

Nuenen, 29 maart 2013

Provincie Noord-Brabant
T.a.v. Provinciale Staten
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch



3382945

MID_C

STGR

Betreft: Aanleg van een nieuwe Oost-westverbinding (ruit rond Eindhoven) als
onderdeel van het project Noordoostcorridor

Geachte leden van Provinciale Staten,

Ingekomen

- 4 APR 2013

Provincie Noord-Brabant

In deze tijd van beperkte budgetten wil ik graag wijzen op een mogelijkheid tot besparing.

Volgens mijn informatie moeten er in juli van dit jaar afspraken met het Rijk worden gemaakt over de financiering van het project Noordoostcorridor.

Een onderdeel van dit project is de aanleg van een nieuwe Oost-westverbinding. Deze nieuwe weg is in de volksmond beter bekend als de ruit rond Eindhoven.

Op dit moment zijn er onvoldoende argumenten voor de aanleg van deze nieuwe Oost-westverbinding. Het is een kostbare oplossing, er is geen directe noodzaak, het nut is gering, de schade aan landschap, natuur en recreatie is groot, het lost de bestaande verkeersknelpunten in de regio niet op en kan zelfs belemmerend werken.

Het verkeer in de regio is het meeste gebaat bij investeringen in bestaande wegen die de doorstroming verbeteren.

De argumentatie voor deze vaststelling is uitgewerkt in bijgaand afschrift van een brief aan de gemeenteraad van Nuenen c.a.

Hoogachtend,

C. Bottema
De Rijt 2
5674 SR Nuenen

Aan de gemeenteraad van de gemeente Nuenen c.a.
Postbus 10.000
5670 GA Nuenen

Betreft: Aanleg van een nieuwe Oost-westverbinding (ruit rond Eindhoven) als onderdeel van het project Noordoostcorridor

Geachte gemeenteraadsleden,

Op 5 maart 2013 bezocht ik de openbare informatieve raadsvergadering van de gemeente Nuenen c.a. In deze vergadering werd informatie verstrekt over de Noordoostcorridor, het Rijk van Dommel en Aa en de gemeentelijke verkeersplannen voor de lange termijn.

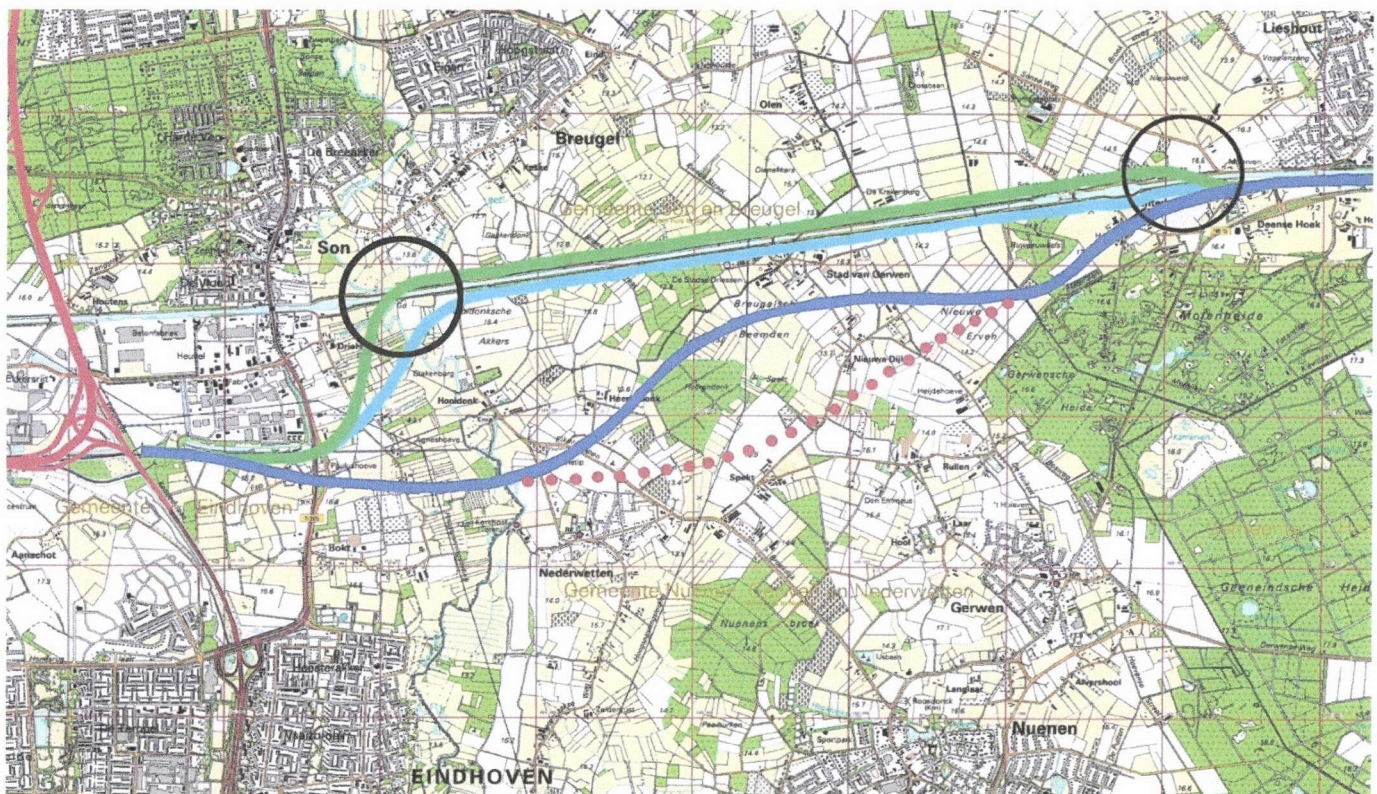
Een onderdeel van de plannen voor de Noordoostcorridor is de Oost-westverbinding. Het betreft het aanleggen van een nieuwe vierbaansweg. Deze moet de N 279 gaan verbinden met de A 50 bij het knooppunt Ekkersrijt. De Oost-westverbinding is in de volksmond beter bekend als de ruit rond Eindhoven.

