

Corsanummer : 2014.21512

Zienswijzennota verkeersbesluit intrekken afsluiten Soeterbeek 6 juni 2012, 8 april 2014

Datum: 14 maart 2016

Zienswijzennota

Tegen het ontwerp verkeersbesluit van 8 april 2014 (kenmerk: 2014.05123 zijn vijf zienswijzen ingediend. Deze zienswijzennota bevat de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen ten aanzien van bovengenoemd ontwerp verkeersbesluit.

Ingediende zienswijzen

Het ontwerp-verkeersbesluit heeft vanaf 18 april 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit is in Rond de Linde en Groot Eindhoven kenbaar gemaakt. Daarnaast zijn mr. A.A.P. Theunen, advocatenpraktijk Theunen (vertegenwoordiger bewoners Kosmoslaan), de gemeente Eindhoven, de Belangenvereniging Comité Bezwaar Afsluiting Soeterbeek, de Dorpsraad Nederwetten per brief van de ter inzage legging in kennis gesteld. Binnen deze termijn zijn de volgende zienswijzen binnen gekomen:

- A) De heer Nic Kramer (namens bewoners van de Kosmoslaan), Kosmoslaan 11 in Eindhoven, dd 15 mei 2014 (27 mei 2014)
- B) De gemeente Eindhoven, J.M.A. Splint, Nachtegaallaan 15 in Eindhoven d.d. 27 mei 2014 (ontvangen 2 juni 2014)
- C) Belangenvereniging Comité Bezwaar Afsluiting Soeterbeek, Drs. H.T.M. van Schijndel, p/a Hoekstraat 52 in Nederwetten
- D) C.W.H. Strolenberg, Kerkhoef 2 in Nederwetten d.d. 1 december 2013, Digitale brief per DigiD (ontvangen 1 december 2013)
- E) R. de Willigen, Soeterbeekseweg 25 in Nuenen d.d. 16 mei 2014 (ontvangen 16 mei 2014)

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en voorzien van alle benodigde gegevens en zijn derhalve ontvankelijk.

De kring van belanghebbenden wordt bij een verkeersbesluit door vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) behoorlijk ingeperkt. Een (rechts)persoon wordt bij een verkeersbesluit slechts als belanghebbende aangemerkt, indien hij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit. Het belang dient in voldoende mate te onderscheiden zijn van andere weggebruikers.

Bij de ontvangen zienswijzen is de toets op belanghebbendheid nog niet uitgevoerd. Het eerst ter inzage leggen van het ontwerp-besluit is er namelijk op gericht geweest om bij het nemen van het definitieve besluit zo'n breed mogelijke belangenafweging te kunnen maken. Het is dus mogelijk dat een partij die nu een zienswijze kenbaar heeft gemaakt in de bezwaarfase niet als belanghebbende wordt aangemerkt en zodoende niet-ontvankelijk is.

Hierna zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van beantwoording.

A) De heer Nic Kramer, namens bewoners van de Kosmoslaan

Samenvatting zienswijzen:

De heer Kramer heeft een zienswijze ingediend namens bewoners van de Kosmoslaan. In zijn zienswijze vraagt de heer Kramer aandacht voor de volgende punten:

1. Er heeft geen volledige afweging van belangen plaats gevonden. In het ontwerpverkeersbesluit wordt enkel gekeken naar de verkeersconsequenties voor de bewoners van Nederwetten. De verkeersconsequenties en belangen van de bewoners van de Kosmoslaan zijn onvoldoende meegenomen.
2. Niet is gebleken dat de andere deelnemers van het HOV2 contract toestemming voor het openstellen van de Soeterbeek geven
3. In het ontwerpbesluit is enkel gekeken naar de verkeersconsequenties voor verkeer vanuit Nederwetten. De effecten van het verkeer uit Nuenen-centrum op de verkeersintensiteiten op de Kosmoslaan worden veronachtzaamd.
4. Het ontwerpbesluit gaat in tegen eerdere beleidsuitgangspunten van de gemeente Nuenen.
5. Het ontwerpbesluit gaat in tegen beleidsuitgangspunten die geformuleerd zijn in de documenten Natuurgebiedsplan Dommeldal Z-O en Dommeldal uit de verf.

Beantwoording zienswijzen:

Punt 1

In het ontwerpbesluit zijn belangen integraal afgewogen, daarbij zijn niet alleen de belangen van de bewoners van de Kosmoslaan maar ook de belangen van inwoners en verkeersdeelnemers van Nuenen, Gerwen en Nederwetten meegenomen.

- Een wegbeheerder dient bij het nemen van een verkeersbesluit te motiveren welk(e) doel(en) zij met het verkeersbesluit voor ogen heeft. De door de heer Kramer aangehaalde doelstellingen had de gemeente Nuenen op 6 juni 2012 voor ogen. Op dat moment waren de slechte doorstroming van de Sterrenlaan en beperkte invloed van de Soeterbeek op de hoeveelheid verkeer op de Kosmoslaan nog niet bekend. Door nieuwe feiten en omstandigheden heeft het college besloten de zaak opnieuw te gaan beoordelen. Dit heeft geleid tot het uitvoeren van het verkeersonderzoek in samenwerking met de gemeente Eindhoven en het ontwerp-besluit tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012.

- Het beschikbare alternatief werd redelijk bevonden op basis van de gegevens en kennis in juni 2012 toen het verkeersbesluit werd genomen. Voor inwoners van Nederwetten is dit alternatief een omrijbeweging voor een groep weggebruikers die geen aandeel hebben in de problematiek op de Kosmoslaan. Dit blijkt uit het verkeersonderzoek september 2013-november 2013. Dat wetende maakt het alternatief onwenselijk.

- Het is correct dat het afsluiten van de Soeterbeek in goed overleg met de HOV2 projectpartners is afgestemd. Ook bij de voorbereiding van het ontwerp-verkeersbesluit zijn de projectpartners door Nuenen betrokken. Het HOV2 project ondervindt geen nadelige effecten van het openstellen van de Soeterbeek.

