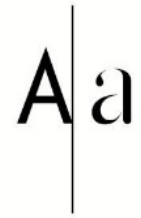


Aa

BA



Mobiliteitsvisie Nuenen

Gemeente Nuenen c.a.

Colofon

Titel:	Mobiliteitsvisie Nuenen
Auteur(s):	Martin Wouters, Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Nuenen c.a.
Projectnaam:	Mobiliteitsbeleid Nuenen
Projectnummer:	17023
Datum:	14 december 2017
Status:	Definitief (vastgesteld door gemeenteraad 14 december 2017)
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.

Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Fasering	6
1.3	Vervolg in een modulair beleid	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Mindset	11
2.1	Nuene landelijk dorp tussen twee steden	11
2.2	Kernbegrippen: Samen, Fiets, Leefbaarheid en Dorps karakter	11
2.3	Doelstellingen	14
3	Visie gemotoriseerd verkeer	16
3.1	Visie op de regionale verkeersstructuur	16
3.2	Visie op de lokale verkeersstructuur	21
4	Visie leefbaarheid	24
5	Visie fietsverkeer	27
6	Visie openbaar vervoer	30
7	Visie verkeer en parkeren centrum	32
8	Visie verkeersveiligheid	34
9	Visie SMART Mobility	38

Bijlagen

Bijlage 1: Samenvatting inventarisatie

VrA | ag

Een helder antwoord

*Het is belangrijk de werkelijke behoefte achter de vraag te achterhalen.
Deze visie is de basis voor het beantwoorden van specifieke vraagstukken.
Met dit inzicht én de juiste expertise zorgen we voor waardevol resultaat.*

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Wens nieuw beleid

De gemeente Nuenen was toe aan een nieuw mobiliteitsbeleid. In 2011 heeft de gemeenteraad van Nuenen het Verkeersstructuurplan (VSP 2) vastgesteld. Dit plan gaf sindsdien richting aan het verkeersbeleid van de gemeente, maar is inmiddels 'op leeftijd'. Nuenen heeft daarom behoefte aan een actualisatie van het verkeersbeleid van de gemeente. Dit past ook binnen de wettelijke verplichting die elke gemeente heeft om beleid op te stellen, uiteraard met mogelijkheden tot inspraak.

De wens bestond om actuele verkeerskundige onderwerpen, bestuurlijke voorkeuren en het regionale beleid te verwerken in nieuw beleid. Het beleid biedt daarmee de mogelijkheid om weloverwogen en in samenhang (en dus niet ad hoc) met maatregelen invloed uit te oefenen op het functioneren van het mobiliteitssysteem. Om dit mogelijk te maken, is een participatietraject doorlopen voordat de visie werd vastgesteld door de gemeenteraad.

Analyse nodig van maatregelen in de bereikbaarheidsagenda

De 21 gemeenten van de regio Eindhoven - waaronder de gemeente Nuenen - hebben een Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' van juni 2016 vastgesteld met daarin een langere termijn aanpak voor de mobiliteit in de regio. Voor het gebied rondom Nuenen is € 55,75 miljoen aan financiële middelen gereserveerd voor de mobiliteitsopgaven. Na het vaststellen van het regionale beleid zijn de voorbereidingen op de uitvoering van de regionale projecten die hieruit voortvloeien snel van start gegaan. Ook werken de regio en de provincie Noord-Brabant aan een nieuw Provinciaal mobiliteitsbeleid in het traject 'De toekomst van mobiliteit in Brabant'.

Voor de projecten worden subsidieregelingen opengesteld waarop we aanspraak kunnen maken. De financiële middelen zijn echter beperkt en projecten komen alleen in aanmerking voor subsidies wanneer deze passen binnen de Bereikbaarheidsagenda. We moeten dus keuzes maken welke opgaven we het belangrijkste vinden.

De gemeenteraad van Nuenen besloot eind 2016 in te stemmen met een analyse naar de optimale invulling van de maatregelen, uitwerking en financiering van het geselecteerde pakket van Deel 1 van het maatregelenpakket (omgeving 'De Ruit'), aangeduid als aanbod Bereikbaarheidsakkoord. Dus: voordat er keuzes worden gemaakt, maken we eerst een analyse (van gegevens en draagvlak) en stellen we passend beleid vast in december 2017. Op dit punt wijkt het besluit van de

gemeenteraad van Nuenen af van de regio. In de andere 20 regiogemeenten is wel ingestemd met de maatregelen.

Ontsluiting woningbouw Nuenen-West

Aan de zuidwestkant van Nuenen worden de komende 20 jaar in totaal 1.550 woningen gebouwd. De interne en externe ontsluiting van Nuenen-West ligt vast in het bestemmingsplan (2008). Bij een algemene herijking van het plan is deze verkeersstructuur nogmaals tegen het licht gehouden. In het rapport 'Herijking verkeersstructuur Nuenen-West' (september 2015) zijn concreet twee verbeteringen genoemd, die ook in het eerder vastgestelde VSP2 voorkwamen, namelijk de verbindingsboog Meierijlaan en het openstellen van de busbaan voor autoverkeer van de Geldropse dijk van en naar de A270.

De gemeente Nuenen heeft een bestemmingsplan in procedure gebracht om de verbindingsboog Meierijlaan mogelijk te maken, maar dit plan is uiteindelijk niet vastgesteld. De raad constateerde onrust bij omwonenden over de hinder die zou ontstaan volgens berekeningen in het zogenaamde "worst case scenario". Het plan verbindingsboog Meierijlaan werd gekoppeld aan het openstellen van de op- en afritten Geldropse dijk-A270, eveneens in 2011 vastgesteld in de gemeenteraad in het kader van VSP2. De raad heeft aangegeven eerst "duidelijkheid te verlangen met betrekking tot de eventuele voortgang openstelling busbaan". Dit verzoek van de gemeenteraad is dus mede aanleiding geweest tot het opstellen van een nieuw mobiliteitsbeleid. Nader onderzoek in het kader van het Bereikbaarheidsakkoord moet dus ook de gewenste duidelijkheid geven over de toekomst van de busbanen Geldropse dijk-A270.

1.2 Fasering

Het nieuwe mobiliteitsbeleid van Nuenen is in een aantal fasen opgesteld. De fasering zorgde ervoor dat mijlpalen afgebakend waren en dat de juiste bouwstenen klaar liggen voor de volgende fasen.

We pasten de volgende fasering toe bij het opstellen van het Nuenens mobiliteitsbeleid:

- Fase 0: Opstellen voorlopige mobiliteitsvisie Nuenen in de regio
- Fase 1: Inventarisatie
- Fase 2: Opstellen mobiliteitsvisie Nuenen
- Fase 3: Opstellen mobiliteitsbeleid Nuenen

Na het vaststellen van het beleid volgt nadere uitwerking in reguliere activiteiten en regionale en lokale projecten.

De fasering, met een toelichting op de doorlopen stappen en het proces, is terug te lezen in het inventarisatiedocument. De gehanteerde werkwijze, onder andere het borgen van de samenhang met andere beleidsvelden en de samenwerking met de externe werkgroep, staat eveneens beschreven in het inventarisatiedocument.

Stand van zaken najaar 2017

Fase 0 is afgerond met de vaststelling van de voorlopige visie 'Nuene in de regio' door het college op 18 april 2017. Deze stap is vooruitlopend uitgevoerd om in de regio op tijd input te kunnen verzorgen in het proces rondom de bereikbaarheidsagenda. De resultaten van fase 1 staan beschreven in het inventarisatiedocument en zijn samengevat in bijlage 1.

Fase 2, het opstellen van de mobiliteitsvisie is uitgewerkt in voorliggend document. Startpunt hiervoor was de voorlopige visie 'Nuene in de regio' uit fase 0. Deze visie is verder integraal uitwerkt. Ook hebben we in de aangepaste visie de reacties uit de regionale afstemming en vanuit de werkgroep verwerkt. Besluitvorming over de mobiliteitsvisie vindt plaats in december 2017¹. Fase 3 is het uitwerken van het beleid in modules en een integraal maatregelenpakket. De eerste voorbereidingen hiervoor zijn inmiddels in gang gezet. Besluitvorming over fase 3 vindt medio 2018 plaats.

