aansluitingen genoemd zijn. Alleen al voor een aansluiting van de Geldropsedijk op de A270 (busbanen) zijn verschillende uitvoeringen denkbaar. Het gebruik van die bestaande infrastructuur zou de bereikbaarheid van Nuenen -Zuid en -West verbeteren, maar omwonenden en gemeenteraad vrezen overlast. De gemeente kan ook niet snel en zelfstandig besluiten over zo'n aansluiting, omdat de A270 een provinciale weg is. Dat geldt zeker voor een nieuwe aansluiting op de A270 bij Wettenseind. Deze optie is nu niet aan de orde en het is zeer onwaarschijnlijk dat het na vaststelling van het bestemmingsplan alsnog gebeurt. De locatie valt niet alleen buiten het bestemmingsplan. Het zou ook nieuwe infrastructuur zijn, wat in dit gebied (Groenblauwe mantel) een vergelijking met het gebruik van bestaande infrastructuur nodig maakt en/ of verplaatsing van sportvelden. Tenslotte zou die aansluiting een aanpassing van het provinciale beleid en weer een herziening van het bestemmingsplan Nuenen West nodig maken.

### **Als de deelnemers aan de dialoog andere kansen zien voor oplossingen buiten het bestemmingsplan, worden die wel meegenomen?**

In principe niet. Dan zullen we kijken of hier draagvlak voor bestaat, deze helpend zijn, te realiseren zijn etc. De oplossingen in een ruimer gebied en op andere terreinen (leefbaarheid, bereikbaarheid, openbaar vervoer etc.) komen nu niet aan de orde. In de studie Leefbaarheid en bereikbaarheid (Bundelroutes) worden breder oplossingsrichtingen in kaart gebracht voor fiets, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer, leefbaarheid etc.

### **Waarom kijken we (alleen) naar de structuur en niet gedetailleerder naar de inrichting van de wegen?**

Of we bloembakken en drempels moeten aanleggen of wat de exacte breedte en inrichting van wegen wordt, is ook interessant. Dat draagt ook bij aan de verkeersveiligheid ter plekke. Maar eerst gaat het om de structuur en daarmee de hoeveelheid weggebruikers en gemotoriseerd verkeer. Aantallen weggebruikers en weginrichting moeten in de toekomst wel kloppen. Daarom kijken we nu hoe de verkeersstromen gaan lopen en bepalen we wat de effecten daarvan zijn op leefbaarheid en veiligheid. Het bestemmingsplan zegt niet iets concreets over de weginrichting.

### **Hoe worden verkeersstromen voorspeld?**

Hiervoor wordt een verkeersmodel gebruikt. Zo'n rekenkundig model bevat alle herkomsten en bestemmingen, dus vooral woningen en werkplaatsen in de gemeente en ver daarbuiten. Het gaat om de huidige situatie en de toekomst (meestal situatie over 10 jaar). Hiermee voorspelt het model het gebruik op het hele verkeersnetwerk. Het model doet primair uitspraken over gemotoriseerd verkeer, want dat heeft het meeste effect op de leefbaarheid (o.a. geluid). Het extra verkeer dat ontstaat is dus nog meer dan wat de nieuwbouwwoningen in Nuenen West teweeg brengen. Om er voor te zorgen dat een bestemmingsplan ook juridisch stand houdt is het gebruik van een verkeersmodel noodzakelijk..

### **Hoe worden varianten beoordeeld op verkeersveiligheid en leefbaarheid?**

We beoordelen varianten inderdaad aan de hand van concrete criteria, o.a. voor leefbaarheid en verkeersveiligheid. Er wordt gekeken of het nieuwe bestemmingsplan voldoende voorwaarden biedt voor een verkeersveilig gebruik. Er wordt gekeken of het toekomstige gebruik (aantal motorvoertuigen per dagdeel, te berekenen met een verkeersmodel) klopt met de functie en bijpassende richtlijnen voor inrichting van de betreffende weg; bijvoorbeeld 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg'. Ook moeten bestemmingen -zoals scholen- op een verkeersveilige manier bereikbaar zijn, bijvoorbeeld met loop- en fietsroutes. Tenslotte brengt de ligging van Nuenen West met zich mee dat ruimte geboden moet worden aan een toenemende stroom fietsers tussen Nuenen en Eindhoven. Bij de beoordeling wordt gebruik gemaakt van het genoemde verkeersmodel en 'expert judgement', oftewel inbreng van deskundigen.

