

Leefbaarheid

Definitie leefbaarheid

Met het begrip Leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied of gemeenschap is om er te wonen of te werken. Bij Leefbaarheid gaat het om de gebruiks- en belevingswaarde van een wijk of buurt (bron: SenerNoveM).

Leefbaarheid is deels een uitgesproken subjectief begrip, waarbij zaken als gezondheid en duurzaamheid een rol van betekenis spelen.

Aspecten leefbaarheid (incl. samenspraak)

Er zijn een aantal aspecten van leefbaarheid die kwantificeerbaar zijn. Hierbij gaat het om de aspecten:

- Luchtkwaliteit
 - Stikstofdioxide
 - Fijnstof
- Geluid

Deze twee elementen spelen een rol voor de milieu gerelateerde gezondheid uitgedrukt in de Milieu Gezondheid Risico Indicator (MGRI).

Een aantal andere aspecten is niet kwantificeerbaar. Hier is uitsluitend een kwalitatieve beschrijving voor mogelijk.

Met een inwoners enquête volgt Eindhoven jaarlijks de ontwikkelingen in de stad. De resultaten voor milieu in het aspect leefomgeving sluiten het meest aan bij leefbaarheid.

In dat kader zijn er gegevens bekend over de jaren 2014 tot en met 2018 over de ervaren geluidhinder van wegverkeer, vliegverkeer, treinverkeer, bedrijven en horeca, evenementen en door burens en buurtbewoners. Ook zijn er gegevens bekend over de hinder ten gevolge van vervuilde lucht.

Ondanks het feit dat het hier om vergelijkbare aspecten gaat als de kwantificeerbare aspecten is het mogelijk een kwalitatieve beschrijving te doen van de verwachte ontwikkeling met de inwoners enquête.

Nulmeting leefbaarheid (2019/2030?)

Voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijnstof) en de daarvan af te leiden MGRI is een nulmeting voor de huidige situatie (2018) opgenomen als vergelijking naar de toekomstige situatie (2030) met de diverse varianten.

De invloed van autonome verschoning van het wagenpark leidt tot een aanzienlijk lagere uitstoot. Ook is de verwachting dat de achtergrondconcentraties hierdoor op termijn fors gaan dalen. De invloed van de varianten zal in het niet vallen bij de invloed van het toekomstige jaar.

Aldus is de MGRI in beeld gebracht bij

- Basisvariant BBMA 2019 (208_Ref)
- Basisvariant BBMA 2030 (MGR Ref)
- Transitievariant BBMA 2030 (MGR Tref)
- Basisvariant BBMA 2030 Medium-maatregelen (MGR MaatM)
- Transitievariant BBMA 2030 Medium-maatregelen (MGR TMaatM)
- Basisvariant BBMA 2030 Large-maatregelen (MGR MaatL)
- Transitievariant BBMA 2030 Large-maatregelen (MGR TMaatL)

	2018_Ref	MGR Ref	MGR Tref	MGR MaatM	MGR TMaatM	MGR MaatL	MGR TMaatL
Trace Bundelroute	8.209	6.367	6.240	6.391	6.049	6.189	6.066
Binnen de Ring	6.603	5.011	4.859	5.041	4.686	4.834	4.683
Sterrenlaan	6.381	4.983	4.957	4.987	4.739	4.780	4.725
Overig buiten de Ring	5.840	4.408	4.334	4.376	4.194	4.271	4.190
Totaal	7.075	5.440	5.336	5.447	5.160	5.271	5.164

Het is duidelijk dat de autonome verschoning van het wagenpark tussen het basisjaar 2018 en het referentiejaar 2030 een forse verbetering van de MGRI teweeg brengt. De effecten van de transitievariant en Medium- en Large-maatregelen op de basisvariant en de transitievariant 2019 vallen daarbij in het niet.

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat ten opzichte van de basisvariant BBMA 2030 de variant Medium-maatregelen op de basisvariant een verslechtering van de MGRI teweeg brengt. Dit geldt zowel voor het tracé van de bundelroute door Eindhoven (Eisenhowerlaan, Insulindelaan, Onze Lieve Vrouwestraat en John F Kennedylaan) als voor het totaal in beeld gebrachte gebied. De beste resultaten worden gehaald met Medium- en Large-maatregelen in de transitievariant BBMA 2030. Uitgesplitst naar de verschillende componenten leveren de Large-maatregelen op de transitievariant BBMA 2030 de beste resultaten op, mede gelet op het aantal woningen/inwoners dat daar het meest baat bij heeft. Het gaat dan over John F Kennedylaan binnen de Ring – Fellenoord – Prof. Dr. Dorgelolaan, Sterrenlaan, van Oldenbarneveldtlaan - Orpheuslaan – Kosmoslaan – Airbornelaan). Aan het tracé van de bundelroute bevinden de woningen/inwoners zich voornamelijk aan de John F Kennedylaan.

Daarentegen hebben de Large-maatregelen een grote impact op de infrastructuur en het ruimtebeslag van de maatregelen. Dit heeft een sterk negatief effect op de leefbaarheid tot gevolg. Het verschuiven van sluipverkeer naar het tracé van de bundelroute heeft voor die routes weer een positief effect op de leefbaarheid.

Als overall-conclusie kan geconcludeerd worden dat voor een verbetering van de MGRI het van groot belang is dat de transitie-opgave van de gemeente Eindhoven gerealiseerd gaat worden ten einde een verbetering van de leefbaarheid ten opzichte van de basisvariant BBMA 2030 te kunnen bereiken.