"Under construction"

Het verkeersbeleid is dus volop in ontwikkeling. Stap voor stap wordt het opgesteld en vastgesteld. Dat betekent niet dat we helemaal stil vallen met de uitvoering. Er komen kansen voorbij die getoetst worden aan het huidige beleid, in de regio en in samenhang met de reeds vastgestelde nieuwe onderdelen. Bij gebrek aan vastgesteld beleid kunnen sommige regionale onderwerpen bijvoorbeeld al getoetst worden aan opvattingen van het college en/of de werkgroep, voordat het beleid helemaal uitontwikkeld en vastgesteld is. Veel ontwikkelingen hebben een lange doorlooptijd, waarbij een initiatief niet altijd kan wachten. Deze aanpak is overeenkomstig de aanpak die geldt in de regio. De samenwerkende regiogemeenten noemen deze aanpak een 'adaptieve programmering'.

¹ Voorliggende mobiliteitsvisie is vastgesteld op 14 december 2017 onder voorwaarde van het volgende amendement en de motie, namelijk:

Amendement: Aan het raadsbesluit de volgende beslispunten toe te voegen:

- De mogelijke openstelling van de op-en afritten te blokkeren totdat alle mogelijkheden van een zuidelijke ontsluiting op de A270 van Nuene West door de raad zijn besproken en er een keuze is gemaakt.
- In de toegezegde fysieke metingen met betrekking tot fijnstof en geluid ook de Geldropse dijk mee te nemen en z.s.m. doch uiterlijk 1 maart 2018 meetpunten te plaatsen op de Smits van Oyenlaan, Europalaan en de Geldropseweg m.b.t. geluidsniveau, fijnstof en verkeersintensiteiten

Motie: Het college wordt verzocht om:

- In contact te treden met ProRail en de provincie Noord Brabant, in het kader van het Bereikbaarheidsakkoord, om een studie te laten uitwerken naar de fysieke en financiële mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van de Collse Hoefdijk met spoorlijn. Dit betreft drie varianten: 1) Alles gelijkvloers, 2) Weg onder het spoor en 3) Spoor onder de weg.
- Te bezien op welke wijze er eventueel extra's subsidies kunnen worden aangevraagd voor de mogelijk ongelijkvloerse kruising.
- En de resultaten voor te leggen aan de raad.

1.3 Vervolg in een modulair beleid

Deze Mobiliteitsvisie Nuenen beschrijft ons mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Op basis hiervan zetten we koers naar verdere uitwerking. De visie is opgedeeld in 7 hoofdstukken.

- Gemotoriseerd verkeer
- Leefbaarheid
- Fietsverkeer
- Openbaar vervoer
- Verkeer en parkeren centrum
- Verkeersveiligheid
- SMART Mobility

Uitwerking in beleidsmodules volgt

Ieder hoofdstuk van de visie wordt in een verdiepingsslag in fase 3 uitgewerkt in modules. De modules bevatten het beleid voor de verkeerskundige onderwerpen naar beleidskeuze, maatregelen en projecten. Dat betekent dat ieder onderdeel een eigen losbladige module in de ordner vormt. In elke module benoemen we acties en maatregelen. De acties en maatregelen zijn voorzien van een kostenindicatie op basis van kentallen en/of een tijdsbesteding voor ambtelijke uren. De urenindicatie biedt input voor de ambtelijke en regionale planning, bijvoorbeeld wanneer acties door de gemeente uitgezet, geïnitieerd of voorbereid moeten worden.

Het voordeel van een modulaire opzet is dat in de toekomst actualisatie op onderdelen mogelijk is. Dit kan naar behoefte en zonder een plan helemaal opnieuw uit te moeten werken. Een modulair opgebouwd mobiliteitsplan is eenvoudig of met beperkte aanpassing/investering actueel te houden of te maken. De actuele landelijke, provinciale, regionale en lokale ontwikkelingen worden verwerkt en aangepaste module(s) worden vastgesteld en toegevoegd.

Module 8 'integraal beleid en maatregelen'

Het beleid in de zeven modules biedt - uiteindelijk - input voor de verdere uitwerking in reguliere activiteiten en projecten. De acties en maatregelen per module gaan we aan elkaar toetsen en aan andere modules, dit leidt tot een integraal maatregelenpakket met een bijbehorende fasering. Door deze maatregelenpakketten aan elkaar te verbinden wordt het mogelijk werk-met-werk te maken en de genoemde bedragen in de begroting op te nemen. Het integraal maatregelenpakket vormt de input vanuit het vakgebied verkeer voor de afstemming met andere beleidsvelden en in de regio.

Het beleid krijgt een looptijd tot 2030, met werkzaamheden die jaarlijks moeten gebeuren, concrete maatregelen en projecten voor de eerste jaren en maatregelen die nog verder moeten worden uitgewerkt voor de langere termijn. Door het integraal maatregelenpakket te formuleren als module 8 'integraal beleid en maatregelen' kunnen we dit periodiek herijken en opnieuw vaststellen. Dit sluit aan bij de regionale adaptieve werkwijze die wordt toegepast in de bereikbaarheidsagenda.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de 'mindset', de kijk van Nuenen op verkeer en vervoer, en de doelstellingen die ten grondslag liggen aan deze Mobiliteitsvisie en de uitwerking in modules. De hoofdstukken drie tot en met negen beschrijven de visie van Nuenen voor gemotoriseerd verkeer, leefbaarheid, fietsverkeer, openbaar vervoer, verkeer en parkeren centrum, verkeersveiligheid en SMART Mobility. De samenvatting van de inventarisatie die voorafging aan het opstellen van de visie is te vinden in bijlage 1.

Voorliggende visie is geschreven in de wij-vorm. Als we in dit document 'we' of 'wij' schrijven bedoelen we de gemeente Nuenen, vertegenwoordigd door het college en de gemeenteraad. De keuzes in deze visie zijn beschreven alsof het beleid al is vastgesteld. Uiteraard geldt de visie pas als gemeentelijk beleid, nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad.

TA | a k

Resultaat is onze taak

Beleid dient als middel om ideeën om te zetten in resultaat. Vooraf is het belangrijk om voor verschillende mobiliteitsthema's onze visie scherp te formuleren. Het is onze taak om de diverse belangen inzichtelijk te krijgen om de vertaling te kunnen maken naar concrete voorstellen en adviezen. We realiseren oplossingen die uitvoerbaar zijn en op draagvlak mogen rekenen. Want resultaat dat waarde toevoegt, dat telt.

voor goed

2 Mindset

2.1 Nuenen landelijk dorp tussen twee steden

Nuenen is een landelijk dorp liggend tussen twee steden in de metropoolregio Eindhoven. Hierdoor vult Nuenen de steden aan en vormt het een contramal ten opzichte van de stedelijke dynamiek. Binnen Brainport zorgt Nuenen voor de Soft Touch binnen de High Tech omgeving. De thema's in de stad (innovatie en design) vult Nuenen aan met natuur en erfgoed. De afstand tussen Strijp S en het Brabantse land met zijn agrarische bedrijven liggen op steenworp van elkaar. Veel werknemers van de Brainport wonen in Nuenen vanwege het dorpse karakter.

2.2 Kernbegrippen: Samen, Fiets, Leefbaarheid en Dorps karakter

Het regionale Bereikbaarheidsakkoord, zoals beschreven in de rapportage 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden', kent drie kernbegrippen: Samen, Co-Modaal en Slim. Wij sluiten ons voor wat onze mindset betreft, de Nuenense kijk op verkeer en vervoer, gedeeltelijk aan bij deze mindset. Daarnaast vullen we deze aan met Nuenense thema's.

