

Verslag Bewonersavond over milieukwaliteit in Nijmegen-West d.d. 11 april 2017

1. Welkom door Vincent Cantrijn, onafhankelijk gespreksleider

Vincent Cantrijn heet de aanwezigen van harte welkom om 20.00 uur. Hij licht het programma van de avond kort toe. Het verslag dat van de avond wordt gemaakt, wordt toegestuurd aan iedereen, die zich hiervoor aanmeldt met een emailadres. Het verslag komt ook op de site van de gemeente te staan.

Een kort vraaggesprek met twee aanwezigen:

Vraag: Waarom bent u hier?

Antwoord A: Ik ben geïnteresseerd in hoe het milieu qua lucht en geluid zich gaat ontwikkelen, ik maak me er zorgen over. Ik woon in de Bredestraat en merk duidelijk verschil tussen 2012 en 2017. Er is veel meer geluid nu.

Vraag: Wat hoopt u vanavond te horen?

Antwoord A: Dat er maatregelen genomen worden om het geluid terug te brengen.

Vraag: Waarom bent u hier? Wat hoopt u vanavond te horen?

Antwoord B: Ik ben hier om dezelfde reden. Ik woon in de Voorstadslaan en merk ook het verschil. Er is nu meer geluid te horen. Ik hoop vanavond te horen dat het geluid minder wordt.

2. Interview met wethouder Harriët Tiemens

Vraag: Wat hield de motie 'Nijmegen West krijgt groene buffer' in?

Antwoord: De motie in 2012 is een afspraak die met de bewoners is gemaakt, toen de S100 werd aangelegd en De Oversteek werd geplaatst. De afspraak hield in dat, als in 2018 zou blijken dat het niveau qua luchtverontreiniging of qua geluidsbelasting hoger is dan in 2007, €1 miljoen ter beschikking staat om maatregelen te treffen. Als in 2018 de milieukwaliteit gelijk zou zijn als in 2007 is dit bedrag beschikbaar om er mooie groenvoorzieningen voor aan te leggen. Om de motie goed te kunnen uitvoeren heeft de gemeente vanaf dat moment de luchtkwaliteit en geluidsbelasting gemonitord tot en met nu. In december bleek de geluidsbelasting op bepaalde punten de afgesproken waarden iets te overschrijden. Dit was de aanleiding om met de buurt te gaan praten of er iets aan gedaan moet worden, wat eraan gedaan kan worden en om de buurt in ieder geval te informeren dat dit is geconstateerd.

Vraag: Is er voldoende informatie en zijn er voldoende metingen om tot een weloverwogen conclusie te komen?

Antwoord: De meetpunten zijn voldoende. De resultaten hiervan zijn ook zichtbaar op de website www.westenweurt.nl. In dat opzicht is er voldoende informatie

De gemeente is ook nog het project 'Smart emission' gestart, waarbij op aanvraag bij mensen (eenvoudige) meetapparatuur aan het huis wordt gehangen om geluid en luchtkwaliteit te meten. Resultaten van dit ontwikkelproject zijn te zien op www.smartemission.ruhosting.nl.

Het is echter wel de vraag of de gemeente de komende jaren een goed beeld krijgt, omdat de Waalbrug in 2018, 2019 in groot onderhoud gaat. Dit zal leiden tot congestie in de stad en meer verkeer over De Oversteek. De verwachting is wel dat in 2019, als de Waalbrug klaar is, dit weer gaat afnemen.

Vraag: Vanavond worden de meetresultaten gepresenteerd en is het de bedoeling om van de aanwezigen te horen wat hun ervaringen zijn. U komt nog niet met concrete oplossingen?

Antwoord: Dat klopt. De ervaring van de aanwezigen is heel relevant. Het is belangrijk te weten hoe erg het is, wat voor mogelijke oplossingen ervoor zijn en er moet over gesproken worden dat soms oplossingen erger zijn dan de kwaal, zeker als het geluid betreft.

Vanavond wil de gemeente vooral ophalen en vóór de zomer komt zij in ieder geval terug om te vertellen hoe zij verder wil gaan met wat zij vanavond gaat ophalen.

Vraag: Wanneer bent u op het eind van de avond tevreden?

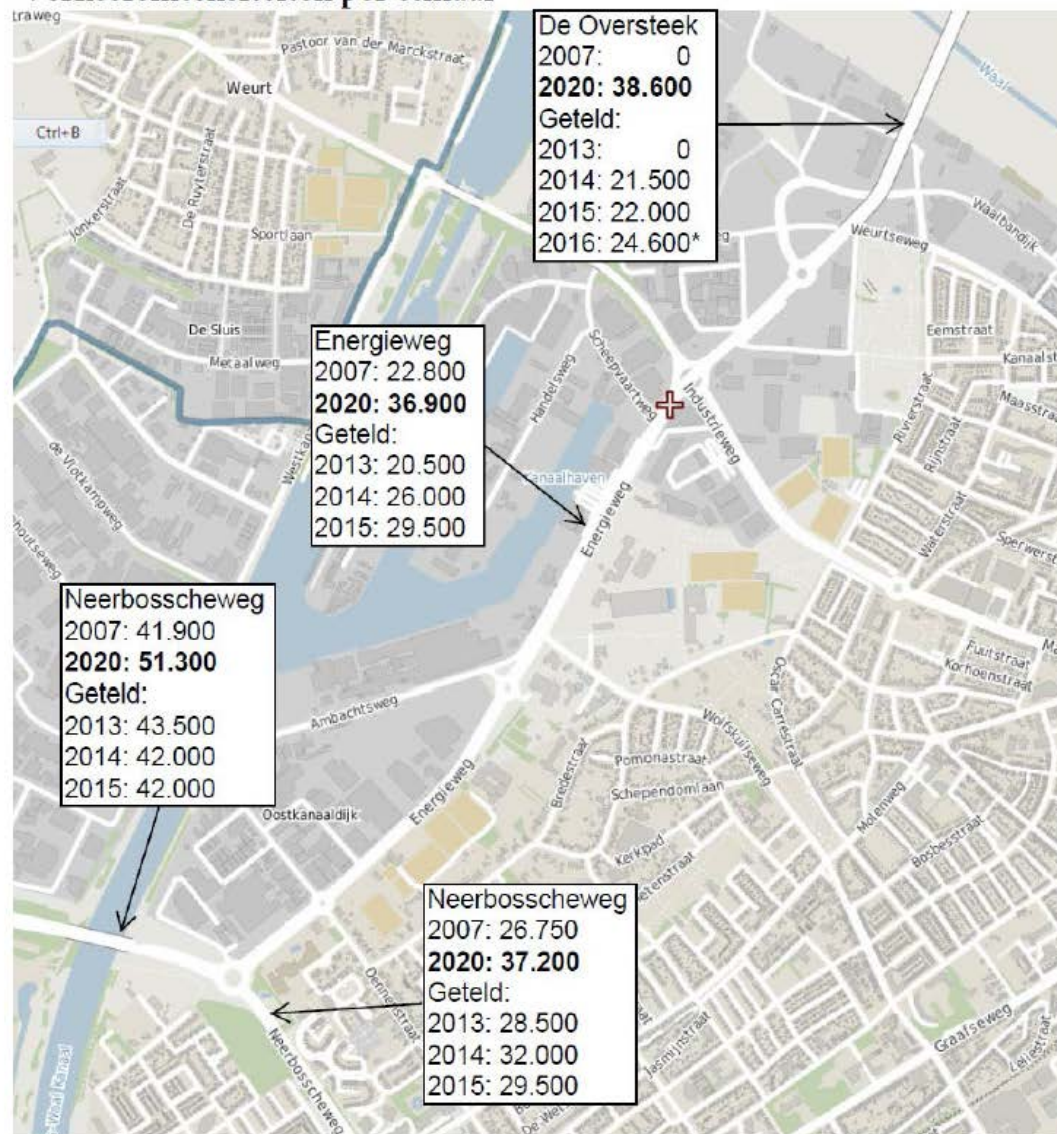
Antwoord: Het is heel belangrijk dat iedereen gehoord wordt en zijn verhaal kwijt kan. Het is dan ook fijn te zien dat de mensen in groten getale zijn gekomen.