De tijdelijke afsluiting van de Soeterbeek in 2012 had te maken met de start van de werkzaamheden door Eindhoven op de Sterrenlaan voor de HOV2. In april 2012 is door Nuenen aangegeven dat wordt verwacht dat vanuit ons verkeersbeleid voldoende onderbouwd kan worden aangegeven dat de route Soeterbeek minder aantrekkelijk gemaakt moet worden. Dat was de reden om bestuurlijk commitment uit te spreken, onder voorwaarde dat goede alternatieven (o.a. voor Nederwetten) voor handen blijven en in juni 2012 het verkeersbesluit tot het afsluiten van de Soeterbeek te nemen. Het bestuurlijk commitment was niet gebaseerd op feitelijke gegevens. Ook de projectgroep HOV2 heeft het afsluiten van de Soeterbeek voorgesteld op basis van aannames en berekeningen. Door de gegevens uit het onderzoek van 2013 komt het college nu - 2014 – tot andere inzichten. Onder andere dat de vermeende invloed van gemotoriseerd verkeer dat vanaf de Soeterbeek richting de Kosmoslaan rijdt, geen nadelige invloed heeft op het HOV2 project.

- Eerdere argumenten zijn gebaseerd op aannames en berekeningen, niet op feitelijke gegevens. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nuenen heeft op basis van de feitelijke gegevens nieuwe inzichten verkregen en een besluit genomen. De fysieke afsluiting op de Soeterbeek heeft altijd een tijdelijk karakter gehad. Het huidige te nemen besluit kan niet voortborduren op de doorlopen trajecten waar de rechter in vonnispunt 4.4 naar verwijst. De stelligheid van het inbedde van het verkeersbesluit waar men naar verwijst is niet gebaseerd op feitelijke gegevens, die aanleiding geven om de Soeterbeek open te laten. Voor de bewoners aan Kosmoslaan kan dit overkomen als niet consequent en als niet vertrouwend worden ervaren. Daar tegenover staat. Als nieuwe inzichten niet worden meegenomen in het nu te nemen verkeersbesluit zou dit tot een niet zorgvuldig genomen besluit leiden.

Voorts hetgeen de rechter in vonnispunt 4.13 overweegt is ook gebaseerd op gegevens die dateren van voor het onderzoeksresultaat zoals dit in 2014 bekend is gemaakt. In het vonnis kon daarom over deze gegevens geen beoordeling worden gemaakt.

- De gemeente Nuenen staat voor een integrale afweging van alle belangen. In de onderbouwing komen de af te wegen belangen aan bod, ook het belang van de bewoners aan de Kosmoslaan.

Naar de veiligheid is gekeken, daarom het voorstel de rijbaan van de Soeterbeek optisch te

versmallen. Door het CROW is onderzoek gedaan naar de effecten van optische versmallingen.

De inmiddels gepubliceerde richtlijn door de CROW geeft aan dat op wegen buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte smaller dan 580 centimeter (Soeterbeek is ca. 550 centimeter) het niet mogelijk is goede fietsstroken aan te leggen in combinatie met een middenrijloper van minimaal 220 centimeter. De voorkeur gaat daarom uit naar de standaardoplossing, een gemengd profiel zonder fiets(suggestie)stroken.

Zoals aangegeven in de onderbouwing wordt de door de bewoners van de Kosmoslaan ervaren overlast en hinder niet veroorzaakt door de Soeterbeek, daarvoor is de bijdrage van de Soeterbeek te beperkt. Dit blijkt uit akoestisch onderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit.

De ervaren overlast en hinder wordt veroorzaakt door de overige 84% autoverkeer. De Omgevingsdienst Zuid-Oost-Brabant (ODZOB) heeft in opdracht van de gemeente Nuenen onderzocht wat de invloed is van het openstellen van de Soeterbeek op de geluidsbelasting van de woningen aan de Kosmoslaan te Eindhoven en ten tweede of er nog steeds sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid (Memo: Akoestisch onderzoek afsluiting Soeterbeek te Nuenen, 27 november 2014, door ODZOB, R. van Beek). Uit het onderzoek blijkt dat de maximale toename op de woningen aan de Kosmoslaan 1,4dB bedraagt. Deze woning ligt tegenover de T-splitsing Kosmoslaan/ Soeterbeekseweg (Eindhoven). Op de overige woningen ligt de toename tussen de 0,6 en 0,8dB. De toename van de geluidsbelasting is zodanig dat er sprake is van een nagenoeg ongewijzigd woon- en leefklimaat. Dat wil zeggen matig voor het merendeel van de woningen en slecht voor een enkele woning. Dit kan beschouwd worden als een acceptabel woon- en leefklimaat waardoor de maatregel milieutechnisch als verantwoord beschouwd kan worden. De ODZOB heeft tevens voor luchtkwaliteit een worst-case berekening uitgevoerd. Dit om te kijken wat de bijdrage is aan de luchtkwaliteit in- en exclusief afsluiting van de Soeterbeek. Als de Soeterbeek niet wordt afgesloten dan blijkt uit de berekeningen dat de toename van 908 motorvoertuigen bij een open Soeterbeek Niet in betekende mate bijdraagt (Nibm). (Memo: Luchtkwaliteit Kosmoslaan/ Soeterbeek, 10 februari 2015 door ODZOB R. van Beek)

De belangen van de bewoners van de Kosmoslaan, de bewoners en weggebruikers van de gemeente Nuenen c.a. zijn afgewogen. Het resultaat van het afsluiten van de Soeterbeek staat niet in verhouding tot het resultaat bij het openstellen van de Soeterbeek. Uit hetgeen is afgewogen blijkt dat door het openstellen van de Soeterbeek er een toename van weggebruikers is op de Kosmoslaan. Dit is echter van beperkte schaal op het totaal aantal weggebruikers dat gebruikt maakt van de Kosmoslaan. De aanwezige verkeersintensiteit op de Kosmoslaan wordt klaarblijkelijk veroorzaakt door redenen die in Eindhoven liggen. De Kosmoslaan zou wellicht minder aantrekkelijk moeten worden gemaakt. Het is aan Eindhoven om dergelijke maatregelen te nemen, zodat de maatregelen worden genomen daar waar de problemen zich voordoen.

