

Motie

Motie: Blijvend verzet tegen de bouw van distributiecentra op Eeneind-West in Nuenen

De raad van de gemeente Geldrop-Mierlo in vergadering bijeen op: 27-01-2025

Onderwerp: Bedrijventerrein Eeneind – blijvend verzet

De Raad,

gehoord de beraadslaging,

Constaterende dat:

- Er plannen zijn voor de bouw van distributiecentra op Eeneind-West in de gemeente Nuenen, nabij de grens met Geldrop-Mierlo;
- De gemeente Geldrop-Mierlo en de volledige gemeenteraad eerder haar zorgen heeft geuit over de mogelijke negatieve gevolgen van deze ontwikkelingen, zoals toename van verkeersdrukke, geluidsoverlast, milieu-impact en verlies van groen;
- Ook inwoners. Bedrijven en organisaties in onze gemeente en regio massaal hun zorgen kenbaar hebben gemaakt, resulterende in ruim 1.500 zienswijzen tegen de plannen;
- Er signalen zijn dat een farmaceutisch bedrijf mogelijk deel zou kunnen uitmaken van de plannen (zie bijvoorbeeld berichtgeving in het ED in december 2024);

Overwegende dat:

- De komst van distributiecentra van de omvang zoals nu gepland op Eeneind-West, ongeacht het type bedrijf en goederen dat gaat worden vervoerd, een aanzienlijke negatieve impact gaat hebben op de leefbaarheid en verkeerssituatie in Geldrop-Mierlo en de gehele regio;

Roept het college van burgemeester en wethouders op om:

1. Het verzet tegen de plannen voor de bouw van distributiecentra op Eeneind-West in Nuenen krachtig vol te blijven houden en alle voorzorgsmaatregelen te treffen;
2. Actief in gesprek te blijven met de gemeente Nuenen en andere betrokken partijen om de zorgen van Geldrop-Mierlo over te brengen en in samenwerkingsverband tot oplossingen te komen die de bouw voorkomen;
3. Bij eventuele wijzigingen in de plannen, zoals de komst van een farmaceutisch bedrijf, kritisch te blijven kijken naar legitimiteit en de impact op de leefomgeving en deze mee te nemen in het verzet;
4. Met de huidige stand van zaken de adviezen van het Burgercomité Distributiecentrum Nee over het verkeersrapport dat is besproken tijdens de behandeling van de Lokale Bereikbaarheidsagenda op 22-05-2024 ter harte te nemen en de rapportage bij te werken (Inspreektekst bijgesloten als bijlage);
5. De gemeenteraad regelmatig op de hoogte te houden van de voortgang, ontwikkelingen en genomen acties..

Ondertekening en naam:

Motie

PvdA, Paul Elsendoorn

GroenLinks, Paul Kuijken

CDA, Mark van Schaijk

Wij zijn Geldrop-Mierlo, Monica Leenders

Samen, Daan Jansen

Inspreken Commissie Ruimte 22-5-24

Betreft agendapunt: Lokale bereikbaarheidsagenda

Als burgercomité “distributiecentrumnee” volgen wij al een aantal jaar met argusogen de ontwikkeling van een distributiecentrum op Eeneind-West. Ons doel is om deze ontwikkeling tegen te houden omdat wij van mening zijn dat deze ontwikkeling grote negatieve gevolgen heeft voor Geldrop. Ons comité bestaat uit een aantal betrokken en professioneel deskundige inwoners, waaronder een juridisch specialist, een specialist ruimtelijke ordening en een verkeerskundige.

Sinds de unaniem aangenomen motie van 27 september 2021 waarin u het college heeft opgeroepen alles in het werk te stellen om de komst van een distributiecentrum en daaruit voortvloeiende negatieve effecten voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming in Geldrop Mierlo te voorkomen, is er nauw contact tussen ons comité en de ambtelijke organisatie. We hebben hierin een gedeeld belang.

Wij waren dan ook blij dat het college in het kader van de lokale bereikbaarheidsagenda de komst van een distributiecentrum op Eeneind-West als specifiek scenario in het verkeersonderzoek mee wilde nemen. Nu de rapportage van het verkeersonderzoek beschikbaar is, constateren we dat Eeneind-West wel als distributiecentrum is meegenomen, maar zien we ook dat uitgangspunten voor deze variant niet realistisch zijn.

Waar praten we nu eigenlijk over?