3. **Presentatie milieu informatie** door Wim Wigerink

Motie 2012

1. Monitoren verkeer, lucht en geluid van 2012-2017
2. Bewoners betrekken bij monitoren en maatregelen
3. Groenfonds van 1 miljoen voor maatregelen als lucht en geluid verslechteren
4. In 2018 restant van groenfonds inzetten voor groen in Nijmegen-West

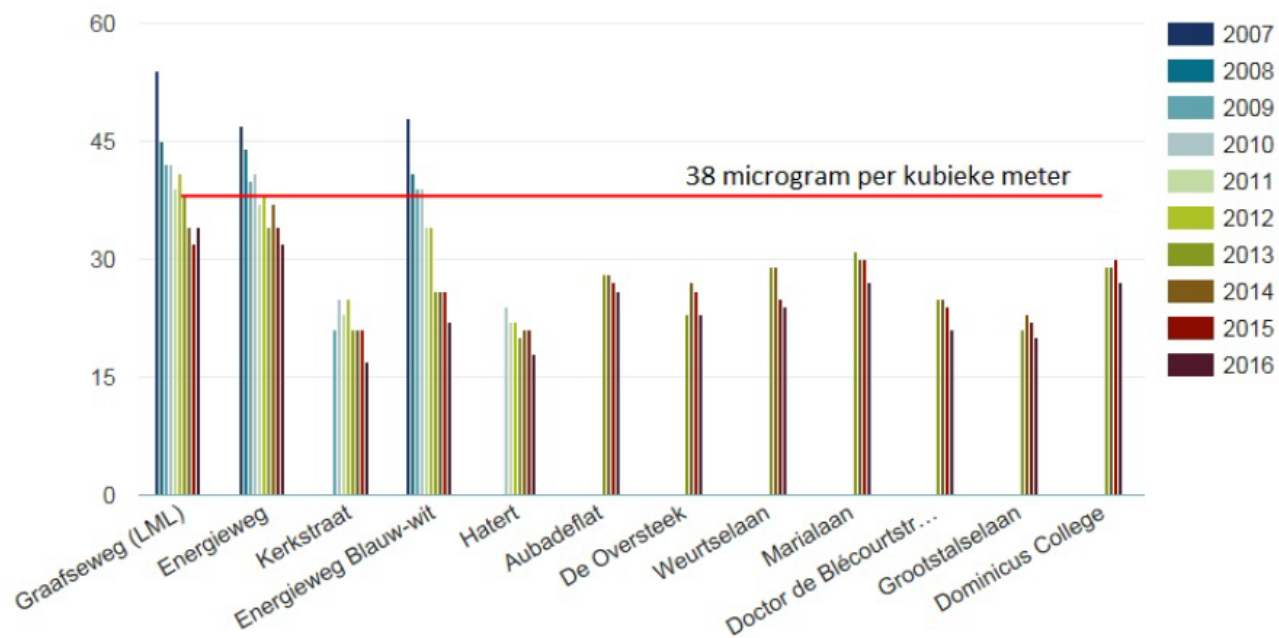
Verkeersintensiteiten per etmaal



Bovenin de tabellen: verkeersintensiteit in 2007 en de prognose 2020 uit het akoestisch onderzoek van 2007

Onderin de tabellen: de getelde intensiteiten in 2013, 2014, 2015 en 2016 (2016 alleen Oversteek)