In de afgelopen periode kwam ik op verschillende manieren in contact met het project. Ik verstrekte onder andere informatie over het betrokken gebied aan de projectorganisatie. Dit gebeurde mondeling in de klankbordgroep Oost-westverbinding en schriftelijk via de toezending van boekjes met informatie over de cultuurhistorie, geologie, natuur en wandelmogelijkheden. Tevens begeleidde ik een excursie door het gebied.

Een aantal aspecten van de nieuwe weg kwam in de voorlichting op 5 maart jl. slechts oppervlakkig aan de orde. Daarom lijkt het mij nuttig nog wat aanvullende informatie te verstrekken.

De stand van zaken op dit moment

Op dit moment onderzoekt ingenieursbureau Arcadis 3 tracés voor de Oost-westverbinding. Onderstaand kaartje geeft de ligging van de te onderzoeken tracés globaal aan.



Het gaat om 2 tracés langs het Wilhelminakanaal. Dit betreft de groene en de lichtblauwe lijn op de kaart. Beide tracés lopen strak langs het kanaal aan de noord of de zuidzijde. Het derde tracé, de donkerblauwe lijn, loopt zuidelijker. Arcadis onderzoekt voor de 3 tracés verschillende uitvoeringsvarianten met tunnels of met bruggen op palen, met een verdiepte ligging van de weg of een ligging op maaiveld enzovoort.

Het karakter van het te doorsnijden gebied

Het door een nieuwe Oost-westverbinding te doorsnijden gebied behoort grotendeels tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van ons land. Het gaat hierbij om de Boktse Beemden, het Dommeldal, het Wettens Broek bij Heerendonk, de Breugelse Beemden en de Ruweeuwsels. Het zijn natuurgebieden met de status van natte natuurparel. Door de bijzondere bodem is de plantengroei zeer gevarieerd met zeldzame en beschermde soorten. Er broeden meer dan 50 verschillende soorten vogels. Het is het leefgebied van reeën en dassen. Het te doorsnijden gebied heeft een zeer hoge natuurwaarde.

Naast de unieke natuurwaarde herbergt het gebied veel cultuurhistorische elementen. De Hooidonkse akkers kennen een lange bewoningsgeschiedenis. De eerste nederzettingssporen dateren uit de bronstijd ca. 3500 jaar geleden. Verder vond men bewoningssporen uit de ijzertijd, de Romeinse tijd en de middeleeuwen. Er staat een gave gerestaureerde watermolen. Het gebied herbergt een restant van een keldergewelf van de priorij Hooidonk. De priorij werd gesticht in 1146. Het was een klooster voor adellijke dames. De watermolen was eeuwenlang eigendom van de priorij. Daarnaast is op verschillende plaatsen in het gebied de originele beemdenstructuur bewaard. Beemden zijn smalle natte hooilandjes omgeven door houtsingels.

