

14-08-2020

Reactie op FAQ's + beantwoording m.b.t. dialoogsessie nr.1 dd. 07-07-2020

1. 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.

Wat is het probleem? Dit is een per definitie verkeerd gekozen vraagstelling. De enig juiste vraagstelling moet zijn: Welke uitdaging moet worden aangepakt? Het gaat niet alleen meer over een amendement. Het Nuenens bestuur zal eveneens de motie van 29 mei jl. opgesteld door de volksvertegenwoordigers als haar uitdaging, moeten omarmen. Enerzijds stelt de raad dat het college een oplossing moet zoeken voor de verkeersstructuur met inachtneming van een Opwettenseweg open voor 'doorgaand verkeer'. Daarbij moet rekening worden gehouden met een aantal in de motie genoemde voorwaarden deels buiten het plangebied. De oplossing moet worden vastgesteld binnen het voorliggende herijkte bestemmingsplan. Anderzijds moeten er op de korte termijn oplossingen komen m.b.t. de verkeersveiligheid rondom de nieuwe basisschool. Ook hier binnen het (herijkte) bestemmingsplan. Relatie tussen beide problematieken is niet duidelijk ????

Niet de tijd dwingt tot een oplossing. Feitelijk is het een datum t.w. 18-03-2021 die dwingt en die is opgelegd doordat te laat met het dialoogproces is begonnen. We verwachten hier het volgende statement; "Zorgvuldigheid in het dialoogproces is belangrijker dan het kost wat kost afronden vóór 18-03-2021."

De groeiende drukte op de Opwettenseweg samen met de huidige woningbehoefte worden niet ontkend maar zijn zeker niet direct gekoppeld aan 18-03-2021. Bovendien hebben bewoners aan de Opwettenseweg aangegeven dat *veiligheid* op nr.1 staat. De veiligheid die wordt bedoeld kan op meerdere manieren worden bereikt. Het Nuenens bestuur kiest er voor deze door Opwettenseweg-bewoners gewenste *veiligheid* te vervangen door groeiende drukte. Door dat te doen wordt bedenkers van alternatieve ontsluitingen de 'wind uit de zeilen' genomen. Daardoor ook is een ontsluitingsvariant via Wettenseind/Geldropsedijk vanuit gemeentelijk perspectief voor de hand liggend. De bewoners aan de Geldropsedijk en de toevoerwegen willen echter geen toename van verkeersdrukke en de daarmee samenhangende toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Daar is niets vreemd aan. Zeker niet als die drukke het gevolg is van een nog te *vermarkten* rust in een aanpalende nieuwe wijk. Gemeente Nuenen wil maar niet erkennen dat de verkeersdruk aan de Geldropsedijk omlaag moet i.p.v. omhoog: Alle signalen die zij uitzendt ondersteunen dat.

En als een duveltje uit het doosje wordt hier een nieuw element in de ontsluitingsdialoog toegevoegd : gemeente Nuenen is op zoek naar oplossingen voor de **korte** termijn. Deze onverwachte en onaangekondigde introductie behoeft een gedegen toelichting.

2.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.

Natuurlijk is het plangebied Nuenen West geen eiland en natuurlijk moet wel degelijk worden gekeken naar een hoger niveau. Zelfs voor de eventuele korte termijn oplossing moeten consequenties buiten het plangebied zorgvuldig worden meegewogen. Het college kan hier niet aan ontkomen. Graag zien we dat in de tekst terug.

Het wijzigen van verkeersstromen buiten het plangebied suggereert gebruik maken van bestaande infrastructuur buiten het plangebied. Toch wordt er een opening geboden door te stellen dat gemeente Nuenen zelf de beslissingen moet kunnen nemen. Binnen het plangebied is dat sowieso het geval. Vraag is dan welke beslissingen gemeente Nuenen zelf zou willen nemen buiten het plangebied om de oplossing dichterbij te brengen. *Onder voorwaarden* suggereert dat goede oplossingen waarbij overleg en besluiten van derden noodzakelijk zijn, bij voorbaat zullen worden uitgesloten. Is dit een standpunt dat ingenomen wordt vanwege ‘tijdsdruk’? Wat betekent ‘helpend voor het bestemmingsplan’? Wat wordt bedoeld met ‘planologisch relevant’? Waarom is het een voorwaarde dat gemeente Nuenen zelf moet kunnen beslissen over oplossingen. Speelt ook hier de telkens terugkerende tijdsdruk een rol?