Stikstofdioxide metingen

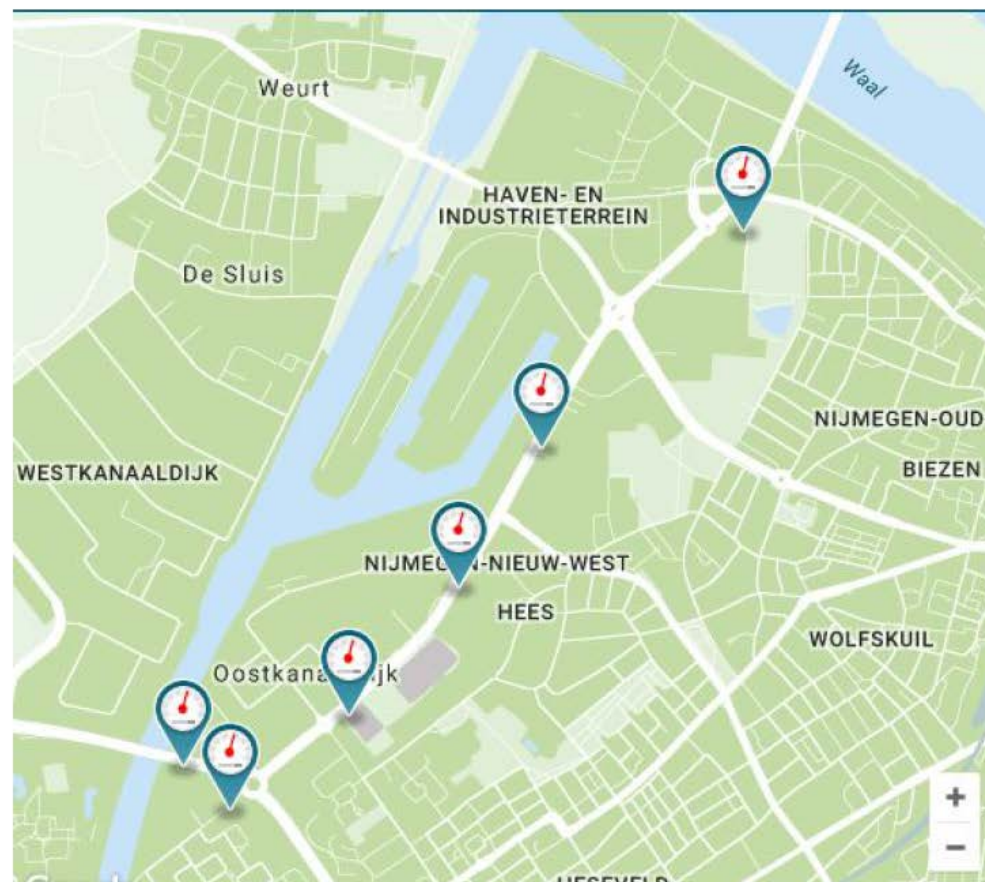


Op dit plaatje staan per meetpunt de jaargemiddelden voor stikstofdioxide:

- De afspraak is om, bij overschrijding van 38 microgram per kubieke meter lucht, aanvullende maatregelen uit te werken.
- Er is een dalende tendens zichtbaar doordat auto's en industrie schoner worden. Dit is in heel Nederland zo.

Geluidonderzoek

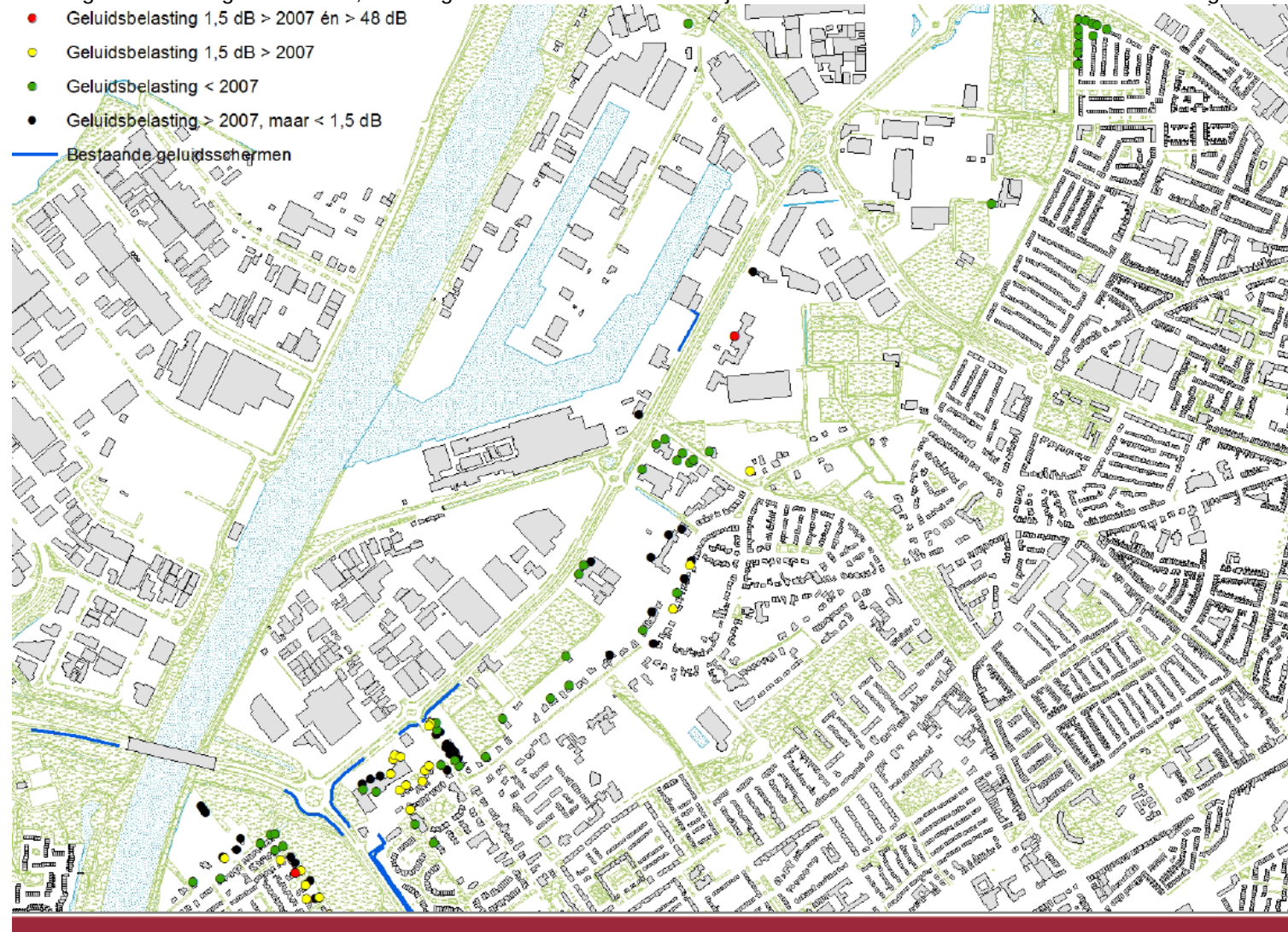
- Oversteek
- 2007-2020
- WWGB
- Monitoren
- 1,5 dB



Naar aanleiding van de komst van de Oversteek zijn in 2012 afspraken met de bewoners gemaakt over hoe gemeten zou worden en bij welke overschrijdingen aanvullende maatregelen zouden worden genomen. Op deze kaart staan de punten waar geluid wordt gemeten. Dit wordt gekoppeld aan de

verkeerstellingen van het meetmoment. Hiermee wordt het rekenmodel geijkt. Aan de hand van de verkeerstellingen wordt vervolgens de geluidbelasting berekend.

