



Nuenen



Module 2 Leefbaarheid

2.1 Inleiding

Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een Mobiliteitsvisie die vastgesteld is door de gemeenteraad. De visie krijgt een doorvertaling in zeven modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket.

Van Visie naar module Leefbaarheid

In de visie spreken we over het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de Nuenen met behoud van het dorpse karakter. In dit verkeersbeleid verstaan we onder leefbaarheid: de gevolgen van het verkeer voor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting (eventueel ook trillinghinder) en de beleving ervan.

In de module Verkeersveiligheid gaan we in op andere aspecten die van invloed zijn op de leefbaarheid, zoals oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Een goede leefbaarheid is een van de kernbegrippen in de mobiliteitsvisie en dus een belangrijk item voor de gemeente. Vooral langs de hoofdwegen staat de leefbaarheid onder druk.

Het regionale mobiliteitsbeleid van de bereikbaarheidsagenda kan zorgen voor toename van verkeer door Nuenen. Ook het uitblijven van beleid en maatregelen zorgen voor toename congestie en verslechtering van de lucht. We verwachten dat een dergelijke verslechtering meevalt of uitblijft door innovaties in de toekomst, bijvoorbeeld door een toename van het elektrisch rijden.

Leefbaarheid is ook een belangrijk thema bij de Omgevingswet en Omgevingsvisie. Dit wordt voortvarend opgepakt door de gemeente. In deze module Leefbaarheid beschrijven wij de manier waarop we de leefbaarheidssituatie willen toetsen aan de huidige situatie. In de Mobiliteitsvisie is overigens het verbeteren van de leefbaarheid één van de kernbegrippen en dus een belangrijk thema. Daarbij is van belang dat 'verbeteren' verder gaat dan alleen handhaving van het bestaande niveau.



Verband met andere modules

Ook bij dit thema zijn er volop verbanden met andere modules. Leefbaarheid is immers een breed thema dat veel modules raakt. De meest sterke relatie heeft de module Leefbaarheid met de module Gemotoriseerd verkeer. De maatregelen voor gemotoriseerd verkeer en de nieuwe wegcategory zijn erop gericht dat verkeer zoveel mogelijk rijdt op wegen die daarvoor bedoeld en daarvoor ingericht zijn. Dit komt de leefbaarheid in relatie tot het wegverkeer ten goede. Daarnaast is er een relatie met de module Verkeersveiligheid en dan vooral met de beleving van het verkeer. Factoren als snelheid, intensiteit, oversteekbaarheid hebben immers een impact op de ervaren leefbaarheid.

2.2 Waar staan we nu?

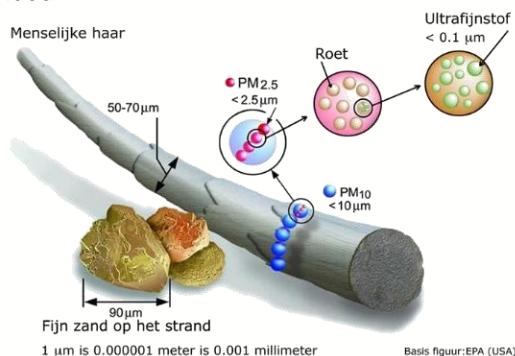
2.2.1 Huidige situatie

Geluidoverlast vooral bij hoofdwegen

De grootste knelpunten in Nuenen worden ervaren door hoge intensiteiten op de doorgaande wegen binnen de kom, namelijk op de Smits van Oyenlaan, Europalaan en Geldropsedijk. Ook in de omgeving van de A270 ervaren bewoners geluidsoverlast van het verkeer. Deze wordt deels veroorzaakt door hard optrekkende voertuigen (vooral motoren en vrachtwagens) en deels door hoge snelheid.

Onrust over luchtkwaliteit

Over het onderwerp luchtkwaliteit heerst, vooral door onbekendheid, veel onrust. De vele rapporten en visies in het landelijke nieuws over de effecten van gezondheid dragen daar aan bij. Het is nog niet helemaal duidelijk wat fijnstof exact met ons doet en of er een duidelijke norm te bepalen is. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor ozon, NOx en roet. Het is wel duidelijk dat de verschillende soorten fijnstof, verschillende effecten hebben op de gezondheid. Hoe kleiner de deeltjes, hoe groter het negatieve effect. Maar ook de samenstelling en vorm van de deeltjes is van invloed.



figuur 1: verduidelijking formaat van fijnstof en ultrafijnstof



Nuenen



In Nuenen leeft de discussie over luchtkwaliteit op dit moment vooral in relatie tot intensiteit en daarmee samenhangende uitstoot van lokaal en regionaal verkeer (bundelroutes). Luchtkwaliteit wordt echter ook beïnvloed door de effecten van veehouderij, zee en industrie in een ruime omgeving, tot ver buiten de landsgrenzen. Verder zorgt zelfs de windrichting voor verschillen. Deze achtergrondwaarde is verantwoordelijk voor een langdurig gemiddelde. Bovendien is de situatie binnenshuis vaak veel slechter dan we ons realiseren.