Op dit moment vervult het te doorsnijden gebied een belangrijke functie voor wandelaars, fietsers en andere recreanten. Bovendien fungeert het als uitlopmogelijkheid voor bewoners van de aanliggende wijken van Eindhoven. Door het gebied lopen 2 regionale wandelroutes voor de lange afstand. Het IVN Nuenen heeft in 3 boekjes verschillende wandelroutes beschreven door de natuurgebieden. Jaarlijks genieten duizenden mensen van de rust, het kleinschalige groene landschap en de fraaie natuur. Het gebied levert op dit moment een aanzienlijke positieve bijdrage aan het leefklimaat in de regio. In een regio met zo'n rustig groen gebied wil je graag wonen, werken en je bedrijf vestigen.

Een grote en onherstelbare schade

Bij uitvoering van de plannen raast over een jaar of tien het autoverkeer met 100 km per uur over een vierbaansweg van 50 m breed door het gebied. De projectplanning gaat uit van een realisatie tussen 2017 en 2020. De schade aan landschap, natuur, recreatie en leefklimaat zal groot zijn.

Jaren van ontsnipperen van natuurgebiedjes in het kader van de EHS gaan verloren. Het gebied raakt door een nieuwe weg weer versnipperd. Het leefgebied van dassen wordt in tweeën gesneden.

De bijzondere geologische en bodemgesteldheid maken het landschap en de natuur in het gebied uniek. Dit is elders niet te compenseren. Dat maakt de schade onherstelbaar ondanks de geldende compensatieverplichting.

De mate van schade zal afhangen van de trajectkeuze en de uitvoering van de nieuwe weg. De minste schade ontstaat met een ruime ondertunneling (bijv. de overgang door het Dommeldal) en een verdiepte ligging van de weg langs het kanaal. De meest schadelijke oplossing geeft het zuidelijke tracé. Vooral als het Dommeldal met een brug op palen wordt gekruist en het overige tracé op maaiveldhoogte door en langs de natuurgebieden gaat lopen. Het hele gebied kan dan worden afgeschreven als aantrekkelijke verblijfplaats voor wandelaars, fietsers, natuurliefhebbers, dassen en recreanten.

Een miljoenenproject dat zoveel schade gaat aanrichten is alleen te verantwoorden als het nut en de noodzaak van een nieuwe weg erg groot is.

In het verleden bleek er te weinig nut voor een nieuwe Oost-westverbinding

De eerste ideeën voor een ruit rond Eindhoven ontstonden jaren geleden in een periode dat alles in het teken van groei stond. Een groeiende bevolking, een groeiende beroepsbevolking, een groeiend autopark, een groeiend autogebruik, een groeiend woon-werkverkeer, enz. Het voldoende laten meegroeien van de infrastructuur was destijds een reële zorg van het openbaar bestuur. Maar zelfs in deze periode van groei kon het nut en de noodzaak van een nieuwe Oost-westverbinding niet worden aangetoond.

In 1996 deed Rijkswaterstaat onderzoek naar de verkeerssituatie in de regio. Zij stelde destijds vast dat een verdubbeling van de bestaande A2/A67 met een splitsing van regionaal en (inter)nationaal verkeer een betere oplossing opleverde dan het afmaken van de ruit aan de oostzijde van Eindhoven.

Ook het latere BOSE project (de kleine ruit) toonde een gering nut aan van een nieuwe weg. In december 2004 werd de trajectnota MER BOSE vastgesteld. In het BOSE onderzoek werden de effecten afgewogen van een verbetering van bestaande wegen en de aanleg van een nieuwe weg ten noorden en oosten van Nuenen en Geldrop. Uit de trajectnota kon worden geconcludeerd dat de verbetering van bestaande wegen beter scoorde dan het aanleggen van een nieuwe weg. Volgens de berekeningen van destijds leverde een nieuwe weg slechts een geringe extra tijdswinst op. De beperkte vermindering aan voertuigverliesuren woog niet op tegen de hoge kosten van een nieuwe weg.