Op basis van ingediende stukken ten behoeve van de omgevingsvergunning die wij hebben bestudeerd, kunnen wij niet anders concluderen dan dat er een distributiecentrum komt van circa 30 hectare met een internationaal karakter. Qua omvang komt dit overeen met iets meer dan 44 voetbalvelden! Ter illustratie: VV Braakhuizen en VV Geldrop hebben samen 8 velden!

Niet realistische verkeersverdeling

In het verkeersonderzoek is uitgegaan dat 76% van het verkeer vanaf Eeneind-West richting Nuenen rijdt en 24% richting Geldrop.

Vanwege het internationale karakter van het distributiecentrum, zal het meeste verkeer georiënteerd zijn op de logistieke hotspots Venlo en Antwerpen. Om daar te komen is de A67 de aangewezen route. De verdeling uit het verkeersonderzoek die uitgaat van 76% richting Nuenen en maar 24% richting Geldrop strookt niet met de oriëntatie op Venlo

en Antwerpen via de A67. Bovendien strookt de aangehouden verdeling ook niet met de verdeling uit het bestemmingsplan dat in 2016 is vastgesteld.

Overigens plaatsen wij ook voor de andere onderzochte bedrijventerrein-varianten (variant “gemengd bedrijventerrein” en variant “hoogwaardig bedrijventerrein”) vraagtekens bij de aangehouden standaard verkeersverdeling (slechts 24% door Geldrop). Immers is het zeer te verwachten dat ook dit type bedrijventerreinen een sterke relatie hebben met de A67. Het ontbreken van een onderbouwing waarom deze verdeling realistisch zou zijn, anders dan dat dit de standaard verdeling is uit het verkeersmodel, is op zichzelf al belangrijke tekortkoming van het onderzoek.

Onderschatting verkeersomvang

Verder gaat het verkeersonderzoek uit van de realisatie van 26 ha bedrijventerrein, terwijl op basis van de ingediende stukken blijkt dat er ruim 30 hectare is aangevraagd. Hiermee geeft het verkeersonderzoek een onderschatting van de verkeersomvang.

Verschillen

Omdat zowel de verkeersverdeling als de verkeersomvang niet juist zijn meegenomen in het verkeersonderzoek, moet geconstateerd worden dat de effecten van de variant “distributiecentrum” onderschat zijn in het verkeersonderzoek.

Deze onderschatting kunnen we illustreren aan de hand van een berekening met kencijfers van het CROW voor een distributiecentrum. Deze kencijfers zijn breed geaccepteerd om de verkeersgeneratie van een bepaalde functie te berekenen.

Allereerst het verkeersonderzoek. Dat gaat uit van 26 hectare met een verdeling van 24% door Geldrop. Middels een berekening op basis van de CROW kencijfers leidt dit tot een verkeersstroom door Geldrop van circa 1.630 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Daarvan is circa 330 vrachtverkeer.

Wanneer we uitgaan van 30 hectare distributiecentrum en een verdeling van 70% richting Geldrop wat gezien het karakter van het distributiecentrum een stuk realistischer geacht mag worden, ligt de verkeersstroom door Geldrop op ruim 4.700 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag, waarvan bijna 1000 vrachtwagens. In het drukste uur in de spits gaat het om bijna 500 motorvoertuigen waarvan bijna 100 vrachtwagens.

Op basis van deze berekening onderschat het verkeersonderzoek hiermee de totale verkeersgeneratie met ruim 3100 motorvoertuigen per etmaal. De onderschatting van het aantal vrachtwagens bedraagt bijna 650 vrachtwagens per etmaal.

Met een verdeling van 80% richting Geldrop is de onderschatting van het verkeersmodel nog groter, namelijk bijna 3.800 motorvoertuigen per etmaal waarvan meer dan 780 vrachtwagens.

Effecten

De benoemde verschillen zijn aanzienlijk en de vraag is wat de effecten zijn als rekening wordt gehouden met een realistische verkeerstoedeling in combinatie met het aangevraagde aantal hectare distributiecentrum?

Op dit moment volgt uit het verkeersonderzoek dat een distributiecentrum alleen in de avondspits tot afwikkelingsproblemen leidt bij de rotonde ten noorden van de aansluiting A67 en dat deze afwikkelingsproblemen zullen leiden tot terugslag op de route Bogaardeind – Laan der Vier Heemskinderen – Peijnenburgweg tot aan de Sluisstraat. Maar hoe ver rijkt de terugslag uitgaande van de realistische aannames? Welke kruispunten zullen naast de rotonde ten noorden van de aansluiting met de A67 dan nog meer vastlopen? Lopen ze dan alleen vast in de avondspits of ook in de ochtendspits? Of misschien is er wel sprake van stagnatie gedurende meerdere momenten van de dag en wellicht ook in de avond of nacht? En tevens, wat zijn de gevolgen van deze stagnatie? Welke routes gaat dit verkeer dan rijden? Door woonstraten? Of straten die onderdeel zijn van schoolroutes? En wat heeft dit allemaal voor consequenties voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Geldrop?