Nuenen voldoet aan geldende normen

Uit een inventarisatie blijkt dat in Nuenen de situatie voor geluid en luchtkwaliteit voldoet aan de geldende normen. De gemeente heeft geen verplichting, maar wel de ambitie om hierin verbetering aan te brengen. Dit blijkt uit het huidige beleid en onderzoeken. De resultaten daarvan worden in de volgende paragraaf beschreven.

2.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

Lokaal beleid geluid

Het huidige beleid is vanuit landelijke wetgeving en provinciaal en lokaal beleid, sterk normatief gericht. De Wet Geluidhinder stelt normen aan wegverkeerslawaai bij woningen, zoals de eerder genoemde voorkeursgrenswaarde voor nieuwe situaties (48 dB(A)). Bij de nieuwbouw van woningen of de aanleg van een nieuwe weg kan door het college ontheffing worden verleend tot de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Deze norm wordt gesteld op de gevel van de betreffende woning waarbij de isolatiewaarde van de woning, vastgelegd in de ontheffing, er voor zorgt dat er in de woning een acceptabel woon- en leefklimaat heerst. In de huidige praktijk voldoen nieuwbouwwoningen bijna altijd aan deze eis. Het bouwbesluit stelt dermate strenge (thermische) isolatiewaarden, dat vrijwel altijd ook direct aan de geluideisen wordt voldaan.

Het beleid voor bestaande situaties is erop gericht om eerst de bron aan te pakken. Daarna kijken we naar de zone tussen bron en ontvanger, ten slotte is het mogelijk om gevelmaatregelen te treffen. Met het oog op sanering hanteren we zogenaamde A en B-lijsten met woningen die in een bepaalde categorie geluidbelasting vallen. De A-lijst is vrijwel gereed in Nuenen. Op basis van projecten wordt gewerkt aan de woningen op de B-lijst. Daar is in 2014 subsidie voor aangevraagd en (deels) toegekend, hiervoor is een saneringsprogramma opgesteld.

ODZOB: Actieplan richtlijn omgevingslawaai 3^e tranche

In opdracht van de gemeenten Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen en Veldhoven stelde de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant in mei 2017 een 'Actieplan richtlijn omgevingslawaai 3e tranche' op. Dit plan werd in 2018 vastgesteld voor de periode 2018-2023. Het plan beschrijft de wettelijke basis voor geluid, hoe overheden omgaan met geluidsoverlast en wat ze er tegen kunnen doen.



Nuenen



Dit actieplan had alleen betrekking op bestaande situaties als bedoeld in de Wet geluidhinder. Vervolgens beschrijft de rapportage per gemeente:

- een samenvatting van de geluidbelasting kaarten 2016;
- wat de gemeente in de vorige tranche heeft gedaan;
- wat het actieplan is voor de gemeente in de derde tranche;
- wat de status van dit actie plan is.

Conclusies en aanbevelingen

De diverse geluidkaarten en pandenkaarten voor wegverkeer en railverkeer zijn te zien op de volgende website: <https://www.odzob.nl/expertises/geluid/eu-geluidkaarten-gemeente-nuenen>

Naar aanleiding van de kaarten, tabellen en aanvullend onderzoek trekt de ODZOB de volgende conclusies en doen zij enkele aanbevelingen:

- 1 In de gemeente Nuenen komen weinig woningen voor met een geluidbelasting vanwege wegverkeer boven de plandrempel. Eventuele knelpunten zijn al opgelost door de maatregelen in de diverse plannen, zoals reconstructieplannen, herinrichtingen van wegen (bijvoorbeeld verlaging van de maximum snelheid in het kader van "Duurzaam veilig"), onderhoudsplannen, saneren van woningen tegen railverkeerslawaai, plaatsing van raildempers en een railscherm.
- 2 Door de uitvoering van de railschermen zullen de knelpunten op het gebied van railverkeerslawaai de komende jaren verminderen.
- 3 Op een aantal locaties is voor wegverkeerslawaai door het treffen van maatregelen aan de weg en/of gevelisolatie de geluidgevelbelastingen en de binnenniveaus verlaagd. De effecten van deze maatregelen blijven beperkt van één tot enkele dB's. Hierdoor wordt wel verbetering behaald, maar dit hoeft niet altijd te betekenen dat alle woningen aan de plandrempel voldoen, aan de voorkeursgrenswaarde of dat het binnenniveau voldoet. Dit speelt met name een rol als woningen dicht op een weg zijn gebouwd.
- 4 In een plaats als Nuenen zijn eveneens gebieden en locaties te zien waar de geluidbelasting vanwege weg- of railverkeer lager is dan 55 dB. Dit is het geval in het centrumgebied van Nuenen, in diverse parken binnen de gemeente en in delen van woonwijken.
- 5 Het geluid is in vele gevallen duidelijk herleidbaar, zeker voor wegverkeer en railverkeer