Ook in het lopende project is het nut en de noodzaak nog niet aangetoond

Ook in het lopende project is het nut en de noodzaak van een nieuwe Oost-westverbinding nog niet aangetoond. De Oost-westverbinding is nu vastgeklonken aan het project Noordoostcorridor. Echt nodig is dit niet. De Oost-westverbinding kan zonder bezwaar los worden gezien van de plannen voor de N 279.

Bij het project zijn klankbordgroepen ingeschakeld. Er is een aparte klankbordgroep voor de Oost-westverbinding. Van de deelnemers wordt gevraagd hun gebiedskennis te delen met de projectorganisatie. Vooraf werd duidelijk gemaakt dat er niet gesproken kon worden over het nut en de noodzaak van een nieuwe weg. Vul echter een zaal met verstandige, deskundige en betrokken vertegenwoordigers van belangengroepen uit de regio. Logisch dat dan eerst de hamvraag wordt gesteld. Wat is het nut en de noodzaak van de ruit? Het antwoord bleef steken in een vaag toekomstig wensbeeld zonder onderbouwing met verkeerstechnische argumenten. Het gaat erom Brainport beter bereikbaar te maken en te houden, zodat de regio zich als Europese topregio verder kan ontwikkelen. Er zijn al beslissingen genomen, was het antwoord. Nut en de noodzaak zijn daarom niet meer aan de orde. Lopende de beslissingsprocedure vindt nog een gedetailleerde onderbouwing plaats. Vanuit de klankbordgroep werd opgemerkt dat dit de omgekeerde wereld is. Eerst besluiten tot een miljoenenuitgave en achteraf vast stellen of het een nuttige besteding is van het geld.

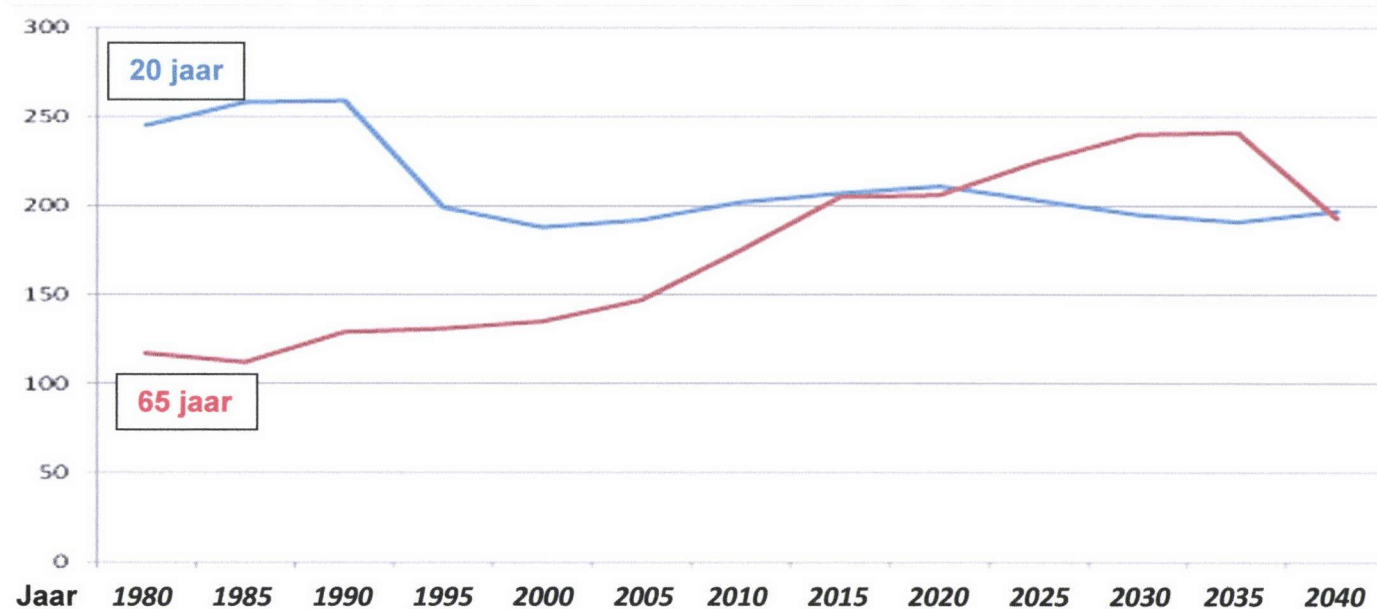
In de toekomst wordt het nut van een nieuwe Oost-westverbinding kleiner

Door demografische ontwikkelingen wordt het nut en de noodzaak van een nieuwe weg in de toekomst eerder kleiner dan groter. In de Nederlandse samenleving voltrekt zich een demografische kanteling. De bevolking vergrijst, de bevolkingsgroei zwakt sterk af en stopt geheel rond 2032.