Als de geluidbelasting meer dan 1,5 dB hoger is dan in 2007 is er 1 miljoen euro beschikbaar voor aanvullende maatregelen om de effecten tegen te gaan.



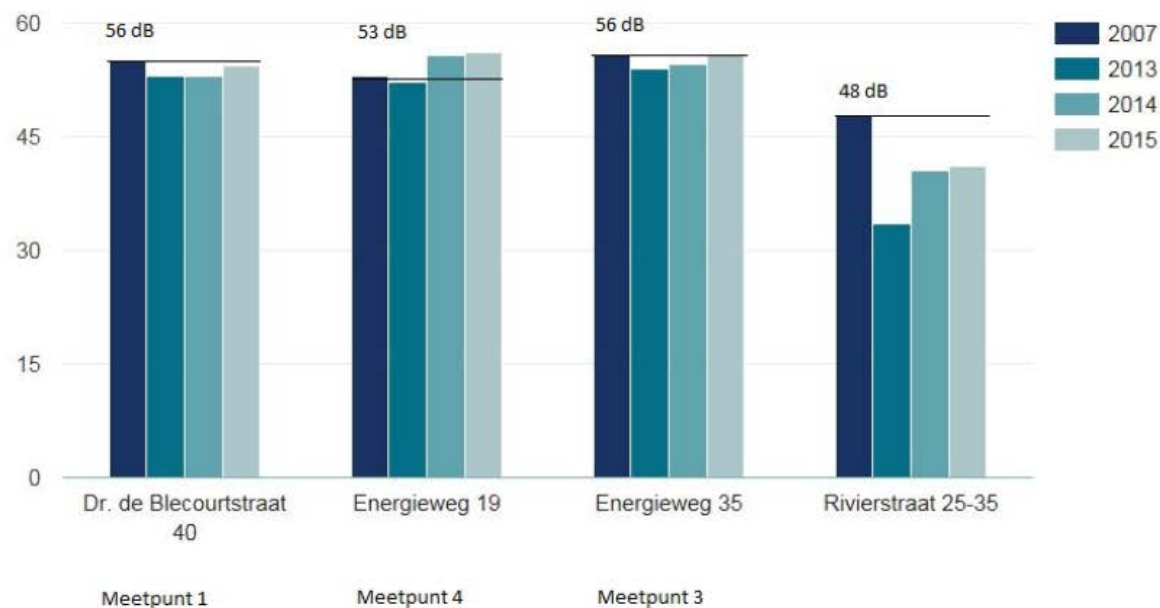
In dit plaatje zijn de berekeningen van geluidsbelasting uit 2015 vergeleken met de belasting in 2007.

● De geluidsbelasting is meer dan 1,5 dB hoger dan in 2007 én is hoger dan 48 dB (voorkeurswaarde Wet geluidhinder)



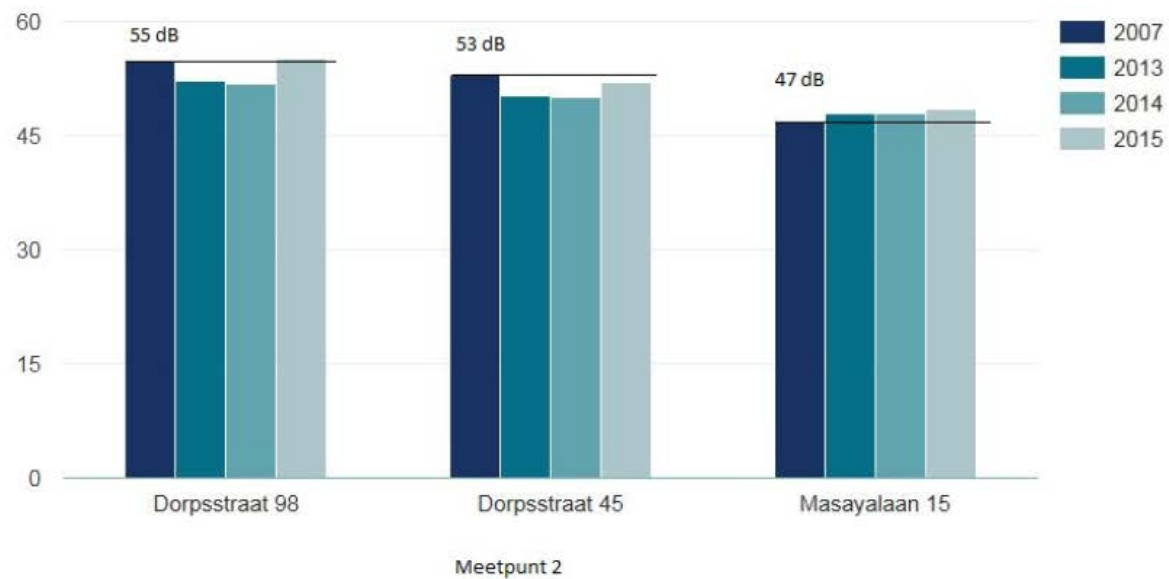
- De geluidsbelasting is meer dan 1,5 dB hoger dan in 2007.
- De geluidsbelasting is hoger dan in 2007, maar de toename is minder dan 1,5 dB.
- De geluidsbelasting is lager dan in 2007

Energieweg



Hier is voor een aantal locaties langs de Energieweg de ontwikkeling van de geluidsbelasting weergegeven. Het lijntje geeft de geluidsbelasting in 2007 weer.

Neerboscheweg



Hier is voor een aantal locaties langs de Neerbosscheweg de ontwikkeling van de geluidsbelasting weergegeven. Het lijntje geeft de geluidsbelasting in 2007 weer.

VRAGEN NAAR AANLEIDING VAN DE PRESENTATIE:

Vraag Cantrijn: Is de conclusie juist dat er continu metingen zijn gedaan over de jaren heen en dat er nu twee punten zijn waar de door de raad vastgestelde norm wordt overschreden?

Antwoord gemeente: Nee, de norm wordt op meer plekken overschreden. Op de website www.westenweurt.nl staan de gepresenteerde tabellen en daaronder is een download knop, waar alle cijfers van de afgelopen jaren tot 2 cijfers achter de komma te zien zijn. De plekken waar het geluid meer dan 1,5 dB toeneemt ten opzichte van 2007 zijn geel gemarkeerd. Bij de rode stippen leidt de toename tot een belasting boven de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder.