3.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.

Door eerder een bestemmingsplan te maken waarbij keuzes m.b.t. ontsluiting achterwege gelaten zijn is het complex geworden. Het vastleggen van aantallen te bouwen huizen in contracten beperkt de oplossingsrichtingen m.b.t. ontsluiting in hoge mate.

Er is inderdaad sprake van veel verschillende partijen. Of er evenzoveel belangen zijn valt sterk te betwijfelen. Feitelijk zijn er 2 tegengestelde partijen. Enerzijds de overheid/ projectontwikkelaars. Anderzijds de bewoners ondersteund door een scherp geformuleerde, breed gedragen motie vanuit de Nuenense raadsleden.

Algemene opmerking. In een dialoog is het delen van informatie essentieel. Alle deelnemers moeten kunnen beschikken over dezelfde kennis. De werkelijke bereidheid tot een dialoog bij

de gemeente Nuenen moet nog worden bewezen. Ervaringen van de bewoners tot op heden wijzen in tegengestelde richting.

4. 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.

Verondersteld wordt dat er vanuit bewonersperspectief veel verschillende verwachtingen zijn. Op die manier geredeneerd zouden er ook veel verschillende ‘coalities’ zijn afhankelijk van de voorgestelde oplossingen. Dat is feitelijk niet het geval. Bewoners (afvaardigingen) zijn gelijkgestemd over de voorliggende ontsluitingsplannen. Een en ander wordt ondersteund door een motie vanuit de Nuenense raadsleden. Het raadplegen om vervolgens oplossings-draagvlak als keuzemiddel in te kunnen zetten is een *farce*. Deskundigen worden door gemeente Nuenen gevraagd e.e.a. te beoordelen. Daarbij is het duidelijk zo dat gemeente Nuenen bepaalt of een dergelijk doorrekening noodzakelijk is of niet. Deze benadering past op geen enkele wijze in een dialoog-georiënteerde setting.

Belangen van betrokken deskundigen staan overigens op gespannen voet met objectiviteit die daarmee aan de zijlijn komt te staan. Het gebruik maken van doorreken-modellen is meer en meer besmet geraakt. Aantoonbaar vaak wordt deze methode door de overheid ingezet om eigen plannen te onderbouwen en burger-alternatieven als ongeschikt te classificeren. Niet de gezondheid/veiligheid/leefklimaat van burgers is primair doel, maar het laten doorgaan van overheidsplannen nadat die getoetst zijn aan normen van diezelfde overheid. Normen die sterk onder druk staan van bijv. onderzoeken/uitspraken van het WHO. In de modellen wordt alleen meegenomen datgene dat bijdraagt aan het goedkeuren van voorliggende plannen. In de doorrekeningen van Nuenen West is bijv. de bijdrage/effect van snelweg A270 ten onrechte niet meegenomen. Een andere vaststelling is dat afgelopen jaren veel verkeersrapporten geproduceerd zijn met daarin telkens weer verschillende uitgangspunten en aantallen verkeersbewegingen. Het vergelijken van al deze rapporten is voor burgers/bewoners feitelijk onmogelijk. Bovendien is aantoonbaar dat gewijzigde wetgeving tijdens afgelopen jaren rondom geluid en luchtkwaliteit in deze rapporten niet herleidbaar is. Niet vreemd dat mensen/bewoners de betrouwbaarheid van m.n. deze overheids-rapporten in twijfel trekken. Steeds vaker komen er initiatieven om ter plekke geluid en luchtkwaliteit te meten. Het Nuenens bestuur neemt *standstill* als uitgangspunt. Nuenen heeft geen metingen laat staan nulmetingen waardoor *standstill* een lege huls blijkt te zijn.

