

## Refelingse Erven en de Smits van Oyenlaan

Wist u dat?:

- Bij oplevering en aankoop van woningen het bij veel kopers van buiten Nuenen niet bekend of gemeld was dat de Smits van Oyenlaan (SvO) als doorgangsroute direct achter de wijk gelokaliseerd zou worden?
- Wij sinds 1995 al in discussie zijn met de gemeente over geluidsoverlast. In een publicatie van de gemeente in Rond de Linde in 1996 over een regionale verkeersmilieu-kaart, die gebruikt werd in het kader van de Wet Geluidshinder, blijkt dat de gevelbelasting ten gevolge van wegverkeer ten hoogste **50 dB(A)** mag bedragen. “De gemeente stelt: sinds openstelling van SvO in 1985 is het aanbod aan voertuigen plm. 30% (1995) is toegenomen en zal de komende 10 jaar nog eens plm. 20% toenemen (2005). M.a.w. deze toename zou nog geen saneringsprobleem vormen.”  
Verder stelt de gemeente: “De hoogte van de wal is in 1993 nog nagemeten en is in overeenstemming met het bestemmingsplan. De wal zou een hoogte hebben van 1,5-2 meter. De gevelbelasting t.o.v. de verdiepingen zou voor het jaar **2005** volgens schatting geen **55 dB(A)** halen. Geen aanleiding tot het nemen van maatregelen. I.v.m. de doorstroomfunctie van de SvO is het nemen van verder snelheidsbeperkende maatregelen niet wenselijk” (correspondentie op 30 aug. 1995 en verzonden op 20 dec. 1995).
- Wij zelf metingen via de TU/e (fysicawinkel) hebben laten verrichten in **1996**, waar **60-65 dB(A)** geen **uitzondering was**.
- In een artikel in het Eindhovens Dagblad d.d. 10 oktober 1996 staat dat de wethouder erkende dat de geluidswal was ingezakt (in tegenstelling tot de correspondentie die door ons was ontvangen).
- De geluidswal destijds is opgehoogd naar 3,2 meter om plm. 2-3 dB(A) effect te hebben.
- In maart **2003** opnieuw metingen zijn verricht op ons verzoek door de TU/e (fysicawinkel) (huisnr. 122) welke vergeleken zijn met akoestisch onderzoek welke verricht was door de gemeente in 1998. Er is gemeten op 4,5 meter hoogte (zelfde hoogte waar de gemeente vanuit ging). Tijdens deze meting zijn 641 lichte, 14 middelzware en 40 zwaar motorvoertuigen gepasseerd in 30 min. tijd. Tijdstip 14.15-14.45 uur. Afstand tussen meetpunt en weg was 50 meter. 59 dB(A) was het langtijdgemiddelde geluidsniveau met correctie **56 dB(A)**. De hoogste gemeten waarde was 76,6 dB(A) (correspondentie 7 maart 2003).
- In oktober **2003** is er opnieuw op ons verzoek een meting gedaan door de TU/e (fysicawinkel) (huisnr. 128, 175) op 4,5 meter hoogte.  
Afstand tussen bron en meetpunt: 30 meter t.a.v. huisnr. 128: **54 dB(A)**; huisnr. 175, hoek Refelingse Erven en Klamperlaan afstand 8 meter **61 dB(A)**, maar liefst **6 dB(A)** hoger dan voorkeursgrenswaarde van **55 dB(A)** (correspondentie 23 okt. 2003).
- Brief aan de gemeente in sept. 2004: de toegenomen verkeersdruk heeft gevolgen voor de gezondheid bewoners door roet en uitlaatgassen. Dat bewoners hebben sinds ze in de wijk wonen last van de luchtwegen en staan onder doktersbehandeling. Het woonplezier is in ernstige mate aangetast. De wal is na aanpassing weer ingeklonken. De SvO loopt omhoog richting snelweg, waardoor de wal feitelijk steeds lager wordt t.o.v. weg.
- **De SvO aanvankelijk een randweg was en nu een doorgangsroute dwars door woonwijken.**

## **NOODKREET**

Niet alleen de Refelingse Erven ervaart overlast van de Smits van Oyenlaan maar ook de Witte Put en andere straten gelegen en/of in de buurt van de SvO.

Waar gaat het om? ONZE BELEVING EN ONZE GEZONDHEID

### **GELUIDSOVERLAST**

Het motorgeluid welke meestal nog eens versterkt wordt door het ruimschoots overschrijden van de toegestane snelheid is nagenoeg ondraaglijk.

Direct na de rotonde SvO – Klamperlaan rijdt men geen 50 maar.....

Het lijkt wel een start- en landingsbaan...

De snelheid wordt niet gehandhaafd door de politie, gemeente of provincie.

In de tuinen grenzend aan de SvO kun je op normaal stemniveau niet communiceren als bijvoorbeeld een motor passeert.

### **GEZONDHEID**

Door roet/fijnstof, CO2 uitstoot, i.v.m. intensiteit verkeer krijgt/kan men lichamelijke klachten krijgen, zoals aan de luchtwegen.

Er ontstaat irritatie door geluidsoverlast, stress.

Er is sprake van vermindering woongenot.

### **Wat heeft voorrang?**

Naleving ambtelijke procedures of het welzijn en gezondheid, welzijn van bewoners?

Het gaat niet om oeverloze technische discussies met de gemeente over meetresultaten, wettelijke normen en de interpretatie hiervan. Het gaat om de beleving en onze gezondheid.

*De gemeente is immers verantwoordelijk voor de algemene gezondheid van haar inwoners!*

We hebben begrepen dat de verwachting is dat de komende 10 jaar (**2030**) de intensiteit van het verkeer nog eens met **25%** gaat toenemen.

Dit kan toch niet onze toekomst zijn?

Wij willen een effectieve oplossing en kunnen een aantal ideeën aandragen:

- Handhaving 50 km vanaf rotonde SvO/Klamperlaan richting snelweg en visa versa.
- Aanpassen geluidswal. Niet meer van aarde aangezien deze is ingeklonken en niet echt effectief is gebleken. Het is bijv. effectiever een hoge wand van bijv. beton of steen te plaatsen dicht bij de weg.
- Aanpassen SvO naar enkelbaans, immers de rest van SvO is ook enkelbaans.

Of nog wenselijker (op langere termijn):

- De ruit rondom Eindhoven afmaken.
- Ontmoedigingsbeleid t.a.v. gebruik SvO als doorgangsroute.

Deze zaak sleept al sinds 1995 en door de lapmiddelen heeft het niet tot de gewenste resultaten geleid. Met de wetenschap dat de intensiteit van het verkeer alleen maar gaat toenemen en dus ook geluid en CO2-uitstoot richten wij ons tot u met deze **NOODKREET**

De beste manier voor de gemeente om te ervaren wat WIJ ervaren is om op locatie te komen. Hiervoor willen wij een afspraak maken.

Wij komen binnenkort bij langs met een handtekeningenlijst, waarop u onze noodkreet kunt ondersteunen.