Punt 2

De voorbereiding van het ontwerpverkeersbesluit is in overleg met de HOV2-partners gegaan. De verkeerstellingen en reistijdmetingen zijn in samenwerking met het SRE en de gemeente Eindhoven uitgevoerd. Het SRE heeft geen zienswijze ingediend, daaruit kan opgemaakt worden dat het SRE zich kan vinden in het ontwerpverkeersbesluit. De gemeente Nuenen heeft met de gemeente Eindhoven gesproken over een eventueel alternatief voor het afsluiten van de Soeterbeek. Dit om tot een passende oplossing te komen. De gemeente Eindhoven heeft als alternatief voorgesteld de Boord af te sluiten. De invloed van de Soeterbeek op de overlast op de Kosmoslaan is minimaal. De gemeente Nuenen ziet dit niet als een passende oplossing voor de oorzaak of oorzaken van de overlast (Sterrenlaan, Kosmoslaan) en zou daar ter plaatse moeten worden aangepakt. Op 6 juni 2012 was niet alleen voor ons, ook voor de gemeente Eindhoven en de SRE niet

duidelijk waar het ongewenst doorgaand verkeer op de Kosmoslaan vandaan kwam. Nu de resultaten van de tellingen bekend zijn blijkt dat de bijdrage van de Soeterbeek te beperkt is om de ervaren overlast en hinder weg te nemen.

Het is niet ondenkbaar dat tuinbouwbedrijf/winkel De Haas op de Soeterbeek 3 bezwaar zal indienen bij een afsluiting op Eindhovens grondgebied. Door het openstellen van de Soeterbeek wordt tuinbouwbedrijf/winkel De Haas aan de Soeterbeek 3 niet in zijn belangen geschaad.

Punt 3

Niet eerder waren er verkeersgegevens beschikbaar die de verkeersrelatie tussen het verkeer vanuit Nederwetten en de Sterrenlaan zo duidelijk hebben vastgesteld. Vergeleken met september 2013 is de totale toename van autoverkeer 20%. Het aandeel doorgaand autoverkeer op de Kosmoslaan gerelateerd aan de Soeterbeek in november 2013 is 16%. De sterke afname van het fietsverkeer heeft waarschijnlijk met meerdere factoren te maken. Het aanwezige autoverkeer kan evenals evenementen (denk hierbij aan georganiseerde fietstochten e.d.), weersomstandigheden, werkzaamheden in de omgeving of op de route kunnen invloed hebben op het aanwezige fietsverkeer. Tijdens de verkeerstellingen is rekening gehouden met factoren die het autoverkeer kunnen beïnvloeden, voor het fietsverkeer is dit niet meegenomen.

De intensiteiten op de Soeterbeek zijn niet dusdanig hoog dat deze de functie van de Soeterbeek aantasten. De Soeterbeek maakt onderdeel uit van een fietskoop-puntennetwerk en niet van een hoofd-fietspadennet. Recreatief fietsverkeer maakt zodoende ook gebruik van deze weg. De onderzoeksresultaten waren ten tijde van het vonnis 20 januari 2014 (C/01/271174/KG ZA 13-787) nog niet beoordeeld, waardoor de overwegingen in het vonnis op aannames zijn gebaseerd. Op basis van de nadien bekend geworden gegevens en beoordeling van deze gegevens zijn de vonnispunten niet volledig meer van toepassing. Dit geldt onder andere voor de punten 4.25 en 4.26 waar naar wordt verwezen.

- Ook bij een afgesloten Soeterbeek is de verkeersintensiteit op de Kosmoslaan hoog. De Soeterbeek draagt slechts op beperkte schaal bij aan de ervaren overlast en hinder. De functie (verbindingsweg) en inrichting van de Kosmoslaan sluiten namelijk niet aan bij het snelheidsregime van een 30km zone.
- De toename van het autoverkeer vergeleken met september 2013 is 20%. Het aandeel doorgaand verkeer op de Kosmoslaan na de openstelling van de Soeterbeek is slechts 16% (toename/huidige intensiteit: $1000/6200 = 16\%$). Ook met een afgesloten Soeterbeek ervaren de bewoners van de Kosmoslaan overlast en hinder. Met andere woorden, het afsluiten van de Soeterbeek lost niets op en dupeert alleen nog maar een grotere groep weggebruikers. Het algemeen belang van deze weggebruikers en de bewoners van Nederwetten acht het college groter dan het individueel belang van de bewoners van de Kosmoslaan.
- Verkeer vanuit Nuenen heeft inmiddels slechte ervaringen met de doorstroming op de Sterrenlaan. Vandaar dat een deel er voor kiest om de aantrekkelijke alternatieve route via de Kosmoslaan te nemen. De wat beter lokaal bekende automobilist kiest de route via Boord – Soeterbeek naar de Kosmoslaan in plaats van de route via de Europalaan – Sterrenlaan rechtsaf naar de Kosmoslaan.
- Het alternatief via Boord – Europalaan – Sterrenlaan is een omrijbeweging van ca. 1km. De extra reistijd die de omrijbeweging met zich meebrengt varieert tussen ca. 50 seconden tot 1 minuut en 21 seconden naar gelang de wachtrij ten gevolgen van de slecht doorstromende Sterrenlaan. De mate van doorstroming op de Sterrenlaan wordt niet bepaald door de verkeerslichten op de kruising Sterrenlaan / Kosmoslaan. Leidend voor de verkeersregelinstantie op de Sterrenlaan is het aanwezige verkeer op/ bij de kruisingen Sterrenlaan/ Mercuriuslaan en Sterrenlaan/ Firmantenlaan. Alleen het verkorten van de cyclustijd op de kruising Sterrenlaan/ Kosmoslaan zal geen positief effect op de doorstroming van de Sterrelaan hebben.
- In het ontwerpverkeersbesluit wordt een onderbouwing gegeven voor het

openstellen van de Soeterbeek op basis van feitelijke gegevens. De effecten van het verkeer vanuit Nuenen op de Kosmoslaan wordt niet veronachtzaamd, tellingen wijzen uit dat het aandeel doorgaand verkeer op de Kosmoslaan gerelateerd aan de Soeterbeek slechts 16% is. Ook met een afgesloten Soeterbeek ervaren de bewoners van de Kosmoslaan overlast en hinder.