De Nuenense kernbegrippen in het mobiliteitsbeleid zijn:

- Samen
- Fiets
- Leefbaarheid
- Dorpse karakter van het centrum

Samen

In de regio werken wij samen met andere gemeenten en de provincie, dit is expliciet benoemd in de Bereikbaarheidsagenda. We willen het vervoerssysteem van Nuenen, als onderdeel van het regionale systeem, verbeteren. Door de samenwerking in de regio oefenen we, samen met onze partners, invloed uit op de voor Nuenen relevante projecten. Daarmee zorgen we voor draagvlak, integraliteit, samenhang en prioritering op langere termijn tussen lokale en regionale projecten. In het bereikbaarheidsakkoord zijn diverse regionale projecten benoemd. Het betreft echter een adaptieve agenda, dat wil zeggen dat wijzigingen mogelijk zijn. Daarom beoordelen we de regionale projecten en passen of vullen we deze, daar waar nodig, aan in het belang van Nuenen.

Daarnaast werken wij ook in Nuenen lokaal samen, dit doen we met onze inwoners en andere belanghebbenden. We willen ze actief betrekken bij de verkeersplannen. We bekijken de

mogelijkheden om de bestaande werkgroep, voor het opstellen van dit plan, een structureel karakter te geven.

In dit visiedocument hebben wij de belangen van Nuenen, waar mogelijk, laten aansluiten bij de kaders van de regionale bereikbaarheidsagenda. In sommige gevallen accepteren we dat onze visie op bepaalde punten afwijkt van die van de regio. Ook kan het uiteraard in de praktijk zo zijn dat nieuwe inzichten het nodig maken om onze visie op een andere manier dan beschreven te realiseren. Waar dat van toepassing is, geven we aan welke regionale keuzes in strijd zijn met het Nuenense belang en hoe we hiermee omgaan.

Fiets

Nuenen kiest ervoor om door het verbeteren van de fietsvoorzieningen aan te sluiten bij de ambitieuze visie in de bereikbaarheidsagenda. We zien een flinke potentie in de rol van de fiets in het mobiliteitssysteem. Dit komt door de gunstige fietsafstanden van Nuenen naar Eindhoven en Helmond en de ontwikkelingen rondom e-bikes. De plannen voor Nuenen hebben we beschreven in onze visies op fiets. In de bereikbaarheidsagenda is vastgesteld dat de regio werkt aan co-modaliteit: een optimale prestatie van het mobiliteitssysteem van verschillende vervoerswijzen. De verbindingen voor het openbaar vervoer in het regionale systeem zijn voor Nuenen echter al goed met de aanleg van de uitstekende voorzieningen van de HOV2. Ook de voorzieningen voor autoverkeer zijn goed. We geven dan ook prioriteit aan de fiets in het beleid. In alle doelstellingen in de volgende paragraaf heeft de fiets dan ook een belangrijke rol.

Leefbaarheid

Leefbaarheid en het woongenot in Nuenen vinden we erg belangrijk. Teveel verkeer past niet bij het dorpse karakter van Nuenen. Dit conflicteert soms met de wens om de bereikbaarheid van Nuenen voor gemotoriseerd verkeer te behouden en te faciliteren. Onze hoofdwegen zijn immers ook belangrijk voor de bereikbaarheid van Nuenen en de regio. Wij wensen een inrichting van de hoofdwegen met een dorps karakter, waar het verkeer rustig rijdt en waardoor de stedenbouwkundige samenhang tussen de wijken van Nuenen verbetert. Het dorpse karakter in de kerkdorpen, het centrum van Nuenen en de woonwijken willen we behouden door hier alleen bestemmingsverkeer toe te staan. In de woongebieden nabij de hoofdwegen beperken we waar nodig en waar mogelijk de overlast.

Dorps karakter van het centrum

Nuenen is een landelijk dorp, liggend tussen twee steden in de metropoolregio Eindhoven. Nuenen, Gerwen, Nederwetten, Eeneind zijn prachtige kernen in de natuur. Veel werknemers van de Brainport wonen in Nuenen vanwege de plezierige dorpse sfeer, veel groene kwaliteiten en een aangename historische context. Kernbegrippen die hierbij meespelen en relevant zijn voor de invulling van het mobiliteitsbeleid zijn:

- Gezellig en levendig: Functiemenging in het centrum levert levendigheid: wonen, winkels, horeca, voorzieningen en bedrijvigheid komen naast elkaar voor. Verkeer kan bijdragen aan de levendigheid, maar is duidelijk te gast.
- Bereikbaar en gastvrij: Bezoekers en bewoners moeten de kernen in de gemeente en het centrum goed en gemakkelijk kunnen bereiken. Het verkeer in het centrum is te gast en draagt bij aan de levendigheid.
- 'Van Gogh village': Bezoekers krijgen de kans meer te beleven dan het kerkje en het Vincentre. Het centrum als totaal profiteert van het bezoek. We versterken de charme en de allure die hiervoor nodig zijn. De 'Van Gogh' locaties moeten vooral goed bereikbaar zijn voor bussen en fietsers.
- Dorps en lommerrijk: Schaal en maat van bebouwing ademen dorpsheid, de oude lintwegen met de historische panden zijn de identiteitsdragers die met zorg worden gerespecteerd. Het groen is karakteristiek voor het centrum van Nuenen.

2.3 Doelstellingen

Op basis van de inventarisatie, de mindset en discussie met de werkgroep zijn een aantal doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid geformuleerd:

1. Behoud van de goede bereikbaarheid

Nueneen is op dit moment goed bereikbaar met de auto, voor het vrachtverkeer en met de (HOV) bus. Dat willen we behouden. Dit is ook belangrijk voor de economie van Nueneen. De bereikbaarheid voor fietsers en de herkenbaarheid van de routes kan verbeterd worden. De bereikbaarheid van de dorpskernen Nederwetten, Eeneind en Gerwen met het openbaar vervoer kan verbeterd worden. In de spitsperiodes zijn er richting Eindhoven vertragingen voor het autoverkeer. Ondanks de aanwezigheid van het spoor is de gemeente Nueneen niet rechtstreeks bereikbaar met de trein.

2. Verbeteren van de leefbaarheid en gezondheid

Vanwege de kwaliteit van de leefomgeving in Nueneen streven we ernaar om de ervaren geluidsbelasting te verminderen en werken we actief aan het verminderen van nadelige gezondheidseffecten als gevolg van luchtvervuiling door het autoverkeer. Wij zijn daarin ambitieuzer dan volgens normeringen nodig is. Het ervaren geluidsniveau rondom de Smits van Oyenlaan, A270 en het spoor nabij Nueneen willen we verlagen. We streven naar behoud van de rust, de natuur en het groene karakter van het omvangrijke buitengebied (o.a. genoemd zijn Dommeldal, Stad van Gerwen en het bosgebied tussen Nueneen en Helmond).

3. Verbeteren van de verkeersveiligheid

We willen een verkeersveilige gemeente zijn. Objectief gezien is het ons streven, passend binnen de landelijke doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid, het aantal ongevallen te verminderen of de gevolgen ervan te beperken. Daarnaast willen we de subjectieve verkeersonveiligheid (de beleving) en het gedrag van verkeersdeelnemers verbeteren. Dit heeft ook een positieve invloed op leefbaarheid. De meeste aandacht gaat uit naar onoverzichtelijke voorrangssituaties en onveilige oversteeklocaties op de hoofdwegen voor fietsers en voetgangers. We hebben extra aandacht voor de vergrijzing van de bevolking door het aanbieden van passende mobiliteitsvoorzieningen en inrichting van wegen voor deze groeiende doelgroep.

4. Behoud dorps karakter en een attractief centrum

Het authentieke dorpsgezicht moet behouden blijven en teveel autoverkeer dat door het centrum rijdt, hoort daar niet bij. Het verkeer in het centrum is te gast en draagt bij aan de levendigheid. Het kern winkelgebied bestaande uit de straten Parkstraat, Park, Berg en Vincent van Goghstraat willen we attractiever maken. Ook streven wij naar het behoud van de rust en het dorps karakter in de kernen Eeneind, Gerwen en Nederwetten.