Vraag publiek: U hebt de gegevens over 2016 en kunt dus op basis van die basisgegevens kijken wat voor 2016 de voorspelling is voor wat het aantal punten betreft waar de overschrijding is.

Antwoord gemeente: Het wachten is nog steeds op de verkeerscijfers. De metingen over 2016 zijn gedaan, maar ze moeten nog omgezet worden. Stel, er worden 1.000 auto's in een uur gemeten bij die bepaalde snelheid en bij die bepaalde verdeling. Dit moet dan worden omgezet naar hoeveel auto's er gemiddeld op een dag rijden. Hiervoor is het verkeersmodel nodig en dat heeft Goudappel Coffeng nog niet geleverd. Deze laatste slag moet nog gemaakt worden.

Vraag publiek: U heeft de basisgegevens 2015, 2016 en kunt aangeven wat de tendens is voor 2016.

Antwoord gemeente: Dit is in het plaatje *De Oversteek Verkeersintensiteiten per etmaal* te zien. Op alle plaatsen ligt het aantal voertuigen onder de voor 2020 geprognosticeerde aantallen, maar op een aantal plekken is er een gele stip met een toename. Net als bij De Oversteek zijn de getallen van 2016 nodig om het model compleet te maken en de exercitie te kunnen doen. Als er nu een tendens is dat het langzaam stijgt, zoals bij de Energieweg in het middelste figuurtje, en er wordt voor het gemak gezegd dat daar het aantal voor 2016 méér dan 29.500 voertuigen is, is het antwoord op uw vraag dat het gele puntje daar nog iets gele zal worden. De overschrijding wordt dan hoger. Die kans is groot, omdat bij De Oversteek het aantal auto's ook is toegenomen. Echter, bij de Neerboscheweg blijft het twee jaar gelijk waardoor niet met zekerheid te zeggen is of het toeneemt of afneemt. Het wachten is op het verkeersmodel.

Vraag Cantrijn: Is dit van belang voor een voorstel aan het college resp. de raad, want de raad vraagt uiteindelijk om deze cijfers?

Antwoord gemeente: Het gaat erom of de overschrijdingen eenmalig zijn of dat er een trend is. Volgens mij is er een trend dat de overschrijding er is en die zal met de nieuwe verkeerscijfers niet in één keer weg zijn.

Opmerking publiek: Het gaat om de cijfers: in één jaar plus 10%!

Vraag publiek: Zijn deze cijfers actuele meetgegevens of modelcijfers uit 2007?

Antwoord gemeente: Het zijn de daadwerkelijk in die jaren getelde auto's. Wat er staat, klopt.

Vraag publiek: Omdat het aantal auto's naar verwachting nog gaat toenemen, is het aannemelijk dat daardoor in de komende jaren de geluidsoverlast ook nog gaat toenemen, misschien zelfs wel zodanig dat rondjes die nu nog groen zijn, straks ook geel of rood kleuren. Wordt dit meegenomen in uw voorstel aan de gemeenteraad?

Antwoord gemeente: Wat er nu is gedaan, is min of meer de constatering dat het is toegenomen. Als er maatregelen getroffen worden, moeten deze natuurlijk zodanig genomen worden dat er meteen ook er rekening gehouden wordt met groei, als er groei verwacht wordt.

Vraag publiek: Bij de luchtkwaliteit is iets gezegd over stikstofdioxide. Is dit de enige stof die bij luchtkwaliteit van belang is? Hoe zit het met fijn stof bijvoorbeeld?

Antwoord gemeente: Voor NO₂ en fijn stof zijn er berekeningen voor de hele stad. Voor NO₂ zijn er daarnaast metingen op ca. 30 plaatsen in Nijmegen, waarvan er zo'n 10 in de grafiek staan. Voor fijn stof wordt er op 7 plekken in Nijmegen gemeten. Er is o.a. een meetpunt langs de Energieweg bij de voetbalvereniging en één bij de Winselingseweg.

Antwoord gemeente: Voor fijn stof is er een forse dalende tendens in Nederland en ook in Nijmegen. Dit heeft te maken met het schoner worden van bedrijven, auto's, scheepvaart in heel Nederland.

Vraag Cantrijn: Zijn er in de motie van 2012 eisen gesteld m.b.t. fijn stof en NO₂?

Antwoord gemeente: In de motie is luchtkwaliteit genoemd, maar niet een specifieke stof. In de uitwerking met de bewoners zijn er alleen voor NO₂ afspraken gemaakt. De locaties in het rechterdeel van de grafiek zijn hieruit voortgekomen.

Vraag Cantrijn: Blijft het in het voorstel aan de raad bij NO₂, omdat de raad alleen naar NO₂ heeft gesproken of zal er ook worden ingegaan op fijn stof?

Antwoord gemeente: Op zich is over fijn stof niets afgesproken in de uitwerking van de motie. Omdat we ook fijn stof meten, wordt dit wel vermeld op de website en ook in raadsbrieven vermeld. Verder moet nog vermeld worden dat de gemeenteraad in het najaar een roetreductienorm heeft opgesteld. Het is een vrijwillige norm die de gemeente Nijmegen zichzelf heeft opgelegd en die los staat van de grenswaarden die Europa heeft opgelegd. Er wordt nog een maatregelenpakket ontworpen om die harde norm te halen. Er is dan wel geen concreet verband met de motie, maar als het gaat over luchtkwaliteit, zal roet in de beschouwingen zeker worden meegenomen. In het maatregelenpakket voor de roetnorm zal ook een monitoringsplan voor roet opgenomen worden. Momenteel meet het RIVM op 2 locaties in Nijmegen (Graafseweg en De Ruijterstraat) roet als onderdeel van het LML (Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit).

Vraag publiek: De constatering is dat het aantal auto's is toegenomen en dat het per definitie gaat toenemen. Lopen we niet achter de feiten aan, als we nu samenkomen en in de zomer weer en gaan wachten tot het verkeer verder is toegenomen, om dan te gaan kijken of het is toegenomen om vervolgens misschien maatregelen te gaan nemen?

Antwoord Cantrijn: Het is de bedoeling om nu uw informatie op te halen en op basis hiervan en van de cijfers van de gemeente te komen tot concrete voorstellen wat er gedaan moet worden.