Belang realistisch onderzoek

Vanwege eventuele juridische procedures is het van belang dat er een zo realistisch mogelijk beeld ontstaat van de verkeerseffecten voor Geldrop. Voor beslissingen over investeringen. Maar ook voor het eventueel verhalen van kosten voor infrastructurele aanpassingen op Nuenen. Met de motie van 27 september 2021 heeft u het college unaniem opgeroepen 'al het mogelijke' te doen. Dan is een verkeersonderzoek dat zéér waarschijnlijk de verkeerseffecten onderschat niet wenselijk, Wij achten het daarom noodzakelijk het verkeersonderzoek naar aanleiding van de genoemde tekortkomingen aan te passen, dan wel aan te vullen met een realistische variant.

Aanvulling inspraakreactie burgercomité 'distributiecentrum nee'

In aanvulling op de inspraakreactie van 22-05-24 waarin we de noodzaak voor realistische uitgangspunten voor het voetlicht hebben gebracht, willen wij graag nog wat dieper aangaan op de mogelijkheden die het verkeersmodel biedt en de noodzaak om dit te doen om betrouwbare uitspraken te kunnen doen met het verkeersmodel en daarmee een goed beeld te krijgen van de effecten van een DC op Eeneind- West.

Ingangscontrole

Technisch is het heel goed mogelijk om uitgangspunten voor de variant DC die nu is aangevraagd (30 ha met een internationaal karakter) realistischer in het verkeersmodel te stoppen. Het feit dat het verkeersmodel hiervoor wordt gebruikt is prima. Dit is immers dé tool om uitspraken te kunnen doen over de toekomst, maar voor dit soort studies is het wel noodzakelijk dat je het gebied waar het om gaat vooraf goed controleert op juistheid. Ook in een vastgesteld model zitten namelijk soms nog foutjes die over het hoofd zijn gezien. Deze controle is een eerste en heel belangrijke stap en wordt een zogenaamde ingangscontrole genoemd. Het verkeersmodel dat is gebruikt is het BBMA model. (<https://www.brabant.nl/subsites/verkeersmodel-bbma>) Goudappel Coffeng¹ is hier de beheerder van. Goudappel biedt zo'n ingangscontrole vaak aan wanneer een modelstudie wordt uitgevoerd.

Verkeersmodel wat is het en hoe werkt het

Een verkeersmodel, ook het BBMA verkeersmodel, is een vereenvoudigde weergave van het verkeersnetwerk. Het model heeft een basisjaar en vaak 2 toekomstjaren bijvoorbeeld 2030 en 2040. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan over de toekomstige verkeersstromen. Het model houdt daarbij rekening met toekomstige veranderingen van het verkeersnetwerk en sloop/nieuwbouw (woningen en bedrijven) voor de komende jaren.

Het model wordt gevoed met allerlei input. Het gaat onder meer om:

- Verkeerstellingen: je hebt verkeerstellingen nodig om je verkeersstromen mee te kalibreren. Als het model zegt dat bijvoorbeeld in de avondspits meer verkeer rijdt dan in de ochtendspits en de verkeerstellingen zeggen dat dit niet zo is, dan kun je met tellingen ervoor zorgen (kalibreren) dat het model wel een realistisch beeld geeft. Tellingen geven immers de feitelijke situatie weer.
- Zones en SEG's: het model werkt met zones, zonelinks en SEG's. Een zone is een vereenvoudigde weergave van bijvoorbeeld een woonwijk of bedrijventerrein. De zone wordt gevoed met sociaal economische gegevens (SEG's) en zegt iets over het aantal arbeidsplaatsen en woningen in de betreffende zone. De zones takken met zogenaamde zonelinks aan op het verkeersnetwerk in het model. Het aantal arbeidsplaatsen/woningen dat in een zone zit is afkomstig van vastgestelde bestemmingsplannen. Plannen waar nog bezwaar of beroep op mogelijk is

¹ Verkeerskundig adviesbureau

worden niet meegenomen in het model. Deze plannen zijn immers niet zeker. Om goede uitspraken te kunnen doen met het model controleer je aan de voorkant of deze zones qua arbeidsplaatsen en woningen kloppen. Bij de controle check je ook of de zones juist zijn aangetakt op het verkeersnetwerk.