### **Wat is de rol van de gebiedsontwikkelaar BPD? Heeft de gemeente nog iets te vertellen?**

Traditioneel ontwikkelden alleen gemeenten ruimtelijke plannen. Tegenwoordig is er vaker een vorm van publiek-private samenwerking. Daarbij zorgen ontwikkelaars voor het bouwrijp maken dus de aanleg van wegen en riolering. De gemeenteraad blijft publiekrechtelijk het hoogste orgaan en is verantwoordelijk voor belangrijke beslissingen, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat is bij Nuenen West in 2008 gebeurd en gaat nu opnieuw gebeuren. De ontwikkelaar doet voorbereidend onderzoek. De gemeentelijke organisatie toetst en het college en de gemeenteraad stellen de plannen vast. De ontwikkelaar en de gemeente hebben afspraken gemaakt (in een samenwerkingsovereenkomst) over de financiering, afdrachten, kwaliteit (van wegen en stedenbouw) en dus ook over de verkeersstructuur.

### **Wat is de rol van de provincie?**

Voorheen moest de provincie vastgestelde bestemmingsplannen goedkeuren. Dat is veranderd. Maar de provincie heeft nog wel een formele rol in het toetsen van bestemmingsplannen aan het provinciale beleid, zoals de Interim Omgevingsverordening (IOV). Omdat Nuenen West gedeeltelijk binnen de contouren van de IOV ligt, heeft de provincie het plan beoordeeld en haar zienswijze daarop gegeven. Op het gebied van verkeer en wegen heeft de provincie een dubbele rol. Zo is het een beleidsinstantie die regionaal invloed heeft op de samenwerking tussen gemeenten en –bijvoorbeeld met subsidie- projecten mogelijk maakt. Maar ook is de provincie de wegbeheerder van de A270 en daarmee de verantwoordelijke instantie voor de inrichting en het beheer van deze weg.

### **Hoe wordt draagvlak van een oplossing getoetst?**

De dialoog heeft een raadplegend karakter. Dat wil zeggen dat tijdens de dialoog belangen in kaart gebracht worden, oplossingen worden besproken en nieuwe oplossingen worden gezocht. Deelnemers aan de dialoog kunnen hun verwachtingen bij diverse oplossingen aangeven. Er wordt niet gestemd welke oplossing het meeste draagvlak heeft in de groep. Wel worden meningen en verwachtingen van de deelnemers op een andere manier gepeild. Want draagvlak is wel belangrijk. Deskundigen adviseren tot slot het gemeentebestuur welke oplossing het beste past. Meningen uit de groep worden meegenomen in de advisering en bij de besluitvorming.

### **Hoe is de relatie tussen SOK en wel/niet afsluiten van Opwettenseweg?**

De SOK Herijking 2018 (Samenwerkingsovereenkomst tussen BPD ontwikkeling en gemeente) is gebaseerd op het bestemmingsplan 2008. Het bestemmingsplan deed uitspraken over de functie van de weg en bijpassende maatregelen voor een verkeersluwe weg, dus zonder verkeer. Daar waar afspraken zijn gemaakt die afwijken van dit bestemmingsplan uit 2008 zijn deze vastgelegd in de overeenkomst. Over het wel/niet afsluiten van de Opwettenseweg zijn geen afwijkende afspraken gemaakt. Daar is dan ook niets over opgenomen in de overeenkomst. Dit betekent dat het afsluiten van de Opwettenseweg het uitgangspunt is van de getekende SOK Herijking.

### **Hoe kunnen we het proces van de motie en de dialoog in elkaar vervlechten?**

Het effect van de kaders die door de raad in de motie zijn opgelegd, worden onderzocht en beschreven in een commissienotitie. De resultaten daarvan worden op 1 september besproken in de Commissie Ruimte. De bevindingen van de commissie Ruimte worden mee genomen in de eerst volgende bijeenkomst van de dialoog. Deelnemers van de dialoog ontvangen gelijktijdig met de raad de betreffende commissienotitie.

### **Hoe ziet het vervolgtraject eruit?**

De gemeente wil belanghebbenden raadplegen, zodat de gemeenteraad later dit jaar goed geïnformeerd en weloverwogen kan besluiten. Daarvoor willen we drie stappen zetten:

- Inleven in verschillende beelden, perspectieven en belangen (7 juli jl.)
- Reacties en ideeën bespreken bij mogelijke oplossingsrichtingen (week 39)
- Draagvlak verkennen voor oplossingsrichtingen, met argumenten daarbij (week 42)

Vervolgens wordt door professionals de best passende oplossing uitgewerkt en in het bestemmingsplan opgenomen. Het bestemmingsplan wordt via het college ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Vervolgens ligt het bestemmingsplan 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen belanghebbenden eventueel beroep indienen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarna treedt het bestemmingsplan in werking.