Vraag publiek: Op welke termijn zijn er dan maatregelen te verwachten?

Antwoord Cantrijn: Op het eind van de avond zal de wethouder deze vraag beantwoorden.

Vraag publiek: In hoeverre is de sluiting van de kolencentrale zichtbaar in de cijfers?

Vraag publiek: De stipjes en de kleurtjes van de stipjes zijn nauwelijks te zien. Welke stukjes van de kaart zijn groen, geel en rood?

Antwoord Cantrijn: De kaart wordt ingezoomd zodat u achteraan in de zaal de stipjes en kleuren ook kunt zien. De gele en rode stippen staan voor de plekken waar de afgesproken waarde wordt overschreden.

Vraag publiek: Wonen er verderop geen mensen dan?

Antwoord gemeente: In het akoestisch onderzoek dat in 2007 is gedaan voor de aanleg van de Stadsbrug, zaten de Neerbosscheweg en de Energieweg. Op de aangegeven punten is toen de geluidbelasting berekend en op alle andere plekken niet.

Vraag publiek: Is dat ook de reden waarom de Marialaan niet is meegenomen? Het aantal auto's vanaf de Stadsbrug naar de Marialaan is toegenomen en dat wordt nu niet meegenomen.

Antwoord Cantrijn: De motie ging over de Neerbosscheweg en de Energieweg, niet over de Marialaan. Overigens, ieder jaar worden er verkeersmodellen gemaakt en als u geïnteresseerd bent in de cijfers van welk punt in Nijmegen van de hoofdwegenstructuur dan ook, kunt u bellen en krijgt u de cijfers direct.

Vraag publiek: U houdt vast aan die motie. De gedachte achter de motie is dat de gemeente bezweert dat er geen toename van de overlast is. Als mensen van de Marialaan nu zeggen dat het wél tot overlast leidt, terwijl dit destijds niet werd voorzien, zegt de wethouder nu dan dat er, ook al is het destijds niet voorzien, toch iets extra's wordt gedaan in het kader van monitoring?

Antwoord wethouder: Dit is precies de reden waarom deze avond wordt georganiseerd zoals hij wordt georganiseerd. U bent vrij om aan te geven waar u overlast ervaart en de gemeente wil dit ook graag van u horen. Het is echter niet zo dat de gemeente gelijk iets kan doen op alle punten waar er overschrijdingen zijn. Destijds is er gezegd dat het voldoet aan de geluidsmodellen, maar de motie is opgesteld, omdat kritische inwoners de raadsfracties hebben benaderd en hebben gezegd dat zij geen éxtra overlast willen. Dit is een uitzonderings situatie, omdat de motie erover ingediend is, maar ongeacht waar u in Nijmegen woont, u mag geen overmatige overlast ervaren. Het is wél zo dat voor alle andere straten in Nijmegen West dan de in de motie genoemde straten, de wettelijke geluidsnormering wordt gehanteerd. Als er in de Marialaan meer auto's rijden en er daarmee een geluidsbelasting op de gevel plaatsvindt die hoger is dan qua normering is toegestaan, moet de gemeente er wat aan doen.

Opmerking publiek: Het politieke antwoord is dus: De toevallige bewoners die actie hebben ondernomen, hebben gedaan gekregen dat de overlast, die nu toeneemt, verplaatst wordt naar andere bewoners en de politiek zegt dan: "Dit zijn de normen. Jammer." Dat is het politieke standpunt.

4. Bespreking in groepen

Aan de hand van de uitgereikte kaart van het gebied bespreken de aanwezigen in kleine groepen de volgende vragen:

1. Welke geluidhinder ervaart u van de Energieweg en de Neerbosscheweg en waar?
2. Heeft u ideeën over geluid-/groenmaatregelen om de overlast tegen te gaan?

Alles wat er op de kaarten wordt geschreven of geplakt, wordt meegenomen naar het stadhuis. Alles wat besproken en opgeschreven wordt, wordt verwerkt in de adviezen aan het college en de raad.

Vraag publiek: Wat is het referentiekader op geluid en stof? Als leken hebben we dit nodig om te zeggen: Het is meer of het is minder.

Antwoord Cantrijn: De vraag is of u meer of minder overlast ervaart sinds De Oversteek er is.

Vraag publiek: Wat stof betreft, voor De Oversteek waste ik mijn auto eens per week, nu eens in de 2 dagen en misschien volgend jaar eens per dag. Al die stof die op de auto komt, krijg ik binnen.

Antwoord Cantrijn: U kunt dan aangeven dat u meer stof ervaart. Het frequenter wassen van de auto is voor u een criterium.

5. Plenaire terugkoppeling

Tafel I: We hebben het hoofdzakelijk gehad over Neerbosch Oost, omdat de meeste mensen hier aan tafel er wonen. De belangrijkste problemen voor Neerbosch Oost zijn de verkeerstoename en de geluidstoename op de Neerbosscheweg. Er is meer geluidsoverlast dan in 2007 en elke middag om vier uur staat alles al dicht; er is dan geen doorkomen meer aan.

Verder is het erg jammer dat er alleen op de hoek, op het plein gemeten is en niet op de rest van de Neerbosscheweg. Bij de flat, waar aan beide kanten verkeer langskomt, wordt niets gemeten. Wij zouden graag de cijfers willen hebben. Het meetpunt dat er is, is achter het Bosje van de Baron. Er zit dus een stukje bos tussen en zelfs daar was de boel te hoog. Alle mensen die in al die huizen aan de Neerbosscheweg wonen, zijn al kassiewijle; het komt nooit meer goed.

Er is ook een groot probleem met de flat op het kruispunt bij de Aubadestraat. Hoe hoger men daar woont, hoe meer het geluid versterkt wordt.

Als oplossingen hebben we in de eerste plaats gedacht aan een andere afstelling van het verkeerslicht, zodat we niet 5 minuten hoeven te wachten voordat we de wijk uit kunnen. Iemand die de Neerbosscheweg over wil steken naar Rosa de Lima, staat vrij lang te wachten voordat het verkeerslicht een keer groen wordt voor óns. Andere maatregelen zijn: meer groen, meer bomen, een geluidswal. Voor de locatie van de geluidswal hebben we een tekening gemaakt. We waren unaniem over de plaats van de wal, maar er is slechts kort gesproken over de vraag of hij ook wenselijk is.