- Informatie over toekomstige netwerkaanpassingen: Hierbij moet gedacht worden aan aanpassingen aan de infrastructuur (nieuwe wegen of aansluitingen). Als er ergens een nieuwe weg komt in de toekomst dan wordt dit meegenomen in het model. Ook hier is het uitgangspunt om meegenomen te worden dat de infra maatregelen zijn vastgesteld. Dus alleen plannen die hard zijn en als gevolg van bezwaren alsnog vervallen worden in het model gestopt.

Verkeerstoedeling

Het verkeersmodel deelt het verkeer uit een bepaalde zone toe volgens een standaard toedeling over het verkeersnetwerk. Deze toedeling gaat bijvoorbeeld uit dat vanaf een bepaalde zone 20% in noordelijke richting wordt gereden op een weg en 80% in zuidelijke richting.

Uit het verkeersonderzoek ten behoeve van de bereikbaarheidsagenda blijkt dat deze standaard toedeling uit het verkeersmodel is gebruikt voor het toedelen van het verkeer van het DC.

De vraag is of het verkeer van een DC met internationaal karakter toe te delen is volgens deze standaard toedeling en of het model hier niet op moet worden aangepast.

Toetsing effect ontwikkeling met het verkeersmodel

Zoals gezegd kunnen met het model uitspraken worden gedaan over toekomstige verkeersstromen in een gebied. Het model doet dit op basis van vastgestelde plannen. Maar het model kan ook gebruikt worden om het effect van een toekomstige ontwikkeling die nog niet is vastgesteld door te rekenen. Dat wordt bijvoorbeeld gedaan voor MER² studies, waarbij de milieueffecten van een bepaalde ontwikkeling in beeld moeten worden gebracht.

Voor dit soort studies wordt een apart model opgesteld. Dat is in feiten een kopie van het bestaande verkeersmodel, maar dan wordt de betreffende ontwikkeling er zo realistisch mogelijk in gezet. Bij een goede modelstudie wordt voorafgaand aan dit soort studies het model gecontroleerd op juistheid (de eerder genoemde ingangscontrolé) en wordt gekeken of alle input (zones, SEG's, tellingen, netwerk) juist in het model zit. Het is technisch ook mogelijk om in zulke gevallen de standaard verkeerstoedeling te wijzigen als de feitelijke situatie daar aanleiding toe geeft. Uiteraard is het dan wel van belang om betrouwbare gegevens te hebben over deze andere verkeerstoedeling. Die betrouwbare gegevens kunnen worden verkregen door het uitvoeren van verkeerstelling of een kentekenonderzoek.

² Mileu Effect Rapportag

Conclusie

Het is dus mogelijk om het effect van een bepaalde ontwikkeling die nog niet is vastgesteld op een realistische en betrouwbare manier door te rekenen met het verkeersmodel. Ook de ontwikkeling van het DC kan op deze manier dus worden doorgerekend.

Om voor Geldrop voor deze belangrijke en zeer onwenselijke ontwikkeling een goed beeld te krijgen van de effecten, zijn wij van mening dat op z'n minst kraakhelder moet worden hoe de analyse met het verkeersmodel technisch heeft plaatsgevonden. Dit kunnen wij niet uit het verkeersonderzoek halen. Ook vanuit de ambtelijke organisatie krijgen wij hier geen goed antwoord op.

Zonder het antwoord op deze vraag hebben wij geen vertrouwen in de uitkomsten van het verkeersonderzoek. Immers de verdeling van maar 24% door Geldrop, is gevoelsmatig veel te laag, gezien het internationale karakter van een DC op deze locatie. Dit wantrouwen wordt verder gevoed doordat in het verkeersonderzoek staat vermeld dat de standaard verkeerstoedeling uit het model is gebruikt.

Als bevredigende antwoorden uitblijven zijn wij van mening dat een aanpassing van het verkeersonderzoek noodzakelijk is of dat er een nieuwe variant van het model moet worden gedraaid waarin wel op een realistische manier het DC wordt meegenomen.

Deze kritische houding is wat ons betreft volledig in lijn met de motie van 27 september.

Tenslotte helpt een goed onderzoek Geldrop straks om kosten die voortkomen uit het oplossen van knelpunten als gevolg van het DC te verhalen op Nuenen!