5. 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.

Het valt te betreuren dat er mogelijk afspraken zijn gemaakt die onrealistisch zijn. Het mag niet als een argument gebruikt worden om de nu opgestarte dialoog sessie onzorgvuldig af te raffelen. Daarvoor zijn de belangen van de huidige inwoners van Nuenen te groot.

Los van de twijfel die bestaat aan de genoemde uiterlijke datum 18-03-2021 kan tijdsdruk nooit een reden zijn om een proces dat complex wordt genoemd versneld af te wikkelen. Een gedragen 3^e verkeersontsluiting van een woonwijk met ruim 1500 woningen is niet in beeld. In bestaande plattegronden/tekeningen/teksten is duidelijk waarneembaar dat er door Nuenens bestuur wel degelijk serieus is nagedacht over een ontsluiting. Een ontsluiting namelijk via Wettenseind/Geldropsedijk. Onder (tijds)druk wordt alles vloeibaar lijkt de strategie te zijn. De tijdsdruk zet het dialoogproces in een modus waarin belanghebbende bewoners vanaf het begin op achterstand worden gezet. Waar voor de doorrekening van een bestemmingsplan ruim de tijd wordt/is genomen worden de alternatieven voortkomend uit de dialoogsessies 'erdoor geijst' (als daar door het Nuenens bestuur al toestemming voor is gegeven!). Afgezien van de uitkomsten die vanuit het gehanteerde principe i.e. modellendoorrekening op z'n minst twijfelachtig zijn is er geen tijd en ruimte om vanuit de bewoners daar gedegen op te reageren.

6. 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.

Het op het laatste moment aanbieden van goede communicatie met mensen/bewoners die niet aanwezig kunnen zijn is niet meer dan 'een doekje voor het bloeden'. Goede communicatie over een reeds gelopen race is in deze de omgekeerde wereld. Deelnemers aan de dialoog staan erop dat verslagen over de bijeenkomsten niet op de website mogen gepubliceerd worden voordat deze in de volgende dialoogsessie zijn geaccordeerd.

7. 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.

8. 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).

.... die van invloed is op de keuzes. Formulering suggereert dat de keuzes al gemaakt zijn. Om elke twijfel weg te nemen het verzoek om de volgende formulering te gebruiken: die van invloed is op de nog te maken keuzes.

9. 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.

Graag een toelichting op de uitspraak dat de effecten van oplossingen buiten het bestemmingsplan ruimer inzichtelijk zullen worden gemaakt. De opmerking dat de inhoud van de motie wordt gekwalificeerd als een set met richtinggevende kaders is onjuist. De motie is nadrukkelijk als opdracht geformuleerd en dus als opdracht aan het college bedoeld.

10. 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.

Ook hier geldt dat het doorrekenen van (alternatieve) oplossingen tijd kost. Het snel afwikkelen van calculaties zal niet per definitie leiden tot verantwoorde uitkomsten. Beslissingen door de gemeenteraad hebben hoe dan ook impact. De basis waarop beslissingen moeten worden genomen zullen degelijk en betrouwbaar moeten zijn. Om vergelijkingen en afwegingen te kunnen maken zullen de kosten van alle varianten inzichtelijk moeten zijn. Dus ook de kosten van de variant(en) vanuit het Nuenens bestuur/projectontwikkelaar.

In het SOK (get.2018) wordt onder nr.38 beschreven de toekomstige ontwikkeling van terreinen in Wettenseind nabij A270. Woningbouw ter plekke kan in mindering worden gebracht op de woningaantallen blijkens het Bouwprogramma. Geeft dit financieel (of anderszins) lucht m.b.t. mogelijke ontsluitingsvarianten. Een vraag die hiermee samenhangt is of de aantallen woningen/verkeersbewegingen in (toekomstig) Wettenseind worden meegenomen in de doorrekeningen van varianten.

11.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 Meerijlaan.

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.

12.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.