In de voorgaande decennia traden er jaarlijks aanzienlijk meer jongeren toe tot het arbeidsproces dan er ouderen uittraden. Deze toename van de beroepsbevolking stopte in 2012. Op termijn gaat de beroepsbevolking dalen. In de volgende cijfermatige onderbouwing is als ruwe maat voor het uittreden of toetreden tot het arbeidsproces het aantal 65 jarigen en 20 jarigen aangehouden. Een voorbeeld. Begin 1985 telde ons land 117.000 inwoners van 65 jaar en 245.000 jongeren van 20 jaar. In dat jaar was er dus een surplus van 146.000 jongeren. Dit jongerensurplus bleef bestaan tot 2011. Wel werd het surplus elk jaar kleiner. In 2011 werd de eerste jaargang van de babyboomgeneratie 65 jaar. Vanaf dat moment is de situatie structureel veranderd. Dit blijft zo de komende decennia. Ons land is begonnen aan een periode waarin meer ouderen vertrekken uit het arbeidsproces dan er jongeren toetreden. Volgens de demografische cijfers van het CBS vormt 2012 een kantelpunt. Voor het eerst waren er begin 2012 meer inwoners van 65 jaar (232.000) dan van 20 jaar (211.000). De komende 10 jaar treden er ongeveer evenveel ouderen uit het arbeidsproces dan er jongeren toetreden. Vanaf 2023 overstijgt het aantal uittredende ouderen ruim het aantal jongeren. De volgende grafiek brengt deze ontwikkeling in beeld. Deze demografische kanteling heeft een matigend effect op het woon-werkverkeer. De benodigde wegencapaciteit vermindert hierdoor in de toekomst.

Ontwikkeling van het aantal Nederlanders in de leeftijd van 20 en 65 jaar

Aantal x 1000



Bron: CBS, bevolkingspiramide, cbs.nl

In de toekomst matigen hogere brandstofkosten het autogebruik

Ook hoge brandstofprijzen zullen in de toekomst het nut en de noodzaak van een nieuwe weg verkleinen. Het Internationaal Energie Agentschap in Parijs (IEA) stelde in de World Energy Outlook 2010 vast dat de oliepiek enkele jaren eerder was bereikt voor goedkoop te winnen conventionele aardolie. De productie van deze goedkope olie daalt wereldwijd gestaag. Voor het op peil houden van de productie raakt de wereld steeds meer aangewezen op moeilijk winbare olievoorkomens in onherbergzame oorden, zoals teerzanden, schalieolie en de diepzee. Het IEA verwacht dat productie hiermee voorlopig op peil gehouden kan worden. De olieprijs zullen echter wel voldoende moeten blijven stijgen om de exploitatie van deze moeilijk winbare voorraden rendabel te maken. Aardolie wordt schaarser en duurder op termijn. Hogere brandstofkosten zullen in komende decennia een matigend effect hebben op het autogebruik.

Een nieuwe weg belemmert de oplossing van bestaande verkeersknelpunten in de regio

Een nieuwe Oost-westverbinding is een oplossing voor het doorgaande bovenregionale verkeer. Het heeft weinig effect op de bestaande verkeersknelpunten in de regio. Het woon-werkverkeer tussen Helmond en Eindhoven zorgt in de ochtend en namiddag voor een knelpunt op de Helmondweg (A 270) en de Europa-laan/Sterrenlaan. Een nieuwe weg aan de noordzijde biedt echter geen oplossing voor dit probleem. Het levert tijdswinst op voor doorgaand verkeer aan de noordzijde van de regio. Dit kan zorgen voor een ontlasting van bestaande wegen. Volgens metingen en berekeningen uit het verleden is dit effect echter beperkt. Dit werd opnieuw bevestigd door recente metingen van de verkeerstromen rond Nuenen.