Punt 4

Wat het uitgangspunt voor het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd verkeer betreft zijn eerdere beleidsuitgangspunten gebaseerd op aannames en berekeningen, niet op feitelijke gegevens. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nuenen heeft op basis van de feitelijke gegevens nieuwe inzichten verkregen. Ten aanzien van de overige punten zijn de beleidsuitgangspunten niet gewijzigd.

Punt 5

De stukken ('Natuurgebiedsplan Dommeldal Z-O' en de visie 'Dommeldal uit de verf') geven globale en algemene uitgangspunten voor mogelijke ontwikkelingen in een aantal gebieden. In geen van beide stukken wordt ingegaan op de verkeerssituatie op en rondom de Soeterbeek.

Conclusie

De zienswijze van de bewoners van de Kosmoslaan leidt niet tot het aanpassen van het ontwerp-besluit van 17 april 2014 tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012, waarin is besloten tot het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd.

B) De gemeente Eindhoven, J.M.A. Splint, Nachtegaallaan 15 in Eindhoven

Het ontwerp-besluit heeft van 18 april 2014 tot en met 30 mei 2014 ter inzage gelegen. De zienswijze is op maandag 2 juni 2014 ontvangen. Indien een termijn op een zaterdag eindigt wordt deze verlengd tot en met de eerstvolgende dag die niet een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag is (artikel 1 Algemene termijnenwet). Daar is geen sprake van.

Op de zienswijze staat een stempel met de verzenddatum 28 mei 2014. De twee daaropvolgende dagen was het gemeentehuis gesloten in verband met Hemelvaartsdag en een collectieve vrije dag op vrijdag 30 mei 2014. Het poststuk kan dus op 30 mei 2014 bezorgd zijn. Aan de hand van gegevens op de envelop kan dit niet worden gecontroleerd, daar deze na het inboeken van de zienswijze door de postadministratie niet is bewaard.

Het gaat hier om de zienswijzefase van een te nemen verkeersbesluit. Nadrukkelijk is gekozen voor het ter inzage leggen van een ontwerp-besluit, het strikt hanteren van de termijn danwel belanghebbende laten aantonen dat de zienswijze op tijd is bezorgd zou hier haaks op staan. Te meer daar het college dan ook voor kan kiezen om de zienswijze ambtshalve alsnog te behandelen.

Dit samen overwegende en rekening houdend met het feit dat de verzenddatum volgens de zienswijze d.d. 28 mei 2014 is, daarbij ervan uitgaande dat de gemeente Eindhoven dagelijks haar stukken ter post aanbiedt en dit poststuk op dezelfde dag als de verzenddatum ter post is aangeboden zou de zienswijze op 30 mei 2014 bezorgd kunnen zijn. De zienswijze is derhalve op tijd ontvangen.

1. Door een afname van 20% van het aanwezige autoverkeer op de Europalaan / Sterrelaan is de totale reistijd afgenomen, echter de reistijd op de wegvakken ter hoogte van de slimmere verkeerslichten is in de ochtendspits aantoonbaar toegenomen. De reistijd-"winst" wordt op Nuenens grondgebied gehaald. Juist daar waar niets is aangepast. De optimalisatie van de verkeerslichten heeft geen merkbare reistijdwinst opgeleverd. Volgens modelberekeningen zou het ontwerp van de Sterrenlaan niet leiden tot een toename van de reistijd, de "extra" verkeerslichten zijn onderdeel van het totale ontwerp.

De opmerking dat de HOV-maatregelen op grondgebied van Eindhoven nu al hebben geleid tot een afname van de intensiteiten op de Sterrenlaan kunnen wij niet plaatsen. Op het HOV2-traject Europalaan – Sterrenlaan heeft namelijk nog niet één HOV-bus gereden. De busregeling zijn de afgelopen jaren aangepast en is sprake van een economische crisis welke van invloed is op de verkeersintensiteiten. Van een structurele beperking van de autoriteiten kan daarom dan ook geen sprake zijn. Wat meer voor de hand ligt is dat vanwege de slechte doorstroming op de Sterrenlaan een deel van de weggebruikers (20%) de Sterrenlaan mijdt door het nemen van een andere route. De reistijd en doorstroming voor autoverkeer zou volgens de modelberekeningen op een vergelijkbaar niveau blijven, dit is duidelijk niet het geval.

2. De 30km/zone op de Kosmoslaan sluit niet aan bij de uitgangspunten van het duurzaam veilig programma. Het gebruik, de functie en situering van de Kosmoslaan voldoen niet aan het beeld wat men van een 30km /zone en verblijfsgebied mag verwachten. (zie SWOV-Factsheet Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom).

Ook de landelijke CROW richtlijnen laten wat de inrichting betreft een ander beeld van een 30km/zone zien.

Zo stelt het CROW dat binnen 30km/h-zones in het algemeen de volgende omstandigheden gelden:

- De intensiteit van het autoverkeer is laag;
- Er wordt niet sneller gereden dan 30km/h;
- Er wordt meestal gespreid overgestoken;
- Fietsers rijden op de rijbaan;
- Geen doorgaand verkeer.

Opvallend dat de Kosmoslaan aan niet 1 van deze omstandigheden voldoet.

Gezien het voorgaande kan niet met droge ogen worden uitgelegd dat de Kosmoslaan onderdeel is van een verblijfsgebied. Het is dan ook niet reëel om te stellen dat het ongedaan maken van de afsluiting van de Soeterbeek in strijd is met het beginsel van duurzaam veilig inrichten van verblijfsgebieden.