5. Stimuleren van toerisme en recreatie

Wij zijn trots op onze fraaie gemeente en willen Nuenen ook aan anderen tonen. Bovendien zijn toerisme en recreatie belangrijke inkomstenbronnen voor een deel van de ondernemers in de gemeente. Het gaat vooral om de bezoekers rondom het thema 'Vincent van Gogh' en de bezoekers van de omgeving Gulbergen. We willen als gemeente werken aan de verbetering van de bereikbaarheid van de bestemmingen, door verkeer-gerelateerde activiteiten van toerisme en recreatie mogelijk te maken. We hebben aandacht voor fietsroutes, een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het centrum voor voetgangers en beleving van het groene karakter van het buitengebied.

6. Streven naar een duurzaam Nuenen

Om ook op de lange termijn aantrekkelijk te zijn voor inwoners en bedrijven en klimaatveranderingen tegen te gaan, zetten wij in op duurzaamheid in het mobiliteitsbeleid. We stimuleren indien mogelijk het gebruik van emissieloze vervoermiddelen, zoals de elektrische auto, fietsen en elektrische aangedreven bussen.

3 Visie gemotoriseerd verkeer

3.1 Visie op de regionale verkeersstructuur



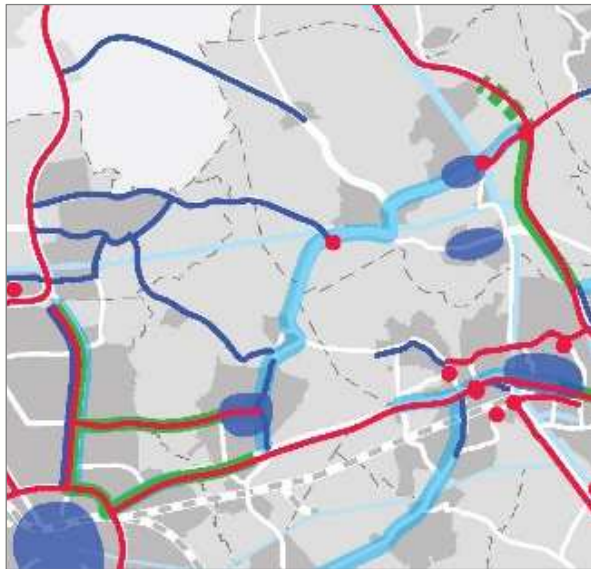
Vanwege de korte afstand naar Eindhoven en Helmond is Nuenen goed bereikbaar met de auto en voor het vrachtverkeer. Dat willen we behouden. Dit is ook belangrijk voor de economie van Nuenen, want verkeer ontstaat door activiteiten. Woon- en werk- en activiteitenlocaties zijn verbonden. Traditioneel is autoverkeer daarin belangrijk.

Grote groepen mensen zijn voor hun mobiliteit afhankelijk van de auto. Door de afstand is de fiets niet altijd een alternatief en niet alle locaties zijn voldoende met openbaar vervoer ontsloten. Dit geldt voor gemotoriseerd verkeer dat Nuenen zelf genereert door forensen en bedrijvigheid (extern verkeer). Het is daarom van belang dat Nuenen vanuit de omgeving goed bereikbaar is en de omgeving vanuit Nuenen.

Knelpunten in bereikbaarheidsagenda erkend, toekomst is onzeker

In en rondom Nuenen zijn in de Bereikbaarheidsagenda knelpunten gedefinieerd. Het gaat daarbij vooral om knelpunten voor wat leefbaarheid en doorstroming van hoofdwegen betreft.

Leefbaarheidsknelpunten zijn aangegeven in blauw, dit is onder andere verkeer over hoofdwegen van Nuenen, sluisverkeer via niet geschikte wegen en geluidsoverlast. Knelpunten in relatie tot de doorstroming van hoofdwegen zijn aangegeven in rood, dit zijn onder andere A270-Eisenhowerlaan-RING-Kennedylaan en Europalaan-Sterrenlaan.



figuur 1: benoemde knelpunten in de regionale bereikbaarheidsagenda

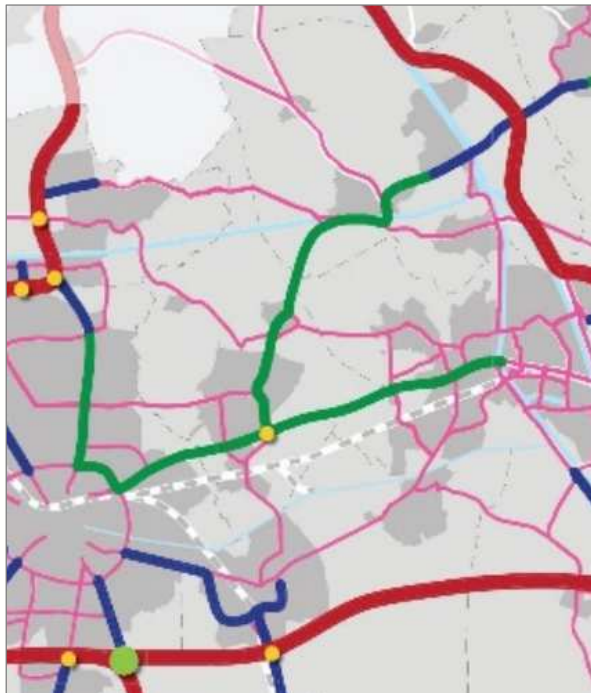
De knelpunten die regionaal globaal benoemd zijn in de bereikbaarheidsagenda herkennen wij. Om de knelpunten te toetsen en om meer gedetailleerd beeld te krijgen, voerden we in maart 2017 verkeersmetingen uit in Nuenen. Deze meting geeft een beeld van de huidige situatie. Het is nu nog onduidelijk of de regionale stromen door Nuenen in de toekomst toenemen, maar dit verwachten we wel. Om de inrichting van wegen af te kunnen stemmen op de toekomstige verkeersstromen en effecten van maatregelen, autonome groei, nieuwbouw en bedrijvigheid vooraf te kunnen voorspellen is een verkeersmodel nodig. Er is nu geen betrouwbaar verkeersmodel, met daarin de nieuwe verkeersvoorspellingen, beschikbaar. Dit verkeersmodel wordt pas in 2018 verwacht.

Visie in de bereikbaarheidsagenda

In de visie in de bereikbaarheidsagenda zijn ambities vastgelegd om gezamenlijk te komen tot een samenhangend mobiliteitssysteem. De regio heeft een strategie voor het opwaarderen van de hoofdwegen aan de rand van de regio, onder andere A50, N279 Veghel-Asten, A67 en de A2/N2. Deze wegen worden in de bereikbaarheidsagenda de 'robuuste rand' genoemd, zie rood in figuur 2. De ambitie is om verkeer zo veel mogelijk via deze wegen te leiden. Daarnaast zet de regio in op een mix van maatregelen, dit zijn fysieke maatregelen voor fiets, OV, auto, knooppunten en SMART Mobility maatregelen.

De maaswijdte van het beschikbare hoofdwegennet rondom Nuenen is echter zo groot dat verkeer min of meer aangewezen is op de zogenaamde 'bundelingsroute', zie groen in figuur 2. De bundelingswegen rondom Nuenen zijn de N615-Smits van Oyenlaan en de A270-Eisenhowerlaan-Ring-Kennedylaan. Deze autoverbindingen wil de regio conserveren. Daarmee wordt bedoeld dat

alleen verkeer wat op deze verbinding moet zijn, daar blijft rijden. Op deze wegen is een intensiteitstoename niet wenselijk en rondom deze wegen blijft een goede leefbaarheid belangrijk. Aan de andere kant moet het verkeer hier wel doorstromen voor een goede bereikbaarheid van het gebied en om sluiproutes te voorkomen.



figuur 2: regionale visie rondom Nuenen

Verkeer door de kern blijft, wijzigingen in de wegenstructuur zijn niet realistisch.