Tafel II: De mensen aan deze tafel wonen verspreid over het hele gebied en bestrijken heel Nijmegen-West. We hebben één belangrijke vraag: Is er behalve met de autonome groei rekening gehouden met het feit dat er op korte termijn in Nijmegen West een paar duizend mensen bij komen?

Verder is er opgemerkt dat er teveel roet en meer fijnstof wordt geconstateerd, veel meer geluid dan in het verleden en dat er stankoverlast is. Deze opmerking wordt door alle mensen aan deze tafel ondersteund.

De oplossing is het toepassen van meer groen en water om de hoeveelheid fijnstof te reduceren. Het is een sterke aanbeveling van Bureau Tauw. Daarnaast, en dit is het belangrijkste punt, minder verkeer, minder sluipverkeer, het invoeren van milieuzones, het weren van grote vrachtwagens in dit gebied zodat zij in ieder geval niet met draaiende motoren in de smalle straten staan, het plaatsen van geluidschermen op sommige plaatsen, het invoeren van snelheidsbeperkingen en het plaatsen van meer flitspalen, in het bijzonder op de Graafseweg waar te hard gereden wordt.

De geluidschermen moeten op de Neerbosscheweg komen. Het geluidsscherm dat er staat, is niet effectief; het zou aan de andere kant moeten staan.

Antwoord gemeente: Er is geen rekening gehouden met het feit dat er in Nijmegen West veel woningen bijgebouwd gaan worden, omdat de gemeente een jaar terugkijkt en alleen meeneemt wat er op dat moment is. Als die woningen worden gebouwd en bewoond, worden die auto's ook meegerekend. Wat er is, wordt meegenomen in de berekeningen en metingen; wat er (nog) niet is, kon niet worden meegenomen.

Tafel III: Het belangrijkste probleem is dat de Energieweg een stadsweg is geworden. Er zou een goede doorstroming moeten zijn, maar over het algemeen zegt men dat de doorstroming beter kan en dat de groene golf veel beter afgesteld kan worden. Omdat de groene golf niet goed loopt, is er veel sluipverkeer in Oud West, ook vanwege het kettingkastgedeelte dat bij de Wolfskuilseweg en

Energieweg is ontworpen. Iemand die van de Stadsbrug afkomt, kan niet de Wolfskuilseweg op rijden, waardoor er veel sluipverkeer via de Industrieweg naar de Marialaan komt. Het vele sluipverkeer dat mede veroorzaakt wordt door de andere indeling van de Energieweg, staat in de top-3 van problemen. Het grote probleem voor de toekomst voor de nieuwe bewoners is dat de nieuwe biomassa-fabriek op het Nuonterrein aanstaande is. Dit geeft straks ook fijnstof dat tegengehouden moet worden. Hiervoor hebben we de suggestie om over de hele lengte van de Energieweg en aan beide kanten van deze weg een 3m hoog hek met klimop te plaatsen.

En zomaar een idee: Maak de Energieweg 70km zodat de auto's harder doorrijden en minder hoeven te stoppen.

Tafel IV: Sommige mensen aan onze tafel maken zich juist zorgen dat de snelheid wordt losgelaten en omhoog gaat, omdat dit kan leiden tot nog meer uitstoot en nog meer geluid. Wij willen een snelheid van 50km/uur en handhaving van deze snelheid. We denken aan eenrichtingverkeer in de wijk als oplossing voor het sluipverkeer. Aan onze tafel zitten voornamelijk mensen van Heesch en zij geven aan dat er door de aanleg van de S100 meer sluipverkeer door de wijk is.

In de top-3 van zorgen staat bij ons ook de geluidsoverlast en de uitstoot van de industrie.

Er is kort over gesproken dat we ons zorgen maken op het moment dat de Waalbrug eruit ligt, omdat er dan nog meer verkeer over S100 gaat komen. Bovendien is er de zorg dat mensen, als ze de route eenmaal kennen, deze misschien wel blijvend gaan nemen, omdat er minder stoplichten aan staan.

Tafel V: De belangrijkste problemen hebben hun oorsprong in het verleden en de gemeente weet dat heel goed. Dat is namelijk de ligging van onze wijk in Nijmegen West. Het is een laag gebied, de wind komt uit het westen, het industrieterrein is daar, dus de gemeente kent in principe alle problemen al die nu ook weer genoemd worden. De gemeente hoeft eigenlijk alleen de eigen geschriften uit het verleden erop na te lezen om er min of meer oplossingen voor te vinden.

Toch zijn er nog wel wat opmerkingen gemaakt. De eerste, de groene buffer die er nog steeds niet is. Alle plekje's zijn onderhand vergeven, maar er is nog een heel klein plekje waar die groene buffer nog wél kan komen en dat al in eigendom van de gemeente is. Het is de hoek van de Energieweg en de Wolfskuilseweg, precies bij het rode puntje waar nu nog de geluidbelasting wordt overschreden, direct tegenover de asfaltcentrale van Boesewinkel. Als daar een fors geluidscherm wordt geplaatst met daarachter een groene buffer, kunnen de bewoners nog een beetje gecompenseerd worden voor de overlast van het industrieterrein.

De tweede, de gemeente kan onderzoeken om de routing van het vrachtverkeer niet via de Energieweg te laten lopen, maar aan de andere kant van het Maas-Waalkanaal, zodat een groot deel van de overlast en ook de milieubelasting wordt ondervangen.

De derde, er moeten extra meetpunten komen, ook op de Energieweg. Tenslotte, een heel mooi idee is om de Energieweg te ondertunnelen.

Tafel VI: De belangrijkste zorgpunten die wij besproken hebben, zijn ook al aan de andere tafels aan de orde geweest, met name het sluipverkeer door de wijk en de toename van het verkeer. Wij denken dat de gemeente wat optimistisch is in haar prognose en dat dit best wel eens zou kunnen tegenvallen. Het gevolg ervan is een toename van het geluid en van het fijnstof. Er zijn nu al mensen die erover spreken dat ze de auto vaker moeten wassen maar ook het balkon vaker moeten schoonmaken enz. Wat wij ook als hinderlijk ervaren en waarover nog niet gesproken is, is trillingshinder aan de Voorstadslaan. Het heeft waarschijnlijk met het wegdek te maken; het zijn klinkers, maar we zouden het wegdek graag willen handhaven.