Er lopen nu inderdaad twee trajecten met verschillende varianten als uitkomst. Een ander, derde, traject is reeds afgerond maar mag niet onvermeld blijven. Bedoeld wordt het traject van het Nuenens bestuur dat één variant (of meerdere?) heeft opgeleverd. Ook die variant of varianten zullen op een of andere manier in het geheel betrokken moeten worden. Varianten moeten niet op *ongeveer dezelfde wijze*, of zoals eerder gesteld *onder voorwaarden* of *zonodig*, worden doorgerekend en beoordeeld. Vergelijken kan alleen als de uitgangspunten en onderzoeksmethoden vergelijkbaar zijn. Dat moet dan ook het uitgangspunt zijn. De nu gekozen bureaus zijn er blijkbaar toe te bewegen ‘over de duim’ te rekenen en te beoordelen. Dit kan niet. Er is dus aanwijsbaar behoefte aan een onafhankelijk bureau met door alle deelnemers geaccordeerde opdracht..

13.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 is gesproken over mogelijke verplaatsing van sportaccommodaties in z’n algemeenheid (10jr geleden). Vermoedelijk wordt bedoeld tennisvereniging, korfbalvereniging, LONU, EMK. EMK neemt blijkbaar een speciale plek in want expliciet is vermeld dat de EMK-velden toen en nu buiten het bestemmingsplan vallen maar nét op een plek waar een verbinding tussen Wettenseind en Geldropsedijk voorbereid lijkt. Een oprechte dialoog vraagt om openheid van de gemeente ten aanzien van de langere termijn plannen en niet het zich

verschuilen achter toekomstige onderzoeken. Dus graag een toelichting op de LT-plannen c.q. ideeën daarover die van invloed zijn op de inhoud van de dialoog in brede zin

14. 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.

Wordt hier feitelijk bedoeld dat in de dialoogsessies onder geen enkele voorwaarde wordt besloten de Geldropsedijk als ontsluitingsweg te kiezen. M.a.w. de hete aardappel wordt v.w.b. gemeente Nuenen doorgeschoven naar behandeling en beslissingen rondom de Mobiliteitsvisie.

Bewoners en gemeenteraad vrezen overlast wordt gesteld. De enige formulering die van toepassing is is de volgende: bewoners en gemeenteraad ervaren dagelijks veel overlast en deze wordt alleen maar groter. Niet in overeenstemming met het standstill-principe en dus onacceptabel. Een nieuwe aansluiting op A270 (Wettenseind) kan niet alleen met woorden van tafel worden geveegd. Er zal gedegen onderzoek aan ten grondslag moeten liggen. De terloops gemaakte opmerkingen dat provinciaal beleid zal moeten worden aangepast en een herziening van het bestemmingsplan NW noodzakelijk is behoeven toelichting.

15. 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.

Als je in principe niet vervangt door alle oplossingen worden serieus bekeken geeft dat veel meer kansen voor out-of-the-box denken. Natuurlijk moet er wel degelijk voor mogelijke oplossingen buiten het bestemmingsplan ruimte zijn als U werkelijk vertrouwen in de dialoog heeft. Misschien hoeft die mogelijk nog niet direct compleet te worden gerealiseerd maar zeker wel op termijn. De daarvoor eventueel noodzakelijke aanpassingen kunnen in plan West worden uitgevoerd. Dit is toch een normale praktijk. De nu voorgestelde werkwijze duidt op paniekvoetbal

16. 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.

17. 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.