De Nuenense kern kent twee belangrijke wegen voor gemotoriseerd verkeer; de Europalaan en de Smits van Oyenlaan. Deze lopen door de kern en scheiden de verschillende wijken. Verkeer op de relaties vanuit Geldrop en Helmond naar Eindhoven en A58/A50 knooppunt Ekkersrijt en verkeer vanuit Lieshout – Gemert naar Eindhoven en A58/A50 knooppunt Ekkersrijt rijdt door het dorp. Een weg om de kern heen, die een alternatieve verbinding vormt voor deze relaties, zou een verbetering betekenen voor de leefbaarheid in het dorp. Dit is door de gemeente ook bepleit in de regio tijdens studies en procedures in de trajecten BOSE en de Noordoost Corridor. Beide trajecten hebben geen nieuwe weg opgeleverd. We moeten er nu dan ook van uitgaan dat er de komende jaren geen grootschalige nieuwe infrastructuur aangelegd wordt voor gemotoriseerd verkeer in het buitengebied. Dat is deels een bewuste keuze van de gemeente Nuenen. Daarnaast is het een gegeven dat de structuur niet ideaal is voor de leefbaarheid, de veiligheid in het dorp of de bereikbaarheid voor het regionale autoverkeer. Een groot deel van het overige regionale gemotoriseerd verkeer zal dan ook het Nuenense wegennet blijven gebruiken, omdat het verkeer geen gunstige alternatieve routes heeft of krijgt.

Faciliteren van de doorstroming op én leefbaarheid rondom de hoofdwegen

Het is de taak van de overheid om het autoverkeer op een acceptabele manier te faciliteren op de daarvoor geschikte wegen. In Nuenen hebben we daarom de A270 als regionale stroomweg, de Smits van Oyenlaan als gebiedsontsluitingsweg en regionale bundelingsweg en de Europalaan als gebiedsontsluitingsweg gekenmerkt. Autoverkeer willen we hier faciliteren en daarbij de leefbaarheid én doorstroming in acht nemen. Wij beseffen dat die onderwerpen op gespannen voet staan. Enerzijds de doorstroming goed willen houden om sluipverkeer in de wijken te voorkomen. Anderzijds willen we de overlast in de omgeving van die wegen beperken. We willen dat in eerste instantie doen door het op een betere manier benutten van de wegen. Op de hoofdwegen willen we het verkeer met een lagere snelheid beter laten doorstromen en in de omgeving van de weg de benodigde maatregelen nemen om de leefbaarheid te vergroten.

Structurele oplossingsrichtingen

We herkennen vier structurele oplossingsrichtingen die moeten zorgen voor een acceptabele verkeerssituatie in Nuenen.

Robuuste rand om te voorkomen dat verkeer door Nuenen rijdt.

We onderschrijven het regionale plan voor een capaciteitsvergroting op de 'robuste rand' van autowegen (A67-A50-N279 Veghel-Asten). Dit is een goede principeoplossing om de verwachte toename van (boven)regionale stromen vanaf de N615 op te vangen. Immers, in de huidige situatie heeft de regionale bundelingroute Smits van Oyenlaan-A270-Ring-Kennedylaan niet voldoende capaciteit om al het regionale verkeer te verwerken. Maatregelen om het verkeer afkomstig vanuit het gebied ten oosten van de N279 naar de robuuste rand te geleiden zijn belangrijk. Wij willen voorkomen dat dit verkeer via de Lieshoutseweg/N615 door Nuenen rijdt.

Bundelingsroute: Geen vertragingen en wachtrijen op de A270-Eisenhowerlaan-RING-Kennedylaan

Wij willen voorkomen dat er in de ochtendspits sluipverkeer ontstaat op lokale Nuenense wegen. In de huidige situatie is er sluipverkeer als gevolg van de wachtrij nabij de A270/Wolvendijk in de richting van Eindhoven. De overlast wordt ervaren op de wegen: Europalaan, Geldropsedijk, Opwettenseweg, Gerwenseweg-centrum en Boord. Daarnaast zijn de vertragingen ongewenst voor Nuenense forenzen. Het heeft daarom onze hoogste prioriteit de doorstroming te verbeteren op de regionale bundelingsroute A270/Ring/J.F. Kennedylaan in de richting van Eindhoven en verder richting de A50/A58. Onze visie is dat het Nuenense verkeer zoveel mogelijk vanuit de Collse Hoefdijk via de A270 naar Eindhoven en verder rijdt. Op deze routes vinden we lange wachtrijen en vertragingen ongewenst.

Bundelingsroute: Smits van Oyenlaan vloeiend rijdend verkeer zonder extra verkeer aan te trekken.

Het definitief wegwerken van de doorsnijding van het dorp door nieuwe hoofdwegen aan te leggen, bijvoorbeeld een nieuwe randweg Oost of grote ruit², is op korte termijn niet realistisch. We zetten daarom eerst in op het zo goed mogelijk faciliteren van het verkeer via Nuenen. Het uitgangspunt is daarbij dat geen afname van de leefbaarheid ontstaat. We willen de Smits van Oyenlaan zodanig inrichten dat de afwikkeling van regionaal verkeer door het dorp vloeiend verloopt, dus met gelijkmatige snelheid, zonder extra regionaal verkeer aan te trekken. Wij denken aan maatregelen als de aanleg van voorrangspoleinen op enkele kruispunten en het aanhaken bij het regionale systeem voor slimme aansturing van verkeerslichten op de Smits van Oyenlaan. Een geavanceerde versie van dit netwerkmanagementsysteem (C-ITS systeem), waarbij regionale netwerkeffecten en communicatie met voertuigen ingezet worden, is in ontwikkeling.

Randweg oost is een uiterst alternatief indien het maatregelenpakket onvoldoende bijdraagt aan de leefbaarheid.

We overwegen pas een randweg Nuenen Oost tussen de Lieshoutseweg en de A270 als er, ondanks de genoemde oplossingsrichtingen, toch nog een vermindering van de leefbaarheid in Nuenen wordt voorspeld. Om deze keuze tijdig te kunnen maken stellen we voorafgaand aan planvorming minimale waarden voor de leefbaarheid (geluid, verkeershoeveelheden en luchtkwaliteit) als toetsingscriteria vast. De criteria passen we gedurende het proces toe op de verwachte werking van het totale integrale maatregelenpakket.

Een oostelijke randweg heeft een (te) grote landschappelijke impact. Wij willen een rustig en groen buitengebied als buffer tussen de steden Eindhoven en Helmond. Daarbij ligt deze randweg verkeerskundig niet logisch voor de belangrijkste regionale verplaatsingen, die vooral gericht zijn tussen Helmond en Eindhoven/knooppunt Ekkersrijt. De route zorgt naar verwachting dan ook niet voor afvangen van het Nuenens verkeer van de Smits van Oyenlaan. Een nieuwe weg is bovendien in strijd met de gemeentelijke structuurvisie, want we willen in dit gebied geen nieuwe landschappelijke doorsnijdingen. Ten slotte brengt de realisatie hoge kosten met zich mee. Deze nadelen wegen niet op tegen de beperkte verbetering van de leefbaarheid in Nuenen.

² We staan pas open voor het toepassen van grootschalige alternatieven wanneer voorgaande oplossingsrichtingen en technologische ontwikkelingen (SMART-Mobility) niet afdoende werken om het huidige leefbaarheidsniveau (2017) te behouden. Daarbij denken wij aan het terugbrengen op de regionale agenda van een verbinding ten noorden van het kanaal tussen de A58 en de N279.

3.2 Visie op de lokale verkeersstructuur

Duidelijke wegcategorysering voor verkeersveiligheid en leefbaarheid

We willen het verkeer zoveel mogelijk geleiden over de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor kennen we alle wegen van Nuene in de wegcategorysering een functie toe en gaan we de gemeentelijke wegcategorysering uit 2001 actualiseren. We stellen een geringe herziening van wegen voor waarbij we onderscheid maken in twee typen erftoegangswegen, twee typen gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. De inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig bieden de basis om onze keuze op straat zichtbaar te maken. Uitwerking van de wegcategorysering vindt plaats in de modules.