De bestaande wegen en woningen voldoen in Nuenen aan de wettelijke normen voor geluid. Hoewel het niet verplicht is wordt in en om Nuenen al vaak stiller asfalt toegepast. Stiller dan op grond van wetgeving noodzakelijk is. Dit is bijvoorbeeld gedaan op de A270, Europalaan, Smits van Oyenlaan en de Geldropsedijk. Het doel is om de ervaren (subjectieve) geluidsoverlast zoveel mogelijk te reduceren.



Nuenen



ODZOB: luchtkwaliteit ruimtelijke ontwikkelingen

Bepaalde stoffen in de lucht kunnen hinder opleveren of nadelig zijn voor de gezondheid van mensen, dieren of planten. Om overlast te voorkomen of te beperken stelt de overheid normen voor de hoeveelheid verontreinigende stoffen in de lucht. Gemeenten moeten hiermee rekening houden bij vergunningverlening en ruimtelijke ontwikkelingen. De ODZOB beschikt over specialistische kennis om gemeenten te ondersteunen met bijvoorbeeld het opstellen van luchtkwaliteitsplannen of -kaarten, de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit of het beheer van regionale verkeersmilieukaarten.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen (wijziging bestemmingsplan voor bijvoorbeeld wegen en woningen) voeren we onderzoeken uit naar milieuaspecten zoals geluid en lucht. Er hebben zich nog geen situaties voorgedaan waarbij woningbouw of wegenbouw een significante invloed had op luchtverontreiniging. De achtergrondwaarden zijn meestal dominant.

Indicatoren leefbaarheid uit Verkennende studie Bundelroutes

In het kader van de Verkennende studie Bundelroutes hebben we samen met onze regiopartners indicatoren voor de leefbaarheid geformuleerd. Daarmee bedoelen we regionale kaders en parameters voor de omgevingswaarden, waarmee het verkeer door maatregelen gestuurd kan worden. Het gaat om objectieve indicatoren, zoals maximum snelheden, maximale geluidsniveaus, maximale intensiteiten en maximale niveaus luchtkwaliteit en keuzes in de prioritering van rijrichtingen, samengevat in een toetsingskader. Het i-report¹ is online te raadplegen.

De Verkennende studie Bundelroutes berekende hoe de leefbaarheidssituatie nu is (huidige situatie) en hoe die zich ontwikkelt als er geen (regionale) maatregelen worden genomen (autonome situatie). Daarnaast zijn er maatregelen doorgerekend, die de negatieve effecten moeten beheersen en terugdringen (referentie en iteraties). De conclusies van de studie hebben we voor Nuenen samengevat in de module Gemotoriseerd verkeer (paragraaf 1.2.2).

¹ Het eindrapport van de verkennende studie Bundelroutes (i-report) is in te zien via de volgende link en bijhorende inloggegevens:

- <https://www.geosolutions.nl/sites/ireportbundelroutes/>
- Inlognaam: guest_Bundelroutes
- Wachtwoord: RHDHV!2018



Nuenen



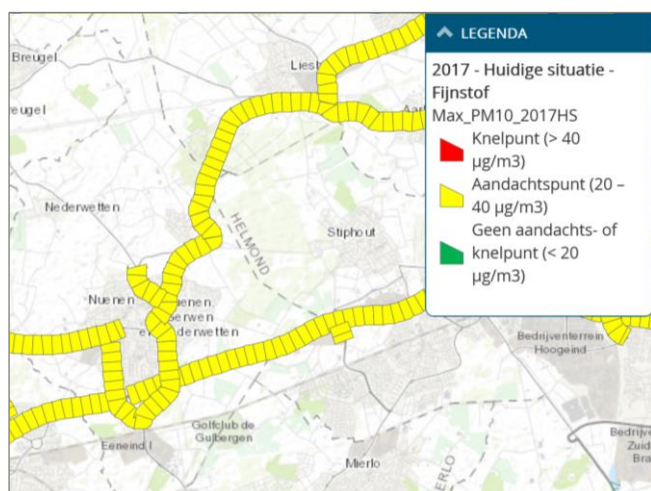
Beoordeling luchtkwaliteit

In de regionale Verkennende studie Bundelroutes hebben we met onze regiopartners de luchtkwaliteit in kaart gebracht voor de volgende stoffen:

- Het jaargemiddelde van de stikstofdioxide (NO₂);
- De Europese norm voor fijnstof (PM₁₀-concentraties);
- De Europese norm voor ultra fijnstof (PM_{2,5}).