Vanuit budgettair oogpunt kan de aanleg van een nieuwe weg zelfs nadelig uitpakken voor de oplossing van de bestaande verkeersknelpunten. Een euro kan immers maar één keer uitgegeven worden. De miljoenen voor een nieuwe weg kunnen niet besteed worden aan de oplossing van de echte knelpunten op de bestaande wegen. In afwachting van het lopende project is er de laatste jaren weinig geïnvesteerd in een verbetering van de doorstroming. Wel zijn er nieuwe beperkingen voor het autoverkeer bijgekomen op de bestaande wegen. Bijvoorbeeld de aanleg van gelijkvloerse kruisingen met stoplichten op de Helmondweg (A 270).

Voor de gemeente Nuenen c.a. pakt een nieuwe weg slecht uit

De aanleg van een nieuwe Oost-westverbinding ontlast het bestaande verkeer door Nuenen minimaal. Dit is gebleken uit de recente verkeerstellingen. De resultaten werden tijdens de informatieve raadsvergadering van 5 maart j.l. gepresenteerd in een overzichtelijke grafiek van de verkeerstromen.

Gebleken is dat doorgaand verkeer uit de richting Lieshout slechts een klein deel van de verkeersdrukke op de Europalaan veroorzaakt. Het meeste verkeer uit deze richting buigt af naar de Helmondweg (A 270) en de richting Geldrop. Het meeste verkeer op de Europalaan komt vanaf de Helmondweg en uit de richting van Geldrop. Voor beide tegengestelde verkeersstromen is een nieuwe Oost-westverbinding van geen enkel belang. Bovendien is er in de plannen voor de Oost-westverbinding geen aansluiting voorzien voor verkeer uit Nuenen.

Door de aanleg van de HOV 2 lijn zijn verkeersproblemen ontstaan op de Europalaan en de Sterrenlaan. Bij de opwinding over de ontstane situatie werd de Oost-westverbinding een aantal malen opgevoerd als toekomstige oplossing voor de ontstane problemen. Op basis van oude en recente verkeerstellingen blijkt dit effect erg beperkt. Een nieuwe weg lost de capaciteitsproblemen van de Europalaan en Sterrenlaan niet op. Voor de verkeerssituatie op de Helmondweg (A 270) geldt redelijkerwijs hetzelfde. Een nieuwe Oost-westverbinding is geen oplossing voor de problemen van het woon-werkverkeer tussen Helmond en Eindhoven.

Schade lijden en toch meebetalen

Door de aanleg van een nieuwe Oost-westverbinding loopt het leefklimaat in de gemeente een forse deuk op. Dit geldt vooral voor de inwoners van Nederwetten en Gerwen. De schade aan het landschap, de natuur en de recreatie zal aanzienlijk zijn.

Over enige tijd zal ingenieursbureau Arcadis met de uitkomsten komen van het tracéonderzoek (Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor). Daarna zal er een voorkeurstracé worden gekozen. Het is niet uitgesloten dat dit de meest schadelijke oplossing wordt voor Nuenen c.a. met een brug op palen door het Dommeldal en een weg op maaiveldniveau door de natuurgebieden.

Daarna zal de financiering van de nieuwe weg geregeld moeten worden. In projectplanning is voorzien dat hierover in juli a.s. afspraken worden gemaakt met het Rijk. De kans is groot dat de gemeenteraad van Nuenen c.a. rond die tijd gevraagd zal worden in te stemmen met de tracékeuze en bij te dragen in de financiering. Dit kan betekenen dat de raad voor de moeilijke keuze komt te staan om mee te betalen aan een plan met een gering nut en een flinke schade aan landschap, natuur en recreatie in de gemeente.

Tot slot

Zonder een degelijke verkeerstechnische onderbouwing zijn er op basis van voorgaande overwegingen onvoldoende argumenten voor een nieuwe Oost-westverbinding. Het is een kostbare oplossing, er is geen directe noodzaak, het nut is gering, de schade aan landschap, natuur en recreatie is groot, het lost de bestaande verkeersknelpunten in de regio niet op en kan zelfs belemmerend werken.

Het verkeer in de regio is het meeste gebaat met investeringen in bestaande wegen die de doorstroming verbeteren.

Hoogachtend,

C. Bottema
De Rijt 2
5674 SR Nuenen

In afschrift verzonden aan:

College van Burgemeester en wethouders
Dorpsraden Nederwetten en Gerwen
Gemeenten Helmond, Eindhoven, Laarbeek
en Son en Breugel
Projectteam Noordoostcorridor

Gedeputeerde Staten Noord-Brabant
Provinciale Staten Noord-Brabant
Minister van Infrastructuur en Milieu
Brabantse Milieu Federatie