Afhankelijk van de situatie maken wij een keuze voor een verblijfsfunctie of verkeersfunctie en richten we de wegen in overeenkomstig deze functie. We streven naar leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid en maken bij een conflict tussen verblijfs- en verkeersfunctie duidelijke keuzes. Dat voorkomt onduidelijkheid, helpt ongevallen te voorkomen en verbetert de leefbaarheid.

Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. Het is belangrijk dat vorm, functie en gebruik op elkaar afgestemd zijn. Waar mogelijk passen we daarom de openbare ruimte meer en meer aan, om toegankelijke en voldoende brede voetgangersvoorzieningen in woonstraten te realiseren en de auto minder nadruk te geven. Doorgaand verkeer door woonwijken vinden we niet wenselijk.

Het Duurzaam Veilig inrichten van het Nueneense wegennet is wel opgestart, maar nog niet gereed. We zetten in op volledige afronding. Daarbij nemen we de resterende bekende verkeersonveilige locaties mee. Waar mogelijk gaan we werk met werk maken. Verder zetten we in op het faciliteren en het stimuleren van veiliger verkeersgedrag, fietsen en lopen.

Invloed ruimtelijke ontwikkelingen

In Nuene gaan we de komende jaren diverse ruimtelijke ontwikkelingen realiseren. De toename van het verkeer, als gevolg van deze ontwikkelingen vangen we op via bestaande wegen. We maken ook gebruik van ook de reeds geplande nieuwe verbindingen, zoals de Laan door de Panakkers voor de ontsluiting van Nuene-West. Deze weg hebben we dan ook al opgenomen in de verkeersstructuur, namelijk als ontsluitende route voor de wijk. De wegen in Nuene-West zijn niet bestemd voor regionale ontsluiting.

Onderzoek ontsluiting van woningbouw Nuenen-West

Voor Nuenen-West of Nuenen-Zuidwest zoeken we een nieuwe auto-ontsluiting in zuidelijke richting. Reden is het garanderen van de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Nuenen-West en het voorkomen van hoge verkeersintensiteit op de Opwettenseweg, dit vanwege de wens om hier woningen te bouwen en een snelle fietsroute aan te leggen. In aanvulling op het bestemmingsplan Nuenen-West, waarin vermeld staat dat de Opwettenseweg afgesloten wordt of verkeersluw wordt gemaakt, zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar. Uiteraard zijn we daarbij afhankelijk van regionale ontwikkelingen en plannen.

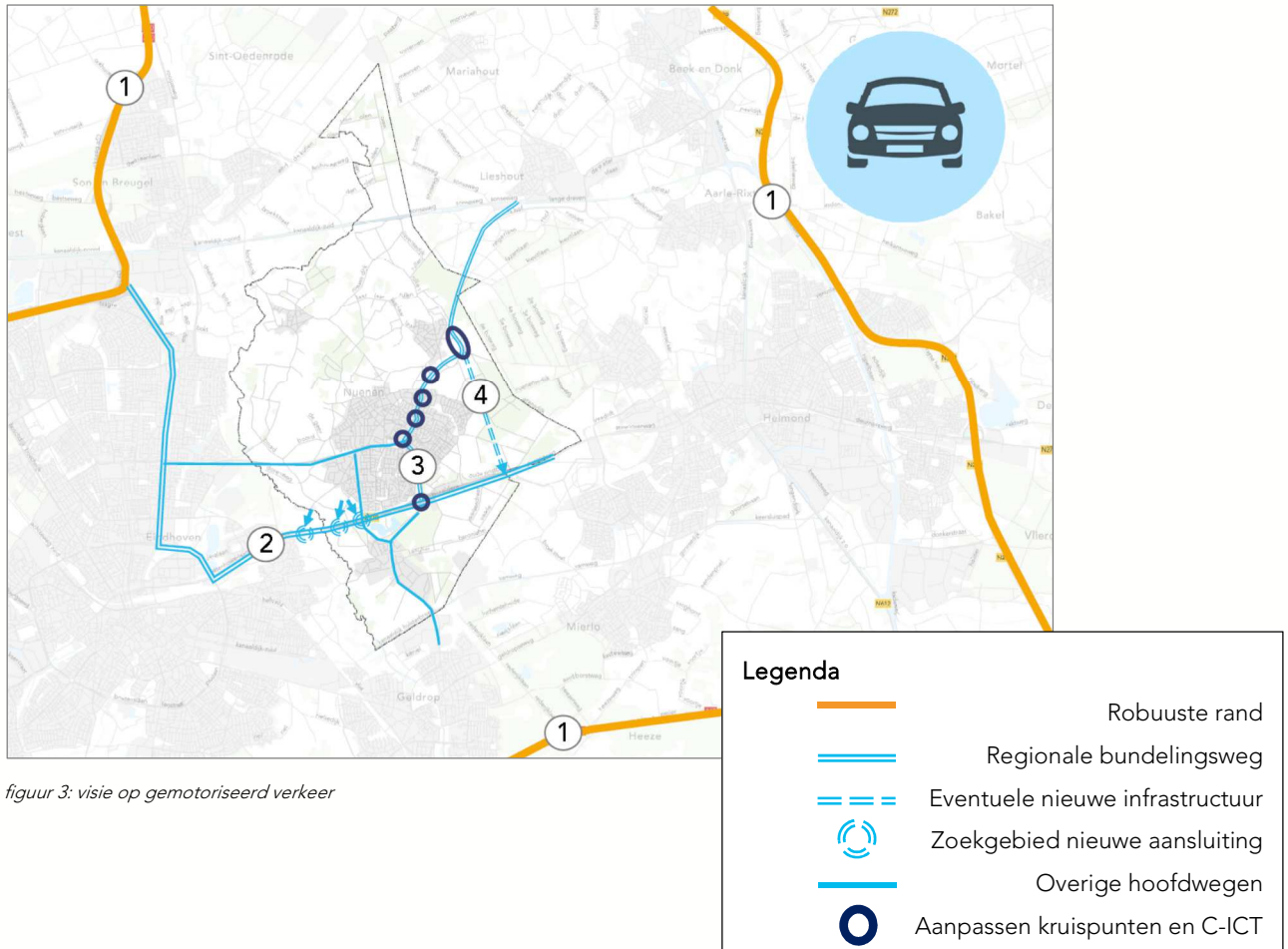
We zetten als eerste in op een extra ontsluiting via de A270, voor de ontsluiting van het zuidelijke deel van Nuenen-West (ten zuiden van de Opwettenseweg). Dit wordt mogelijk als de A270 een weg wordt met een maximum snelheid van 80 kilometer per uur, waardoor gelijkvloerse kruispunten mogelijk zijn. Eventueel is ten tweede een ontsluiting via de bestaande route Wolvendijk/Opwettenseweg een mogelijkheid, maar hier is een combinatie met de fietsroute lastig inpasbaar. Ten slotte blijft het ook een optie om de wijk te ontsluiten via de Geldropsedijk (Wettenseind), al dan niet in combinatie met het openstellen van de busbanen naar de A270³.

We zetten daarnaast in op het beheersen van het regionale verkeer over de Europalaan. We willen het verkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de daarvoor bestemde regionale bundelingswegen (N615-Smits van Oyenlaan-A270-RING-Eisenhowerlaan-Kennedylaan). Zie ook de visie op de leefbaarheid. De omvang van de verkeersintensiteit op de Europalaan richting de toekomst wordt vooral beïnvloed door de woningbouwontwikkelingen in Nuenen-West, het pakket van mobiliteitsmaatregelen in Nuenen en regionale ontwikkelingen in de bereikbaarheidsagenda. In de bereikbaarheidsagenda zijn dat vooral de maatregelen op de bundelingswegen. De doorstroming op deze route moet goed zijn om verkeer via Nuenen te beperken, vooral op het kruispunt A270-Wolvendijk in de richting van Eindhoven. We toetsen het uiteindelijke pakket op het, in het bestemmingsplan Nuenen-West vastgestelde, maximum aantal voertuigen van 25.000 mvt/etmaal.