Verder merken we dat door de toename van het verkeer door de wijk de oversteekbaarheid minder wordt voor kinderen, mensen die minder goed ter been zijn en voor de jeugd die naar de scholen fietsen. Er staat wel een bord van 30km per uur, maar alle auto's rijden harder.

We hebben geen oplossingen bedacht. We zaten meer naar de toekomst te kijken. Als de Waalbrug half wordt afgesloten, wordt het probleem nog groter. We denken dat er eigenlijk andere verkeerskeuzes moeten worden gemaakt. Men moet de mensen uit auto zien te krijgen en naar een transferium zien te krijgen waarvandaan ze in zeer frequent rijdende bussen worden vervoerd naar het universiteitsgebied, de ziekenhuizen, Philips e.d. waar de hoofdmoot van de werkgelegenheid zit. Het gros komt over De Oversteek en gaat allemaal door ons gebied.

De mensen hebben uitgesproken dat ze de situatie op dit moment zorgelijk vinden. Er is over gesproken dat er voor geluid getallen worden genoemd, maar het is ook bekend dat blootstelling aan te veel geluid irritatie, slapeloosheid oproept. Ditzelfde geldt ook voor fijnstof. Als men maar genoeg fijnstof binnen krijgt, wordt de levensverwachting met jaren verkort. Dit soort zorgen hebben we besproken, maar we kunnen ze niet vertalen in maatregelen.

6. Terugblik en vervolg; gesprek met wethouder Harriët Tiemens

Vraag: Wat is u opgevallen vanavond?

Antwoord wethouder: Wat is opgevallen is dat er door de kettingkastconstructie meer sluipverkeer is bij de Voorstadslaan en de Marialaan en dat er ook vrachtwagens door de wijk rijden. Het is goed om dit te weten; de gemeente zal er goed naar kijken en wellicht kan er met maatregelen verlichting worden gegeven. Het is fijn dat de mensen uit Neerbosch goed vertegenwoordigd zijn; de gemeente kon hen in het verleden niet altijd even goed bereiken. Er is veel opgehaald, maar er zijn ook nog veel vragen.

Opmerking Cantrijn: Mensen die vragen hebben, kunnen deze straks nog bespreken met de ambtenaren en ze kunnen ze ook per mail stellen, zodat ze meegaan in de opmerkingen van deze avond.

Vraag: Hoe gaat de gemeente verder met de resultaten van deze avond?

Antwoord wethouder: Vóór de zomer komt de gemeente terug. De ondertunneling van de Energieweg gaat in ieder geval op korte termijn niet gebeuren, alleen al vanwege de financiële kant van de zaak, maar het is vast wel mogelijk om iets te doen aan het sluipverkeer. Wat oplossingen voor de geluidsproblemen betreft, zal de gemeente verder moeten doorpraten met de bewoners. Alle resultaten van de tafels gaan verwerkt worden en de vraag is of er een eenduidig beeld uit naar voren komt. Het wordt in ieder geval geclusterd tot 'behepbare brokken'.

Vraag publiek: Bij de geluidsoverlast die de bewoners ondervinden, is het heel moeilijk om te onderkennen of het van het verkeer komt of van het industrieterrein. De geluidscontour van 50 dB van het industrieterrein is in het verleden over de woningen heen gelegd, waardoor de woningen die binnen die geluidscontour vallen, meer dan 50 dB mogen hebben. Mijn vraag is wat het gemeentebestuur belet om het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat die geluidscontour teruggelegd wordt op de rand van het industrieterrein waar hij hoort. Het argument hiervoor is dat twee enorme geluidsbronnen uit het verleden, de grote energiecentrale en Sappi, inmiddels gesloten zijn. Het kost de gemeente niets en voor de toekomst worden de dB's een heel stuk teruggebracht.

Antwoord wethouder: Dit is precies het onderzoek dat op dit moment loopt. De gemeente maakt een nieuwe visie voor het hele industriegebied, ook vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet. De wens van de bewoners is zeer begrijpelijk en tegelijkertijd moeten we ook aan de werkgelegenheid denken en is dit het enige terrein waar wat zwaardere industrie terecht kan. Deze belangen moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Opmerking publiek: U spreekt over zware industrie, over een grote asfaltcentrale onder een grote puinbreker, enorm veel herrie, enorm veel terrein, waar zegge en schrijve vijf mensen werken. Het is belangrijk dat u daar voortaan ook naar kijkt.

Antwoord wethouder: Alle bewoners zijn betrokken bij het maken van de Omgevingsvisie die onderlegger wordt voor het nieuwe bestemmingsplan. Ik zie uw reacties graag tegemoet.

Vraag: De aanleiding van de avond is de raadsmotie uit 2012. Gaat u de raad tussentijds informeren over deze avond en het vervolg? Wat verwacht de raad van u?

Antwoord wethouder: Ja, de raad wordt op de hoogte gehouden van het proces en de uitkomsten.

Vraag: Bent u tevreden over deze avond?

Antwoord wethouder: Ja, ik ben heel tevreden over de opkomst en over de betrokkenheid en ben benieuwd naar alle opmerkingen en oplossingen. Als dit alles is uitgewerkt, wordt het over enkele maanden gepresenteerd en kan er gezamenlijk over doorgepraat worden.

Vraag publiek: Op welke termijn zijn de maatregelen te verwachten?

Antwoord wethouder: Eerst worden alle resultaten van deze avond bekeken. T.a.v. kleine ingrepen in wijken tegen sluipverkeer e.d. kunnen er waarschijnlijk snel maatregelen worden getroffen, maar over grotere ingrepen zijn er op dit moment nog geen uitspraken te doen.

KORT VRAAGGESPREK MET DE TWEE PERSONEN DIE AAN HET BEGIN VAN DE AVOND OOK BEVRAAGD ZIJN:

Vraag: Hoe kijkt u terug op de avond?

Antwoord A: Aan mijn verwachtingen is niet helemaal voldaan. Ik had graag maatregelen gezien, maar ik begrijp wel waarom dit nu niet gebeurt. Mijn advies aan de wethouder is om alvast meer te gaan sparen dan €1 miljoen voor maatregelen die nog genomen moeten worden. Er zijn veel goede suggesties gedaan die waarschijnlijk niet met € 1 miljoen gerealiseerd kunnen worden.

Antwoord B: Het was een interessante avond. Alles is gezegd. Ik wacht af wat er over een paar maanden terugkomt.

7. Afsluiting om 22.00 uur.