Voor de beoordeling van de effecten van is de norm voor fijnstof (PM₁₀) gehanteerd. De klassenindeling is gebaseerd op de Europese norm (knelpunt) en de advieswaarde World Health Organisation (WHO) (aandachtspunt). Een luchtkwaliteitsknelpunt ontstaat wanneer de concentratie boven de wettelijke bovengrens van 40 µg/m³ komt. Er is sprake van een aandachtspunt wanneer de advieswaarde van de WHO (20 µg/m³) overschreden wordt. Een cijfermatige vergelijking met de huidige situatie is niet gemaakt, slechts een globale beoordeling over gebieden.

De score per iteratie is een optelling van het aantal woningen, waar de luchtkwaliteit boven de wettelijke bovengrens of advieswaarde komt. In de huidige situatie zijn nauwelijks knelpunten in de regio op het gebied van luchtkwaliteit. De Europese norm die geldt voor fijnstof (PM₁₀ < 40 µg/m³) wordt alleen overschreden op de volgende locatie: Veldmaarschalk Montgomerylaan te Eindhoven. Dus niet in Nuenen. Voor ieder vakje in de onderstaande figuur is de berekende waarde terug te vinden in het i-report van de studie.



figuur 2: huidige situatie luchtkwaliteit omgeving Nuenen

Beoordeling geluid



Nuenen






Voor geluid hebben we het aantal geluidgevoelige objecten (o.a. woningen) in kaart gebracht die een aandachtspunt of knelpunt vormen voor geluid. Daarbij hebben we voor toekomstige situaties het geluideffect opgeteld bij de huidige situatie. Dit geeft een indicatief beeld van de toekomstige geluidsituatie, passend binnen het karakter van de verkennende studie.

Voor de beoordeling van geluid is het 'Actieplan richtlijn omgevingslawaaï 3de tranche' als uitgangspunt gehanteerd. In dit plan is namelijk een tabel met klassenindeling opgenomen voor de maximale geluidbelasting per gebiedstype. De tabel uit het actieplan sluit aan bij de wettelijke kaders (Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, en Luchtvaartwet).

Bij de beoordeling van geluid hanteren we 63 dB als streefwaarde en 68 dB als grenswaarde, zie figuur 3. Omdat in de aanliggende wijken van de bundelroutes geen sprake is van een 'rustige woonwijk', is een lagere streefwaarde van 58 dB niet relevant. Geluideffecten op wegvakken zijn volgens de wet 'significant' als geluidbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer. Dit komt overeen met een verkeersgroei van 30% of meer. Per situatie is gekeken of, en zo ja in welke mate, significante geluideffecten optreden.

Nr.	Gebiedstype	Wegverkeer	
		Grenswaarde (dB)	Streef-Waarde (dB)
1.	Centrum	68	68
2.	Bebouwing langs een (spoor)weg		68
3.	Gemengde woonwijk		63
4.	Rustige woonwijk		58
5.	(Gezoneerd) bedrijventerrein		68
6.	Buitengebied		63

Geluid		
Score	Klassenindeling	Beoordeling
+	≤ 63 dB	Geen aandachts- of knelpunt
0	64dB t/m 68 dB	Aandachtspunt
-	> 68 dB	Geluidknelpunt

	Positief
	Neutraal
	Negatief

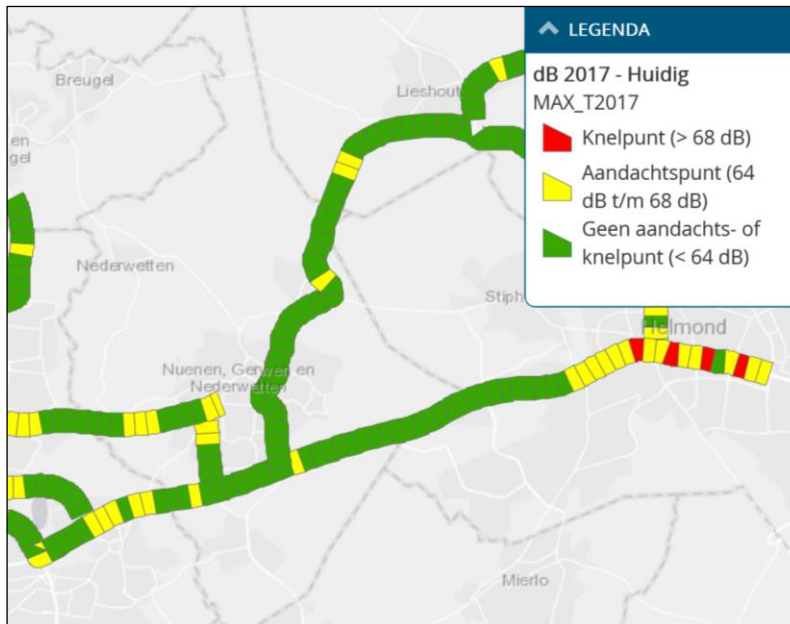
figuur 3: waarden voor beoordeling geluid

Voor Nuenen en Laarbeek volgt uit de Verkennende studie Bundelroutes verder dat er geen (formele) geluidknelpunten op de bundelroute aanwezig zijn in de huidige situatie, zie figuur 4. Voor ieder vakje in deze figuur is de berekende waarde terug te vinden in het i-report van de studie.



