

Een roerig avondje in Aarle-Rixtel over de Ruit

Op maandag 15 november was er een informatieavond in Aarle-Rixtel over de voorgenomen Noord-Oost Corridor, ook wel bekend als de Ruit om Eindhoven. Aanwezig in café De Vrienden ca 120 mensen, vooral uit Aarle-Rixtel en Lieshout, waaronder o.a. een handvol raadsleden en de voorzitter van het Dorpsplatform. Aanwezig met een gevolg van technische ambtenaren en communicatiejuffen waren gedeputeerde Yves de Boer (VVD) en de burgemeester van Helmond Fons Jacobs (CDA). Ook aanwezig voor de PS-fractie van de SP fractieondersteuner Bernard Gerard, die dit dossier al jaren onder zich heeft.

De Boer had het moeilijk, want de aanwezigen waren massaal Boos. Aarle-Rixtel ligt precies in de oksel van de N279 (dat is de weg langs de ZuidWillemsvaart die verbreed zou moeten worden) en de nieuwe weg, die langs het Wilhelminakanaal aangelegd zou moeten worden. Die laatste gaat dwars door zwaar beschermde en niet compenseerbare natuurgebieden, ook in Lieshout. Bovendien zou Aarle-Rixtel van de rest van de gemeente Laarbeek worden afgesneden en een enkeling vreesde daarna zelfs een Helmondse annexatie.

Die nieuwe weg zou een slordige miljard kosten.

De sfeer werd er niet beter op toen De Boer de aanwezigen Nimby's en Nivea's noemde (hetgeen betekent Not In My BackYard en Niet In mijn Voor- En Achtertuin).

Waarmee hij de zaal onrecht deed. Die voelde de situatie zeer fijn aan. Aan de verbreding van de N279, die Aarle-Rixtel ook de nodige extra overlast zal bezorgen, maakten de aanwezigen weinig woorden vuil, vooral omdat de logica van die maatregel te begrijpen valt. Alle woede concentreerde zich op het nieuwe tracé langs het Wilhelminakanaal, waarvan niet één aanwezige de logica zag.

De Boer kon die logica ook niet uitleggen. Hij begon al met de intro dat het besluit in de provincie al gevallen was, maar dat er nog niets definitiefs beslist was. Logischerwijs vroegen sommige aanwezigen zich dan ook af of ze hier voor het geslachtsorgaan van de poes zaten. Behalve een falend procedureel verhaal kreeg De Boer er ook geen overtuigend inhoudelijk verhaal uit. Zijn verhaal en het officiële verhaal bewieroken in abstracte bewoordingen Brainport en maken dan een enorme sprong dat er nieuw asfalt langs het Wilhelminakanaal moet. Welk concreet verkeerskundig probleem er nu eigenlijk moest worden opgelost, ontging de aanwezigen.

De zaal kon evenmin volgen waarom je de bestaande autoweg tussen Helmond en Eindhoven (die nauwelijks door natuurgebieden gaat) zou afwaarderen ten nadele van een nieuwe autoweg die met grote precisie door de meest hoogwaardige natuurgebieden gaat die de regio kent. Bovendien betekent dat afwaarderen niet meer dan dat men een 80 km/uur bord bij het begin en eind van de autoweg zet die ook straks nog steeds de kortste en rechtste verbinding is tussen Eindhoven en Helmond. Men kon zich niet voorstellen wat de natuurbehoevende ziel van de kenniswerker in Brainport hier nou mee opschoot.

Bernard Gerard vatte het samen door aan De Boer te vragen of hij nou kwam om met een miljard op zak (waarvoor De Boer een flinke greep in de opbrengst van Essent wil doen) een oplossing te bieden die op zoek was naar een probleem. Verder wist Gerard (die heel lang in de Eindhovense gemeenteraad gezeten heeft) nog heel goed dat indertijd bij het Tracébesluit over de Poot van Metz Rijkswaterstaat de regio nadrukkelijk had afgeraden om een Oostelijke omleiding te maken, juist vanwege het te verwachten verzet. Het was ook niet nodig, zei Rijkswaterstaat toen, want de Poot van Metz zou de files oplossen – en dat blijkt ook zo te zijn. Hoe kwam De Boer er dan bij te vertellen, aldus Gerard, dat het Rijk om het tracé langs het Wilhelminakanaal gevraagd had?

Verder merkte Gerard op dat De Boers miljard 50 keer het complete jaarbudget voor het openbaar vervoer van het SRE was. Was het nou niet logischer om met zoveel geld het mobiliteitsprobleem via andere middelen op te lossen?

Wat De Boer ook zei, het werd niet geloofd. Men snapte bijvoorbeeld niet waarom het argument van een geblokkeerde Poot van Metz nog gebruikt werd, nu die weg vier regionale en vier landelijke rijstroken had.

De meer gematigde minderheid in de zaal, die eerst de verbreding van de N279 wilde doorvoeren en dan wilde kijken of het nog zin had een weg langs het Wilhelminakanaal te leggen, werd bang gemaakt met onheilspellende sluipverkeersscenario's, die echter in het geheel niet onderbouwd werden. De meerderheid in de zaal wilde überhaupt geen nieuw asfalt langs het Wilhelminakanaal, ongeacht de effecten van de N279.

Het feitelijke verhaal, aldus Bernard Gerard, is dat er maar een paar instanties de weg langs het Wilhelminakanaal willen, waarvan de belangrijkste zijn de burgemeester van Helmond (die trouwens het eind van de vergadering niet afwachtte) en de Kamer van Koophandel. De gemeente Eindhoven heeft beperkt belang bij de weg, omdat het deel van het verkeer op de Ring en de Kennedylaan, dat van Helmond naar Tilburg wil, dan een alternatief krijgt. Maar dat is geen groot deel. Het meeste verkeer op die trajecten moet gewoon in Eindhoven zelf zijn. Gerard vindt het vanuit Eindhovens perspectief logischer om verkeersmaatregelen aan de bestaande trajecten te treffen, en om beter busverkeer te organiseren..

De avond eindigde in een strijdbare stemming. De Raad van State vloog al door de lucht en de 10000 eerdere handtekeningen uit Laarbeek werden vol trots nog eens gememoreerd. Tien mensen meldden zich meteen al bij Bernard Gerard voor verder contact over mogelijke acties, waaronder oude contacten uit de vroegere BOSE-actie. Uiteindelijk ging BOSE ook niet door.

Wordt vervolgd.

Bernard Gerard

040-2454879

b.gerard@kpnplanet.nl