Verkeersmodellen geven uitkomsten op basis van input. Afgelopen jaren zijn vele rapporten verschenen over Nuenense mobiliteit. Deze rapporten zouden onderling consistent moeten zijn zeker m.b.t. de input. Dat zijn ze niet: er is feitelijk geen touw aan vast te knopen. Dit geeft geen vertrouwen in de voorgenomen keuze om ook hier gebruik te gaan maken van verkeersmodellen. Als uitgangspunt wordt genomen dat de wijk NW autoluw en rustig dient te zijn. Als elke *overflow*, die er ontegenzeggelijk zal zijn, in modellen wordt weggerekend naar de aanpalende omgevingen zal er best een aardig NW-plan ontstaan. Het punt is echter dat elke inwoner van Nuenen in een autoluwe en rustige omgeving wil wonen. Nieuwe bewoners van Nuenen hebben in die zin geen recht op voorkeursbehandeling t.o.v. huidige Nuenenaren. Effecten op leefbaarheid betreft niet alleen geluid, maar zeker ook fijnstof. Toename van verkeer op de Geldropsedijk vanuit Nuenen West, wat op zich een niet gewenste situatie is voor de huidige bewoners, wordt ook nog 'ns versterkt door toenemend sluipverkeer. Hoe beter de verkeersdoorstroming a.g.v. wegaanpassingen des te groter de aantrekkende werking is van ander niet bedoeld verkeer.

18. 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.

19. 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.

Waar bestaat de toets door de gemeentelijke organisatie uit en in hoeverre worden de belangen van specifieke inwoners groepen daarbij betrokken (zoals ook ten aanzien van andere aspecten dan verkeer)

20. 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.

Op welke subsidie-projecten wordt gedoeld in relatie met het bestemmingsplan NW.

21. 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.

22. 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.

23.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.

Tijdens de eerste dialoog sessie is door gemeenteraadsleden verwoord dat de separate Commissie Ruimte van 1 september onwenselijk is nu de politiek deelneemt aan de dialoog sessies. Waarom wordt hier dan toch deze Commissie Ruimte bijeenkomst benoemd. Het vertrouwen in de ware aard van deze dialoog gaat erdoor verloren.

24Hoe 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.

Een ontbrekende vraag

Een belangrijk onderwerp dat tijdens dialoogsessie nr.1 bijna terloops werd aangeraakt komt niet terug in de FAQ's. Gemeenteraadsleden maakten de projectontwikkelaar (BPD) en de wethouder er toen op attent dat het voorliggende herijkte bestemmingsplan substantieel afwijkt van het bestemmingsplan 2008. De belangrijkste afwijking is dat een aantal woningen aan het overeengekomen aantal van 1573 was toegevoegd. Het betrof een 40-50 tal sociale woningen. Deze toevoeging grijpt in op de hoeveelheid grondoppervlak wat zo maar een belangrijke rol kan spelen in het oplossing van het ontsluitingsvraagstuk. Het kan niet zo zijn dat daarmee een breed gedragen oplossing is geblokkeerd. In dit verband moet worden opgemerkt dat het SOK melding maakt van financiële consequenties voor gemeente Nuenen bij niet nakomen van verplichtingen. De toevoeging van een dergelijk aantal woningen zou op z'n minst moeten kunnen worden ingezet als 'wisselgeld' ter verkrijging van een goede ontsluitingsvariant.

Afsluitend

Tijdens de dialoogsessie is de vraag gesteld of de verkeersontsluitings-alternatieven die de komende dialoogsessie door de bewoners zullen worden ingebracht op dezelfde manier zullen worden benaderd, berekend en beoordeeld als de variant(en) vanuit het Nuenens bestuur. Daarop is toen een bevestigend antwoord gegeven. In het verslag is dat niet terug te vinden. In dit verband zijn wel de volgende opmerkingen terug te vinden: "*onder voorwaarden*", "zo

nodig door te rekenen”, “*ongeveer op dezelfde wijze doorrekenen*”. Deze verwoordingen doen op geen enkele manier recht aan de gedane toezegging.

| | |
|--------------------|--|
| Marc van der Palen | namens sportvereniging NKV Korfbal |
| Bert den Butter | namens bewonersomgeving Wettenseind/Krommenakker |
| Bianca Wagner | namens bewoners Pieterveld |
| Boudewijn Raessens | namens Belangenvereniging Molvense Erven |
| Karin Joosten | namens Sportvereniging TV Wettenseind |
| Rob van der Vorst | namens Belangenvereniging Nuenen Groen |
| Sierd J. de Vos | namens bewoners omgeving Geldropsedijk |
| Wim Elshout | namens bewoners Krommenakker 1 t/m 12 |