Nuenen

Aa



figuur 4: kaart met knelpunten en aandachtspunten geluid in Nuenen

Conclusies Verkennde studie Bundelroutes voor leefbaarheid Nuenen

In huidige situatie zijn er in Nuenen volgens de wettelijke normeringen geen leefbaarheidsknelpunten voor geluid en luchtkwaliteit. Als we niets doen (autonome situatie) ontstaan door de autonome groei van het verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, wel problemen met betrekking tot geluid en barrièrewerking.

Afhankelijk van de voorgestelde maatregelen in Nuenen en in de regio in de bereikbaarheidsagenda kunnen we deze autonome ontwikkeling ombuigen. Het al dan niet uitvoeren van een oostelijke randweg van de kern Nuenen (tussen Gerwen en de A270) blijkt hier de grootste bepalende factor te zijn. Zonder randweg is een stand-still nagenoeg niet bereikbaar. Aanvullende leefbaarheidsmaatregelen zijn nodig op de Smits van Oyenlaan. In de Verkennde studie Bundelroutes is berekend dat aanleg van een oostelijke randweg zorgt voor een betere oversteekbaarheid en geluidssituatie in de kern, specifiek voor Smits van Oyenlaan en Europalaan.

Op een aantal punten willen we daarom nog nader onderzoek doen:

- Hoe ontwikkelt de leefbaarheidssituatie zich ten opzichte van de huidige situatie (stand-still principe)?
- Welke maatregelen zijn in Nuenen en in de regio mogelijk om bij te sturen?
- Welke soort en welke omvang van leefbaarheidsmaatregelen zijn realiseerbaar op de Smits van Oyenlaan?



Nuenen



0-meting lucht en geluid

De geluids- en luchtkwaliteitsniveaus zijn berekende waarden. In Nuenen was er een behoefte om deze waarden niet alleen te berekenen maar ook te meten. Vanwege het stand-still-principe in de Mobiliteitsvisie willen we de geluids- en luchtkwaliteitswaarden in de huidige situatie meten (0-meting). Deze meting was nodig om inzicht te krijgen in de huidige situatie, de waarde waarmee we steeds willen vergelijken in het kader van het zogenaamde 'stand still' principe. We willen zodoende trend kunnen volgen ("klopt het dat de lucht verbetert door elektrisch rijden?") en uiteindelijk zelfs kunnen bijsturen en/ of extra maatregelen nemen.

In opdracht van de raad hebben we begin 2019 meetpunten voor luchtkwaliteit en geluid gerealiseerd op de Europalaan, Smits van Oyenlaan en Geldropsedijk/A270. De realisatie van deze meetpunten vormt de eerste fase van een gedegen voorbereiding voor verdere uitrol in de toekomst.

We hebben in deze fase gekozen voor samenwerking met het project AiREAS², voor ondersteuning bij het realiseren van de meetpunten en het ontlasten bij analyse en communicatie. Dit burgerinitiatief heeft ervaring opgedaan in Eindhoven en Helmond met het meten en communiceren over deze metingen. AiREAS werkt voor de 0-meting samen met een groep betrokken en bezorgde Nuenenaren, deels afkomstig uit de werkgroep Mobiliteit.



figuur 5: logo AiREAS

² AiREAS is een burgerinitiatief vanuit de Stad van Morgen (Stichting STIR) (www.stadvanmorgen.com) om als multidisciplinaire (overheid, burgers, innovatief ondernemerschap, wetenschap en onderwijs) samenwerking zorg te dragen voor lucht en omgevingskwaliteit, volksgezondheid en mobiliteit.



Nuenen



Het is duidelijk dat we samen met de Nuenense inwoners meer zicht op de problematiek willen hebben en samen beleid gaan ontwikkelen. Dit vraagt voor iedereen (dus overheid en burger) om een omslag in beleving en in handelen. Vaak wordt het recht op schone lucht nog gezien als een soort van vanzelfsprekendheid en als een overheidstaak. Uiteraard heeft de overheid daar een bepaalde taak en verantwoordelijkheid in, maar we vinden het belangrijk dat iedereen zich bewust wordt van de effecten van ons collectief en persoonlijk handelen. Monitoring zien we als stap die:

- bijdraagt aan de betrokkenheid en het urgentiebesef;
- bijdraagt aan inzicht en bewustwording (stap 1 en 2);
- uiteindelijk bijdraagt aan gedragsverandering en (gezonde) keuzes (stap 3), individueel én collectief. Want leefbaarheid en schone lucht zijn een zorg en verantwoordelijkheid van ons allemaal.