3. Het aandeel verkeer op de Kosmoslaan afkomstig van de Soeterbeek is beperkt, 16%. Het afsluiten van de Soeterbeek lost de door de bewoners ervaren overlast op de Kosmoslaan niet op. Hetzelfde geldt voor alternatieve maatregelen op Boord, ook deze lossen de door de bewoners ervaren overlast niet op. Maatregelen dienen daar te worden genomen waar de problemen zich voordoen. Bewust gebruiken wij de term “door de bewoners ervaren overlast” want het aantal verkeersbewegingen bij een opengestelde Soeterbeek vallen binnen de geldende milieunormen (zie punt 1 zienswijze bewoners Kosmoslaan) .

4. Dat het openstellen van de Soeterbeek een positieve uitwerking op de aanrijtijden van de hulpdiensten heeft is evident, nadere onderbouwing werd dan ook niet nodig geacht. Een omrijbeweging van 1000 meter brengt 60 seconden extra aanrijtijd met zich mee bij een gemiddelde snelheid van 60km / uur. Deze toename is met name van toepassing op ambulance- en politiediensten komende vanaf de Sterrenlaan. De blusvoertuigen van de Brandweer komen in eerste instantie vanuit de kazerne in Nuenen. Het openstellen van de Soeterbeek heeft zodoende een positieve uitwerking op de aanrijtijden van de hulpdiensten.

5. In tegenstelling tot de Kosmoslaan wordt Boord als onderdeel van een verblijfsgebied inricht en worden passende maatregelen genomen daar waar de verkeerssituatie niet aan het wensbeeld / normen / uitgangspunten voldoet. De logische verwachting dat het doorgaand verkeer vanuit Boord via de Soeterbeek de Kosmoslaan inrijdt door de ontwikkeling van Nuenen West gaat toenemen lijkt ons wat prematuur. Op dit moment is Nuenen bezig met een herijking van het te ontwikkelen gebied Nuenen West. De exacte wegenstructuur is nog niet uitgewerkt. Bij de uitwerking wordt, daar waar mogelijk, rekening gehouden met (negatieve) effecten verderop op het wegennet.

6. De toename van het autoverkeer vergeleken met september 2013 is 20%. Het aandeel doorgaand verkeer op de Kosmoslaan na de openstelling van de Soeterbeek is slechts 16% (toename/huidige intensiteit: $1000/6200 = 16\%$). Ook met een afgesloten Soeterbeek ervaren de bewoners van de Kosmoslaan overlast en hinder. Tevens blijkt uit het akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit dat het openstellen van de Soeterbeek tot geen (luchtkwaliteit) danwel minimale toename van overlast en hinder leidt in een al overbelaste situatie. Het is aan Eindhoven om maatregelen te nemen, zodat de maatregelen worden genomen daar waar de problemen zich voordoen. Het afsluiten van de Soeterbeek lost niets op en dupeert alleen nog maar een grotere groep weggebruikers. Het algemeen belang van deze weggebruikers en de bewoners van Nederwetten acht het college groter dan het individueel belang van de bewoners van de Kosmoslaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het ontwerp-besluit van 17 april 2014 tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012, waarin is besloten tot het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd.

Gesprekken Nuenen – Eindhoven (juni 2014 – maart 2016)

De gemeente Eindhoven hecht sterk aan de in 2012 gemaakte afspraak de Soeterbeekseweg (grondgebied Eindhoven) af te sluiten. De afspraak is gemaakt tussen de bestuurders van Nuenen en Eindhoven in de stuurgroep HOV2.

De definitieve locatie is in het bestreden en onherroepelijke verkeersbesluit verplaatst naar de Soeterbeek (Nuenens grondgebied). Tuinbouwbedrijf de Haas blijft hierdoor vanuit Nuenen en Eindhoven bereikbaar.

Aan de afspraak van 2012 kan geen gevolg meer worden gegeven door diverse ontwikkelingen. De tegenstand van de inwoners van Nederwetten tegen het onherroepelijke verkeersbesluit, de politieke commotie tegen het genomen verkeersbesluit en de besluitvorming voor de aanleg en reconstructie HOV2/Europalaan.

Bij de reconstructie van de Europalaan wordt de Vorsterdijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Daar waar bij ten tijde van het in trekken verkeersbesluit voor de bewoners van Nederwetten zij via Boord, Vorsterdijk naar de Europalaan konden rijden en kleine omrijroute hebben is dit na de reconstructie niet meer mogelijk. Het verkeersbesluit waarin deze afsluiting is vastgelegd en vastgesteld is in het voorjaar van 2015 genomen.

Verloop gesprekken

Zoals bovenstaand uiteengezet leidt de zienswijze van de gemeente Eindhoven niet tot het nemen van een ander verkeersbesluit, dan het in april 2014 ter inzage gelegde ontwerp-besluit. Het is echter ongewenst dat bestuursorganen van buurgemeenten in een gerechtelijke procedure belanden. Om dit te voorkomen is met Eindhoven op 8 oktober 2014 het bestuurlijk/ ambtelijk gesprek aangegaan over de volgende vragen. In dit eerste gesprek was geen ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente Eindhoven aanwezig, waardoor de vragen door de wethouder alleen konden worden aangenomen. Gaat Eindhoven beroep instellen tegen een definitief besluit tot openstellen van de Soeterbeek, gaat zij zelf een verkeersbesluit nemen om de Soeterbeekseweg (grondgebied Eindhoven) of is zij zelfs bereid tot het intrekken van haar zienswijze tegen het ontwerp-besluit van 8 april 2014. Op deze vragen geeft de gemeente Eindhoven geen antwoord. Ook op de door ons aangedragen mogelijkheden tot het nemen van verkeersmaatregelen op Eindhovens grondgebied gaf zij geen reactie. Slechts dat Eindhoven bij haar standpunt blijft zoals verwoord in haar zienswijze.

Ondertussen blijken de bewoners van de Kosmoslaan tegen de gemeente Eindhoven een juridische procedure te zijn gestart. Zij verzoeken de gemeente Eindhoven in deze zaak tot het nemen van verkeersmaatregelen oa op de Kosmoslaan.