³ Bij deze optie geldt dat deze gevoelig ligt bij omwonenden als gevolg van de mogelijke toename van verkeer op de Geldropsedijk. Nieuw onderzoek is nodig met het nieuwe regionale verkeersmodel.

Visiekaart

De Nuenense visie op gemotoriseerd verkeer is schematisch weergegeven in figuur 3, daarna volgt uitleg over de nummering.



figuur 3: visie op gemotoriseerd verkeer

Toelichting nummering

- 1 Capaciteitsvergroting robuuste rand
- 2 Leefbaarheid rondom regionale bundelingsroute Smits van Oyenlaan-A270-Ring-J.F. Kennedylaan in de richting van Eindhoven en verder richting de A50/A58
- 3 Herinrichten en C-ITS op de Smits van Oyenlaan en omgeving
- 4 Randweg Nuenen Oost

4 Visie leefbaarheid



Leefbaarheid verbeteren

Leefbaarheid en het woongenot in Nuenen vinden we erg belangrijk. Het dorps karakter van Nuenen willen we verbeteren door de nadelen van het verkeer op de hoofdwegen, vooral op de A270, Smits van Oyenlaan – Europalaan en Geldropsedijk, te beperken. De bereikbaarheid van Nuenen voor gemotoriseerd verkeer willen we wel behouden en faciliteren. Onze hoofdwegen zijn immers ook belangrijk voor de bereikbaarheid van Nuenen en de regio. We gaan er samen met de regio aan werken dat er geen extra overlast komt en dat de wegen de juiste inrichting krijgen. We wensen een inrichting met een dorps karakter, waar het verkeer rustig rijdt en waardoor de stedenbouwkundige samenhang tussen de wijken van Nuenen verbetert. De visie met betrekking tot de leefbaarheidssituatie rondom het spoor behandelen we in het hoofdstuk verkeersveiligheid.

Acceptatie huidige leefbaarheidsniveau: 'stand still'

Het regionale beleid is erop gericht de 'bundelingsroute' Smits van Oyenlaan en A270/Helmondweg te benutten voor regionaal verkeer. Als Nuenen willen we echter geen verhoging van de geluidsbelasting van het verkeer, luchtverontreiniging en/of barrièrewerking op deze wegen. Het uitgangspunt is daarbij dat geen afname van de leefbaarheid ontstaat. We willen de Smits van Oyenlaan zodanig inrichten dat de afwikkeling van regionaal verkeer door het dorp vloeiend verloopt, dus met gelijkmatige snelheid, zonder extra regionaal verkeer aan te trekken. De Europalaan, Geldropsedijk en Collse Hoefdijk zijn wegen waar we het regionale verkeer willen beperken.

We voldoen nu aan de wettelijke normering op het gebied van geluid en lucht. Als Nuenen willen we geen verhoging van de huidige waarden van geluidsoverlast en luchtkwaliteit ten opzichte van 2017 (stand still). Deze hangen samen met de verkeershoeveelheid en bijbehorende ervaren overlast op de bundelingsroute. Voor de toekomst gaan we ervan uit dat de autonome groei en verbetering van techniek elkaar in balans houden voor wat lucht en geluid betreft. Desondanks is het ons doel om, ook in regionale projecten, kansen te benutten om de leefbaarheid in Nuenen verder te vergroten (meer dan volgens de normering strikt noodzakelijk is). Als gemeente willen we onze verantwoordelijkheid nemen om de leefbaarheid op alle wegen in Nuenen te vergroten, niet alleen op de bundelingsroute. Daarnaast willen we de bereikbaarheid van Nuenen goed houden en is er op deze wegen doorgaand verkeer dat we moeten faciliteren.

Ervaren geluidsoverlast rondom A270 verlagen

Bewoners rondom de A270 ervaren geluidsoverlast van het verkeer. Deze wordt deels veroorzaakt door hard optrekkende voertuigen (met name motoren en vrachtwagens) en deels door hoge snelheid. Om het maximale te bereiken pakken we dit integraal en samen met de provincie op als regionaal project in de bereikbaarheidsagenda. Dat doen we door een regionale studie te doen naar maatregelen. De gedachte gaat uit naar maatregelen bij de bron en tussen de bron en ontvanger, zoals geluidsschermen, stil-asfalt en het verlagen van de maximumsnelheid tot 80 km/h en een bijbehorende weginrichting. De snelheid en de behoefte van weggebruikers om nabij Nuenen-zuid snel op te trekken naar hoge snelheid willen we verminderen. We willen daarmee zorgen voor minder ervaren geluidsoverlast en een betere doorstroming van het regionale verkeer. Dit blijft een wens, omdat er met het huidige geluidsniveau geen norm wordt overschreden.

Duurzaam Veilig en leefbaarheid

De principes van Duurzaam Veilig geven ook richting aan de leefbaarheidssituatie en hoe we daarmee omgaan. Bij het toepassen van leefbaarheidsmaatregelen concentreren wij ons vooral op wegen met een verkeersfunctie. Leefbaarheidsmaatregelen zullen zich zodoende vooral concentreren op de wegen met een verkeersfunctie. Hierin onderscheiden we, in volgorde van wenselijkheid:

- 1 maatregelen aan de bron (o.a. snelheid verlagen, aanpassen wegdek, of aanpassen samenstelling van het verkeer/ minder vrachtverkeer/ motoren)
- 2 maatregelen tussen bron en ontvanger (afscherming)
- 3 maatregelen bij de ontvanger (o.a. gevelisolatie)