Samen met AiREAS informeren we de burgers via mediakanalen zoals: lokale kranten, gemeentelijke website, Facebook en Twitter. We laten zien dat de 0-meting is gestart en dat we bezig zijn met een verdere uitrol in de volgende fases.

Voor de korte termijn bieden de metingen als belangrijkste meerwaarde, dat het (grillige verloop van meetwaarden) ons helpt het vertrekpunt (0-meting) te definiëren. De gemeten waarden gebruiken we ook om verkeers- en milieumodellen te toetsen. Toekomstige metingen gebruiken we om trends zichtbaar te maken ten opzichte van de 0-meting en waarmee we beleid kunnen bijsturen. Het meten van luchtkwaliteit vraagt dus om een langere meetperiode om, ondanks dagelijkse fluctuaties, uiteindelijk trends en een representatief beeld te krijgen.

2.3 Nieuw beleid

2.3.1 Afronden fase 1 | 0-meting

We vinden het belangrijk om leefbaarheid objectief te maken. In navolging op een “stand still” voor leefbaarheid, zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie, zijn we al begonnen met het inzichtelijk maken van het huidige leefbaarheidsniveau via een 0-meting. Door het meten van geluid en vooral luchtverontreiniging willen we meer inzicht in de verhoudingen tussen achtergrondwaarde (industrie) en de effecten van verkeer. We realiseren ons dat een ‘stand still’ voor leefbaarheid niet hetzelfde is als ‘stand still’ van het aantal personenauto’s. Schoner en stiller verkeer is eerder acceptabel.



Nuenen



Deze stap moet vooral bijdragen aan de betrokkenheid en het urgentiebesef. Met het starten van de eerste metingen zijn we er dus nog niet. Er zijn nadere definities en afspraken nodig. Daarmee starten we het denk- en leerwerk op, een basis voor het te ontwikkelen beleid na de 0-meting. We richten ons daarbij op een aantal discussiepunten zoals:

- Periode: We gaan nog bepalen wat we als maatgevende meting beschouwen. Is dat een acute situatie, het aantal overschrijdingen van een bepaalde waarde, het jaargemiddelde?
- Gebied: We beschouwen 'stand still' als uitgangspunt voor heel Nuenen, dus niet alleen voor de doorgaande wegen. Concreet: we willen de leefbaarheid verbeteren voor alle inwoners. Door sluiproutes door het centrum te bundelen op de Smits van Oyenlaan wordt het daar drukker, maar zijn we als gemeente per saldo goed bezig voor de leefbaarheid in Nuenen. Hoe maken we dit uitgangspunt objectief en inzichtelijk? En de 0-meting richt zich nu vooral op doorgaande wegen. Gaan we (samen met bewoners) aanvullend nog op andere locaties (woonwijken, schoolomgevingen) en/of binnen gebouwen meten?
- Samenstelling: Als we weten wat de luchtkwaliteitswaarden zijn, kan dit aanleiding geven voor aanvullende onderzoek. Welke stoffen gaan we eventueel nog meer meten (roet, NOx)? En wat leren wetenschappelijke onderzoeken ons?
- Samenhang: Wat zijn de autonome ontwikkelingen van elektrisch rijden? Als de achtergrondwaarde stijgt en verkeerseffecten afnemen of vice versa, zijn we dan tevreden?
- Technisch: Hoe reageren we op technische innovaties? De meetapparatuur wordt beter en goedkoper, de toepassingsmogelijkheden nemen ongetwijfeld toe.
- Gezondheid: Hoe verhouden metingen zich tot de bekende normen en welke nieuwe inzichten ontstaan er?

De eerste resultaten van de Verkennende studie Bundelroutes laten zien dat we mee kunnen liften met een regionaal project onder de vlag van de Bereikbaarheidsagenda en SmartwayZ.nl projecten. Het Nuenense project Monitoring leefbaarheid heeft regionale status en wordt gesubsidieerd. We gaan daarom onze meetgegevens en ervaringen, kennis en data delen met de regio.

Deze eerste fase is geslaagd als we een betrokken groep Nuenenaren hebben, die helpt bij de vervolgstappen. We willen de leefbaarheidsparameters beter definiëren en als 0-meting vastleggen. We delen gegevens en blijven op de hoogte van wat er in de regio speelt en haken aan bij de discussies over Omgevingsvisie en Omgevingswet.



Nuenen



2.3.2 Fase 2 | Lokale uitrol monitoring verkeersleefbaarheid in Nuenen

In deze fase werken we aan de uitrol van de monitoring voor heel Nuenen en in de regio. We bouwen nog meer data op. Daarbij valt te denken aan extra meetpunten in de woonwijken en zelfs (mobiele) meetpunten bij individuele burgers om real-time te meten. Immers, hoe fijnmaziger het netwerk, hoe meer inzicht.