In november 2014 heeft daar rechtbank zitting plaatsgevonden, waarna op 3 april 2015 uitspraak is gedaan. Het hoger beroep van de bewoners van de Kosmoslaan is op 27 januari 2016, 201503900/1/A1, ECLI:NL:RVS2016:140 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ongegrond verklaard.

Het college acht het van groot belang om tot een compromis te komen met de gemeente Eindhoven inzake het openstellen van de Soeterbeek. Op 29 juni 2015 wordt daarom nogmaals bestuurlijk/ ambtelijk met Eindhoven gesproken. Op het voorgelegde alternatief wordt 23 juli 2015 ambtelijk afwijzend gereageerd door de gemeente Eindhoven. Op 20 oktober 2015 is aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven een brief verzonden. In de brief wordt het Nuenens alternatief nogmaals aan Eindhoven voorgelegd en ook een dringend beroep gedaan op de gemeente Eindhoven om op haar grondgebied enige maatregelen te nemen. Tevens is voorgesteld om een gesprek ook in aanwezigheid van de bewoners van de Kosmoslaan te houden. De reden van de aanwezigheid van de bewoners van de Kosmoslaan ligt in het feit dat in het gesprek van 9 september 2015 tussen de gemeente Nuenen en de bewoners is gebleken dat zij vergelijkbare ideeën hebben over waar de crux zit van de te nemen verkeersmaatregelen op Eindhoven's grondgebied. Door met Eindhoven en de bewoners van de Kosmoslaan in overleg te gaan worden zowel de belangen van de inwoners van Nederwetten, maar ook voor de gemeente Eindhoven de belangen haar inwoners opgepakt waarin men zelf met hen in een juridische procedure zit. In antwoord op deze brief volgt op 2 december 2015 een bestuurlijk/ambtelijk afspraak tussen beide gemeenten. En op 18 december 2015 bestuurlijke/ambtelijke afspraak tussen beide gemeente, de bewoners van de Kosmoslaan en hun vertegenwoordiger. De bewoners van de Kosmoslaan hebben in een e-mail reactie op het overleg van 18 december 2015 laten weten dat '...het uitgereikte voorstel tot reductie van het verkeer via Boord en Soeterbeek, geen of nauwelijks soelaas biedt tot vermindering van het doorgaande verkeer via de Kososlaan.' En daarnaast schrijven zij 'Indien de aanpassingen om tot vermindering van de verkeersintensiteit op de Kosmoslaan te komen, enkel beperkt blijven tot verkeersreductie via Boord en Soeterbeek kunnen we beter het geld besparen: de verkeersdruk op de Kosmoslaan zal hooguit marginaal veranderen'. Het laat onverlet dat door te procederen tegen het ontwerp-besluit deze bewoners een houvast hebben om op te kunnen komen voor de hinder die zij ervaren. Het definitieve verslag is op 8 maart 2016 door de gemeente Eindhoven aan de aanwezigen verstrekt. Dit heeft geresulteerd in een afspraak op locatie Kosmoslaan/ Sterrenlaan tussen de verkeerskundige van beide gemeenten en de bewoners van de Kosmoslaan op 21 januari 2016. Vervolgens hebben zij met wethouder Visscher op 18 februari 2016 een overleg gehad. Dit gesprek ging puur over het verbeteren van de doorstroming op de Sterrenlaan en niet over verkeersmaatregelen op het grondgebied van Eindhoven. De Dorpsraad Nederwetten en Tuinbouwbedrijf de Haas zijn op 27 januari 2016 en de Belangenvereniging op 29 januari 2016 bijgepraat over de stand van zaken door de bestuurder en ambtelijke vertegenwoordiging. Men hen is afgesproken in gesprek te gaan voordat het definitief voorstel aan het college zal worden voorgelegd. Op 3 maart 2016 stond een afspraak tussen de bestuurders/ ambtenaren van beide gemeente gepland om door te praten over de uitwerking van het alternatief zoals besproken op 18 december 2015. Daar op 19 februari 2016 door de gemeenteraad een motie is aangenomen was hier geen ruimte voor. Hij heeft het college opgedragen om '*binnen 6 weken na heden, conform het collegebesluit van 8 april 2014, het verkeersbesluit van 6 juni 2012 in te trekken, wat zal leiden tot definitieve openstelling van Soeterbeek*'. Dit betekent dat het college uiterlijk vrijdag 1 april 2016 het verkeersbesluit moet nemen. De afspraak van 3 maart hield daarom niet meer in dan dat deze opdracht werd verteld en de gemeente Eindhoven haar teleurstelling daarover in verband met de constructief gehouden gesprekken heeft geuit. Zij heeft aangegeven dit in een brief te bevestigen. Op het moment van het nemen van het besluit is deze brief nog niet ontvangen. Tevens kon ook niet meer de belofte worden nagekomen dat met de Belangenvereniging, de Dorpsraad Nederwetten en Tuinbouwbedrijf de Haas kan worden gesproken voordat het definitieve besluit aan het

college zou worden voorgelegd. Per e-mail is men hiervan in kennis gesteld en is men nog steeds uitgenodigd voor het te houden gesprek.

Conclusie gesprekken

Door zowel op Nuenens als op Eindhovens grondgebied verkeersmaatregelen te nemen, wil de gemeente Nuenen bereiken dat het sluipverkeer op Boord afneemt, gemotoriseerd verkeer voor de Sterrenlaan als doorgaande route kiest en gemotoriseerd verkeer ontmoedigd wordt de Kosmoslaan te kiezen. Uit diverse gesprekken met de gemeente Eindhoven op ambtelijk en bestuurlijk niveau blijkt dat ook de gemeente Eindhoven dit doel heeft. In de gesprekken zijn de gemeente Nuenen en Eindhoven steeds dichterbij elkaar gekomen. Op het moment van het te nemen besluit was er nog geen overeenstemming over de zowel op Nuenens als Eindhovens grondgebied te nemen verkeersmaatregelen. Hierdoor blijft staan dat de door de gemeente Eindhoven kenbaar gemaakte zienswijzen niet tot een verandering van het standpunt over het openstellen van de Soeterbeek door de gemeente Nuenen leidt en niet tot een aanpassing van het ontwerp-besluit.

C) Belangenvereniging Comité Bezwaar Afsluiting Soeterbeek, Drs. H.T.M. van Schijndel, p/a Hoekstraat 52 in Nederwetten (hierna: het Comité)

Het Comité spreekt zich positief uit en spreekt overall haar goedkeuring uit over het ontwerp-besluit, waar tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012 wordt overgegaan. Zij verzoeken tot het herstellen van de bewegwijzering van Nederwetten op de Europalaan. Daarnaast geeft zij aan dat het voor hen duidelijk is dat het openstellen van de Soeterbeek niet kan leiden tot het afsluiten van andere wegen. Concreet de Boord of andere de ontsluitingswegen van Nederwetten zoals de oversteek bij kruisbeeld Europalaan naar de Vorsterdijk. Het Comité kan zich niet vinden in het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Voorst leiden de aansluiting op de Kosmoslaan door het hoogteverschil, rechthoekige uitrit en de vluchtheuvel naar mening van het Comité tot problemen. Het Comité geeft aan argumenten uit een eerder gevoerde procedure per e-mail nog in te brengen. Een e-mail is niet meer ontvangen.

Het ontwerp-besluit komt tegemoet aan eerdere bezwaren van het Comité. De in het ontwerp-besluit opgenomen fietssuggestiestroken worden niet uitgevoerd. Zoals eerder aangegeven heeft de CROW onderzoek gedaan naar optische fietsversmallingen. De inmiddels gepubliceerde richtlijn door de CROW geeft aan dat op wegen buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte smaller dan 580 centimeter (Soeterbeek is ca. 550 centimeter) het niet mogelijk is goede fietsstroken aan te leggen in combinatie met een middenrijloper van minimaal 220 centimeter. De voorkeur gaat daarom uit naar de standaardoplossing, een gemengd profiel zonder fiets(suggestie)stroken.

Mocht in de toekomst worden besloten tot het aanbrengen van de stroken dan wordt daar geen verkeersbesluit voor genomen. Een verkeersbesluit is nodig als het wijzigen van de inrichting van een weg leidt tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken. Bij het aanbrengen van een fietssuggestiestroken is dit niet het geval.

Voor de aansluiting Soeterbeekseweg/ Kosmoslaan bepaalt de gemeente Eindhoven de wijze van inrichting daar deze aansluiting op grondgebied van Eindhoven ligt. Bij haar keuze had zij voor ogen dat de Soeterbeekseweg in Eindhoven zou worden afgesloten. De inrichting van de aansluiting is op zich zelf een standaard verkeerssituatie en zodoende ook toegankelijk voor grote voertuigen. De inrichting voldoet zowel bij een afgesloten als bij een open Soeterbeekseweg - hetzelfde geldt voor Soeterbeek - aan de richtlijn van de CROW. Dat de situatie anders is dan voorheen en gemotoriseerd verkeer ter plaatse haar snelheid moet aanpassen doet daar niets aan af.

Tot slot het verzoek om de bewijzing naar Nederwetten te herstellen. De bewegwijzering stond voorheen op de Sterrenlaan. Als het besluit onherroepelijk is dan zal met de gemeente Eindhoven worden overlegd over de mogelijkheid tot het (terug) plaatsen van de bewegwijzering naar Nederwetten op de Sterrenlaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het ontwerp-besluit van 17 april 2014 tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012, waarin is besloten tot het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd.

D) C.W.H. Strolenberg, Kerkhoef 2 in Nederwetten

Geeft aan dat in tegenstelling op berichtgeving en actiecomité er bij een aanzienlijk deel van de betrokkenen een grote zorg leeft dat de Soeterbeekseweg permanent heropend dreigt te worden. Door het heropenstellen van de Soeterbeekseweg zou er een flinke toename van de verkeersdruk zijn – met name door sluipverkeer in de ochtend- en avondspits. Wenst dat de Soeterbeekseweg afgesloten blijft voornamelijk voor de veiligheid van fietsers.

De zienswijze is ingediend, voordat het ontwerp-besluit ter inzage is gelegd. Het onderzoek liep op dat moment nog. In de reactie wordt gesproken over de Soeterbeekseweg. Het gaat om het openstellen van de straat – Soeterbeek - gelegen tussen de Soeterbeekseweg in Nuene en de Soeterbeekseweg in Eindhoven. Menigeen veronderstelt dat dit gedeelte daarom ook Soeterbeekseweg heet. Gezien de inhoud van de reactie is deze beschouwd als zienswijze tegen het te nemen verkeersbesluit op de Soeterbeek. De reactie wordt daarom gezien als zienswijze tegen het ontwerp-besluit van 17 april 2014. Er wordt gesproken van betrokkenen die zorgen hebben over het openstellen van de Soeterbeekseweg. Wie deze betrokkenen zijn is onbekend. De zienswijze is beschouwd als alleen ingediend door reclamant.

Op het meetpunt op de Soeterbeekseweg ter hoogte van nr 33 zijn alleen elektronische tellingen uitgevoerd. Of op de Soeterbeekseweg sprake is van sluipverkeer kan daarom niet worden beoordeeld. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal mvt in de spits tijdens een open Soeterbeek lager lag dan bij een gesloten Soeterbeek. Door het openstellen van de Soeterbeek is een belangrijke ontsluiting voor Nederwetten hersteld. Uit het onderzoek blijkt dat ca. 65% van de spitsuurintensiteiten met bestemming of herkomst Sterrenlaan de bestemming of herkomst Nederwetten heeft. Over de Soeterbeekseweg bedraagt het aantal motorverkeersbewegingen 1100 per etmaal. Bij een gesloten Soeterbeek is dit niet gemeten. In de overweging om de Soeterbeek open te stellen is de veiligheid voor het niet-gemotoriseerd verkeer betrokken. Er zijn geen redenen om een vrij liggend fietspad aan te leggen. Het aantal motorvoertuigen op de Soeterbeekseweg is te bestempelen als laag. De breedte, inrichting (klinkers, 60km-zone) , functie van de weg – erftoegangsweg buiten bebouwde kom – passen bij het aanwezige aantal motorvoertuigen en andere weggebruikers op de Soeterbeekseweg. De resultaten van het verkeersonderzoek tonen dat het aantal mvt op de Soeterbeekseweg zijn gedaald (1233mvt 0-meting; 1033 1-meting). Het verschil is zo gering dat van een gewijzigde situatie eigenlijk geen sprake is. De veiligheid van de fietsers is zodoende niet gewijzigd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het ontwerp-besluit van 17 april 2014 tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012, waarin is besloten tot het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd.