We onderzoeken de beïnvloedingsmogelijkheden, waarmee valt te sturen op omgevingswaarden. Dat kunnen collectieve of individuele maatregelen zijn. We maken daarbij gebruik van de mogelijkheden en kansen die SMART Mobility ons biedt, zie ook module 7.

In deze fase onderzoeken we ook koppelingen met de I-VRI (verkeersmanagement Nuenen in de regio). Dit betekent dat verkeerslichten geschikt gemaakt moeten worden voor verkeersmetingen en datacommunicatie. Mogelijk zijn extra meetpunten voor het verkeer nodig. Voor de verkeersmanagementstrategie gaan we 'als-dan' scenario's maken.

We zetten in op verdere verbreding en intensivering van de participatie. We willen alle inwoners en kennisinstellingen betrekken bij het meten van luchtkwaliteit in de woonwijken. We zien de invloed van- c.q. verbanden met andere beleidsvelden, zoals intensieve veeteelt, industrie, maar ook elektrisch rijden en vliegverkeer en verbreden daarmee de discussie van een verkeersdiscussie naar een leefbaarheidsdiscussie in de breedste zin van het woord. Daarbij kijken we naast geluid en lucht ook naar andere criteria van leefbaarheid zoals beleving, gezondheid, veiligheid, etc. We maken de aansluiting met de lokale en regionale Omgevingsvisie.

Deze fase is geslaagd als er Nuenen-breed een besef is van de effecten van de gemeten leefbaarheidsindicatoren én de (individuele en collectieve) beïnvloedingsmogelijkheden. Die nemen we ook op in de Omgevingsvisie(s).

2.3.3 Fase 3 | Regionale uitrol monitoring leefbaarheid

In deze fase zetten we de kennis om in daden en keuzes. Gezondheidsrisico's zijn hiervoor leidend of hebben op zijn minst een volwaardige plaats. De ambitie voor deze fase is ook het lokaal beïnvloeden van regionaal verkeer ten gunste van de (verkeers)leefbaarheid in Nuenen. We benutten de mogelijkheden voor regionale sturing aan de hand van een koppeling met een innovatieve verkeerscentrale of verkeerslichtencentrale gemeente Eindhoven. Afhankelijk van het tempo van de Omgevingsvisie, kan deze helpen bij het 'kleur bekennen' bij de keuze voor een eventuele randweg oost.



Nuenen



2.3.4 Sturen op meetbare omgevingswaarden leefbaarheid

Aansluiten bij Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2021 in werking. De Omgevingswet is één samenhangende wet over de gehele fysieke leefomgeving, en heeft dus ook betrekking op mobiliteit, leefbaarheid, milieu en landschap. Doel van de invoering van de wet is onder andere het vergroten van de inzichtelijkheid, de voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht en het bereiken van een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving in beleid, besluitvorming en regelgeving.

Provincies zijn verplicht om één omgevingsvisie en één omgevingsverordening op te stellen voor de hele fysieke leefomgeving en alle provinciale kerntaken. Ook gemeenten moeten straks bij de invoering een omgevingsvisie hebben, en daarnaast een omgevingsplan waarin alle lokale regels staan. Dat betekent dat de omgevingsvisie die nu nog aparte (sectorale) visies omvat – maar dan als integrale visie -, en dat het omgevingsplan nagenoeg alle gemeentelijke bestemmingsplannen en verordeningen vervangt.

De Mobiliteitsvisie en deze modules, die het beleid van Nuenen voor het thema verkeer beschrijven, gaan straks dus over in de omgevingsvisie. Inhoudelijk betekent dit dat de verbinding met andere beleidsthema's gezocht moet worden, om integraliteit te bereiken en slimme afwegingen te maken. Bijvoorbeeld met thema's als landschap, recreatie, gezondheid en leefbaarheid (bijvoorbeeld: geluidshinder, luchtverontreiniging, uitstoot en verkeersveiligheid), energietransitie en duurzaamheid, woningbouw (bijvoorbeeld: waar komen woonwijken en wat betekent dat voor het wegennet en het OV-netwerk?) en veiligheid.

Als Nuenen willen we klaar zijn voor de Omgevingswet, zeker voor wat verkeersleefbaarheid betreft. Volgens de uitgangspunten van de Omgevingswet willen we het bestaande beschermingsniveau in ieder geval handhaven. De insteek van het beleid is om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in de toekomst (verder) te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door het formuleren van strenger beleid op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Vooralsnog accepteren we echter het huidige leefbaarheidsniveau voor de bestaande situaties (bestaande woningen en bestaande wegen). We willen in ieder geval niet dat de leefkwaliteit voor die situaties verslechtert: het zogenaamde 'stand still' principe.