E) R. de Willigen, Soeterbeekseweg 25 in Nuenen

De gemeten invloed van het verkeer via Soeterbeek op de Kosmoslaan is onvoldoende omdat de tijdspanne tussen de openstelling en de meting te kort was. Het waarborgen van de toegang van de hulpdiensten is geen argument omdat bij een gesloten Soeterbeek dit ook was gewaarborgd. Het afsluiten van de Soeterbeek zou voor de Nederwettenaren te dragen zijn (1-meting, 60mve per dag) en weegt ruim op tegen het voordeel van verminderd verkeer op de Soeterbeek en de Soeterbeekseweg (geluid, milieu, wegonderhoud).

De metingen laten zien dat de doorstroom vermindering tot alternatieve transport middel gebruik aanleiding geven. Dit zou een extra reden zijn om af te sluiten. De visuele snelheidsremmers zijn overbodig. Het verkeer op de Soeterbeek zou toch stil staan door wachten op invoegen op de Kosmoslaan. Het zou gevaarlijke situaties opleveren. Afsluiten van de Soeterbeek scheidt de twee voertuigen stromen waardoor de veiligheid toeneemt.

Weggebruikers hebben ruim een maand de tijd gehad om aan de nieuwe situatie te wennen. De Soeterbeek is op 1 oktober 2014 open gesteld. Tussen 2 en 15 november zijn de elektronische tellingen en op 5 en op 7 november 2014 zijn de kentekens geteld. Van een korte tijdsspanne tussen gesloten en open stellen is zodoende geen sprake. Daarnaast heeft er een redactioneel artikel op 7 september 2014 in het Eindhovens Dagblad gestaan. Hierin stond onder ander dat de Soeterbeek rond 1 oktober 2014 open zou gaan. Het klopt dat de toegang van de hulpdiensten ook bij een afgesloten Soeterbeek is geborgd. Het betreft een onderdeel van de totale overweging in de keuze om de Soeterbeek open te stellen. Het aantal mvt op de Soeterbeekseweg is laag voor een als 60km aangemerkte weg. Bij een gesloten Soeterbeek bedraagt het aantal mvt op de Soeterbeekseweg ter hoogte van nr. 33 1233mvt en bij een open Soeterbeek 1033mvt. Dit verschil is gering en heeft voor de Soeterbeekseweg geen noemenswaardige invloed op de benoemde aspecten geluid, milieu en wegonderhoud. In het voorjaar van 2014 heeft achterstallig wegonderhoud aan de weg plaatsgevonden. Vóór het verkeersbesluit in 2012 waren er echter geen redenen (ongelukken, klachten, wegonderhoud) aanwezig om via verkeersmaatregelen – zo nodig een verkeersbesluit - het gemotoriseerd verkeer op de Soeterbeekseweg omlaag te brengen. De sterke afname van het fietsverkeer heeft waarschijnlijk met meerdere factoren te maken. Het aanwezige autoverkeer kan evenals evenementen (denk hierbij aan georganiseerde fietstochten e.d.), weersomstandigheden, werkzaamheden in de omgeving of op de route kunnen invloed hebben op het aanwezige fietsverkeer. Tijdens de verkeerstellingen is rekening gehouden met factoren die het autoverkeer kunnen beïnvloeden, voor het fietsverkeer is dit niet meegenomen. De metingen laten daarom niet zonder meer zien dat een afgesloten Soeterbeek tot het gebruik van een alternatief transport middel (fiets) leidt. Naar de veiligheid voor fietsers is gekeken, daarom was in het ontwerp-besluit het voorstel de rijbaan van de Soeterbeek optisch te versmallen. Op dit moment wordt door het CROW onderzoek gedaan naar de effecten van optische versmallingen. De CROW verwacht in het laatste kwartaal van 2015 een richtlijn te kunnen publiceren. Het betreft een richtlijn hoe om te gaan met fietssuggestiestroken. De richtlijn wachten wij af, omdat de maatregel moeilijk ongedaan gemaakt kan worden. Zoals al benoemd geeft het aanwezige aantal motorvoertuigen en de inrichting van de weg op zichzelf geen aanleiding om de huidige situatie op de Soeterbeekseweg te wijzigen dan wel de Soeterbeek af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het ontwerp-besluit van 17 april 2014 tot het intrekken van het verkeersbesluit van 6 juni 2012, waarin is besloten tot het afsluiten van de Soeterbeek voor gemotoriseerd.

Ambtshalve wijziging

Naar aanleiding van de zienswijzen is een ambtshalve wijziging in het definitieve verkeersbesluit aangebracht:

De Soeterbeek tussen de Hikspoor brug en de kruising Soeterbeek / Soeterbeekseweg / Achterbos / Boord wordt vooralsnog niet voorzien van fietssuggestiestroken. Er is door de CROW onderzoek gedaan naar de effecten van optische versmallingen,

De inmiddels gepubliceerde richtlijn door de CROW geeft aan dat op wegen buiten de bebouwde kom met een verhardingsbreedte smaller dan 580 centimeter (Soeterbeek is ca. 550 centimeter) het niet mogelijk is goede fietsstroken aan te leggen in combinatie met een middenrijloper van minimaal 220 centimeter. De voorkeur gaat daarom uit naar de standaardoplossing, een gemengd profiel zonder fiets(suggestie)stroken.