Voor nieuwe situaties gelden ook nu al strengere normen dan voor bestaande situaties. Via de gemeentelijke Omgevingsvisie kan in de loop van dit jaar (2019) de keuze worden gemaakt of een



Nuenen



strenger beleid gewenst is, of niet. Met het mobiliteitsbeleid streven we dus vooralsnog minimaal naar het behoud van het leefbaarheidsniveau van 2019

Het is uiteindelijk ons doel als gemeente een gezonde leefstijl te faciliteren door een brede inzet van het ruimtelijke domein. We sorteren daarop onder andere voor in de module Fietsverkeer. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van goede fietspaden om het gebruik van de fiets te stimuleren. Om de ziektelast veroorzaakt door milieufactoren verder terug te dringen, gaan we in de Omgevingsvisie beleid formuleren ter bevordering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en daarmee ook voor de bescherming van de gezondheid. Dit beleid kan daarna in het Omgevingsplan worden vertaald naar omgevingsnormen.

We zetten daarom in op betrokkenheid vanuit mobiliteit bij het opstellen van de omgevingsvisie voor Nuenen en het inbrengen van het mobiliteitsbeleid. Zo hebben we dit mobiliteitsbeleid afgestemd in de regio en met een ambtelijke werkgroep met experts vanuit meerdere beleidsvelden. De toepassing van indicatoren voor de leefbaarheid, zoals gedaan in de Verkennend studie Bundelroutes, sluit aan bij de 'omgevingswaarden' zoals die worden genoemd in de nieuwe Omgevingswet. Echter, omgevingswaarden zijn alleen de objectief begrensde normen zoals we die ook vandaag de dag kennen. Bij leefbaarheid gaat het natuurlijk ook om niet objectief begrensde/te begrenzen parameters/kaders, bijvoorbeeld als het gaat om het beschermen en bevorderen van landschappelijke of stedenbouwkundige kwaliteit, waaronder ook de voor Nuenen zo belangrijke recreatieve waarden (art. 2.1 lid 3 onder e Omgevingswet).

Toetsingskader meetbare omgevingswaarden en sturen volgens het stand-still principe

In lijn met de Omgevingswet en rekening houdend met de keuze om (verkeers) leefbaarheid te gaan monitoren willen we vanaf fase 2 in Nuenen gaan sturen op meetbare omgevingswaarden met behulp van een toetsingskader. Als we niets doen neemt het verkeer toe en ontstaat er steeds meer overlast nabij wegen die daar niet voor bedoeld zijn. Door regionaal en lokaal het verkeer te managen op de regionale bundelroutes voorkomen we verkeer door de kom. Voor de verkeersmaatregelen (vooral verkeersmanagementsystemen), ruimtelijke ontwikkelingen en andere regionale maatregelen, voor het sturen van het verkeer, maken we gebruik van het toetsingskader volgens het stand-still principe.

We zorgen ervoor onze indicatoren voor leefbaarheid geschikt zijn om als beleid (omgevingswaarden) in het Omgevingsplan te worden opgenomen. Vervolgens kunnen we onderbouwd anticiperen met verkeersmaatregelen op veranderingen in de leefbaarheidssituatie.



Nuenen



Voor nu gaan we uit van de berekende waarden voor luchtkwaliteit en geluid in de Verkennende studie Bundelroutes voor de huidige en toekomstige situatie, zie paragraaf 2.2.2. en die daarna met metingen te controleren. De berekende waarden zijn terug te herleiden in het i-report van de studie.

2.4 Beleidskeuzes

Vanuit het thema leefbaarheid formuleren we samenvattend de volgende beleidskeuzes:

- Met stapsgewijze implementatie van monitoring te werken aan:
 - Betrokkenheid en besef van Nuenense inwoners en instanties.
 - Kennis en inzicht in de leefbaarheidseffecten van verkeer en andere invloeden.
- Uiteindelijk te komen tot keuzes waarbij gezondheidsrisico's leidend zijn of op zijn minst een volwaardige plaats krijgen, via de Omgevingsvisie.

2.5 Acties en maatregelen

Hieronder staan de uit de beleidskeuzes voortvloeiende acties en maatregelen:

- Fase 1 en 2:
 - Plaatsen sensoren;
 - Definiëren 0-meting en 'stand still';
 - Uitbreiding van de groep betrokken Nuenenaren die burgerinitiatief AiREAS ondersteunt.
- Fase 2: Lokale uitrol van het monitoren van verkeersleefbaarheid door realisatie extra meetpunten lucht en geluid.
- Fase 3: Inzet op verkeersmanagement voor het sturen van het verkeer over de bundelroutes en voorbereiden keuzes randweg oost en/ of Smits van Oyenlaan.
- Fase 3: Regiobrede uitrol van het monitoren van leefbaarheid.