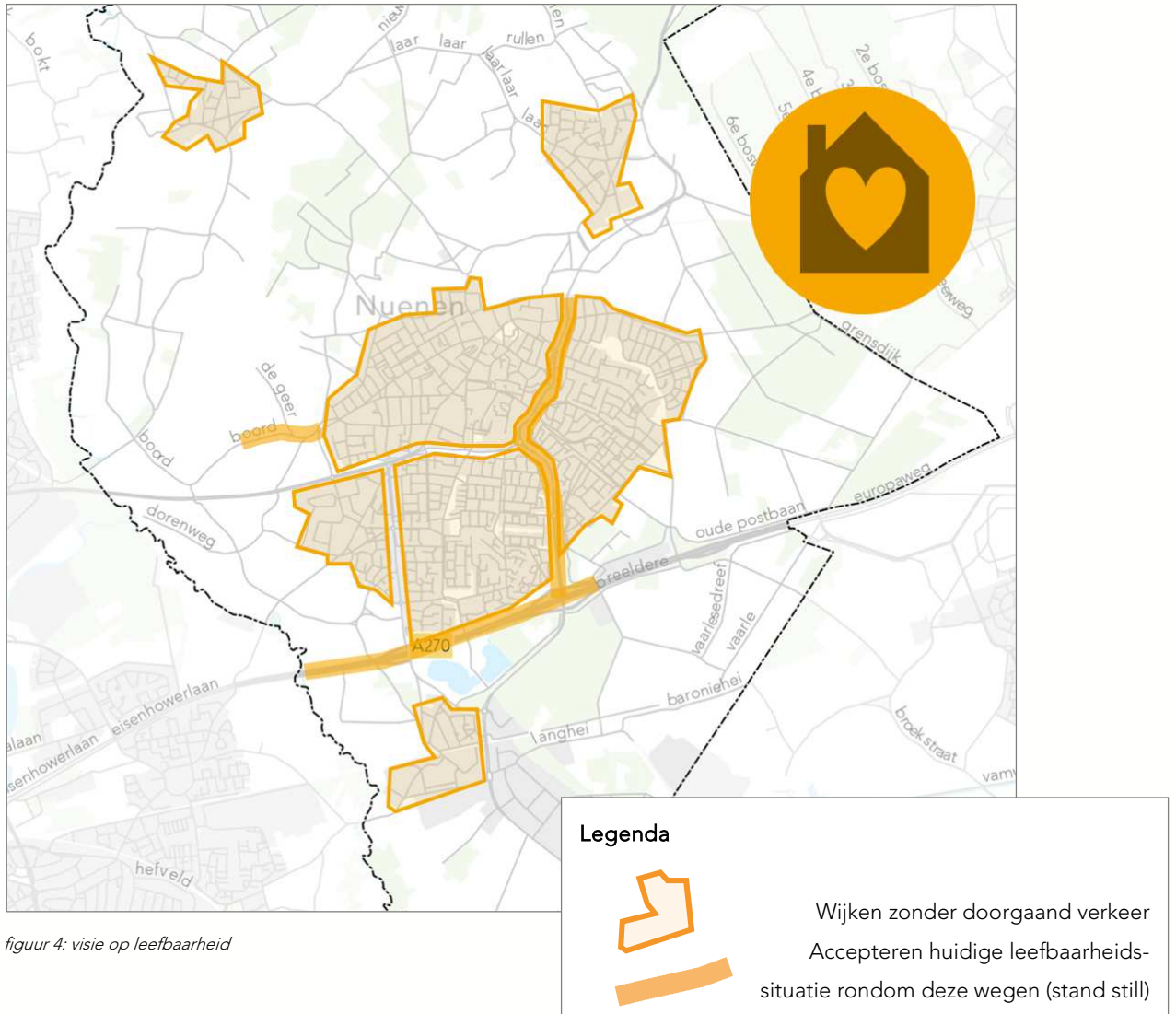
Vrachtverkeer

Het reduceren van vrachtverkeer van en door Nuenen zien we niet als speerpunt in het beleid, omdat vrachtverkeer grotendeels al over de geschikte hoofdroutes rijdt. Zo rijdt er bijvoorbeeld nu weinig regionaal vrachtverkeer op de Geldropsedijk, dit willen we zo houden.

Wel zorgt het vrachtverkeer op de A270 voor extra geluidsbelasting, tegelijkertijd is deze weg de meest geschikte route in de omgeving. Ook daarom is het gewenst de snelheid terug te brengen naar 80 km/h en de inrichting van de weg hierop aan te passen.

Visiekaart

De Nuenense visie op de leefbaarheid is schematisch weergegeven in figuur 4.



figuur 4: visie op leefbaarheid

5 Visie fietsverkeer



Fietsen vinden we erg belangrijk in Nuenen en in de regio. Fietsen is gezond en duurzaam, gaat congestie tegen en is niet vervuilend voor de omgeving. Goede recreatieve fietspaden, woon-werk fietsverbindingen en comfortabele fietsvoorzieningen, zoals stallingen, bevorderen het Brainport woonklimaat. Eindhoven en Helmond en de Nuenense werklocaties liggen vanuit de Nuenense woonwijken op fietsafstand. De e-bike heeft de potentie van de fiets vergroot, waardoor fietsen makkelijker wordt en langere afstanden

afgelegd kunnen worden. We nemen als gemeente het voortouw bij het verwezenlijken van een gedragsverandering om mensen meer te laten fietsen of met andere vormen van duurzaam vervoer (zoals carpoolen of openbaar vervoer) te reizen, we zien hier ook een belangrijke rol voor Nuenense en regionale werkgevers.

Recreatieve fietsverbindingen

We zetten in Nuenen actief in op het stimuleren van toerisme en de recreatieve sector door het realiseren van goede fietsverbindingen. In Nuenen zijn de belangrijkste regionale bestemmingen: Dierenrijk, Landgoed Gulbergen, Vincentre en het centrum. We vinden het belangrijk dat deze bestemmingen goed en verkeersveilig bereikbaar zijn met de fiets en dat fietsroutes goed herkenbaar zijn voor bezoekers. Ook willen we dat fietsuur mogelijk is.

Comfortabele vrijliggende recreatieve fietsroutes door het mooie buitengebied zijn belangrijk. We sluiten daarbij aan op het fietsknooppuntennetwerk. In het bijzonder vragen de volgende routes om verbetering als onderdeel van het netwerk, het betreft routes waar we het comfort en de veiligheid willen verbeteren of ontbrekende schakels:

- de routes naar en in het centrum van Nuenen (comfort/veiligheid)
- de Soeterbeekseweg (comfort/veiligheid)
- de route Nuenen – Eindhoven via het Dommeldal (ontbrekende schakel)
- de verbinding vanuit de Opwettense watermolen naar Eeneind/Gulbergen (ontbrekende schakel)
- de routes in de omgeving van landgoed Gulbergen en de Mierlosedijk, met een fietstunnel onder het spoor voor het recreatieve verkeer als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Gulbergen (ontbrekende schakel)

We zoeken in de uitwerking van het beleid in de modules naar maatregelen om bovengenoemde maatregelen te verbeteren. Daarnaast gaan we op zoek naar een manier om de enkele Nuenense recreatieve routes te verbinden met een herkenbaar thema rond 'Vincent van Gogh'.

Snelfietsroutes en hoofdfietsverbindingen

We zetten samen met de regio in op de fiets als alternatief in het woon-werk verkeer. Hiervoor willen we een gedragsverandering bereiken. Voor Nuenen lopen de belangrijkste regionale relaties van Eindhoven naar Nuenen en van Eindhoven via Nuenen naar Helmond. Het Nuenense fietsnetwerk naar de woonwijken en bedrijventerreinen willen we aansluiten op het regionale met comfortabele, verkeersveilige en aantrekkelijke, directe fietsverbindingen. In de bereikbaarheidsagenda zijn meerdere snelfietsroutes⁴ opgenomen op deze woon-werk relaties. Daarnaast vindt Nuenen de relatie Nuenen naar Geldrop via bedrijventerrein Eeneind belangrijk.

Dit resulteert in de volgende prioritering van fietsroutes, zie ook nummering in figuur 5:

- 1 Fietsroute Nuenen-Eindhoven via Europalaan (reeds ingericht als onderdeel van het HOV2 project)
- 2 Snelfietsroute Eindhoven tot Nuenen busstation (onderdeel van regionale route Eindhoven – Nuenen – Laarbeek – Gemert), via Opwettenseweg⁵
- 3 Fietsroute van Geldrop tot Nuenen Kerkstraat, via Lyndakkers
- 4 Snelfietsroute Nuenen busstation naar Helmond-Stiphout, via Smits van Oyenlaan en Papenvoortsedijk
- 5 Fietsroute Nuenen-Gulbergen-Helmond via Vincent van Goghstraat, Kremerspad of Nuenderbeeksepad, Mierlosedijk⁶
- 6 Snelfietsroute Eindhoven naar Helmond (ten noorden van het spoor), via Eeneind.
- 7 Snelfietsroute van Nuenen naar Gerwen en Lieshout (onderdeel van regionale route Eindhoven – Nuenen – Laarbeek – Gemert), via Smits van Oyenlaan
- 8 Fietsroute Nuenen – Ekkersrijt via Eikelkampen – Hooidonk (aansluitend op regionale fietsroute Ekkersrijt-Laarbeek).

In de uitwerking van het beleid in de modules gaan we kijken welke fietsmaatregelen noodzakelijk zijn op bovengenoemde routes.

⁴ Dit zijn non-stop routes van veilige, brede fietspaden bestemd voor alle fietsers, maar in het bijzonder geschikt voor het snelle woon-werk fietsverkeer.

⁵ De realisatie van deze fietsroute is een opgave vanwege de sterke samenhang met een alternatieve route voor het autoverkeer in Nuenen-West.

⁶ Bij de realisatie van deze fietsroute moet rekening gehouden worden met sluipverkeer op de route via Vaarle vanwege de ontwikkeling van woonwijken Luchen en Brandevoort. De fietsroute moet aansluiten op de nieuwe fietsstraat Vaarleseweg in Helmond/Geldrop.

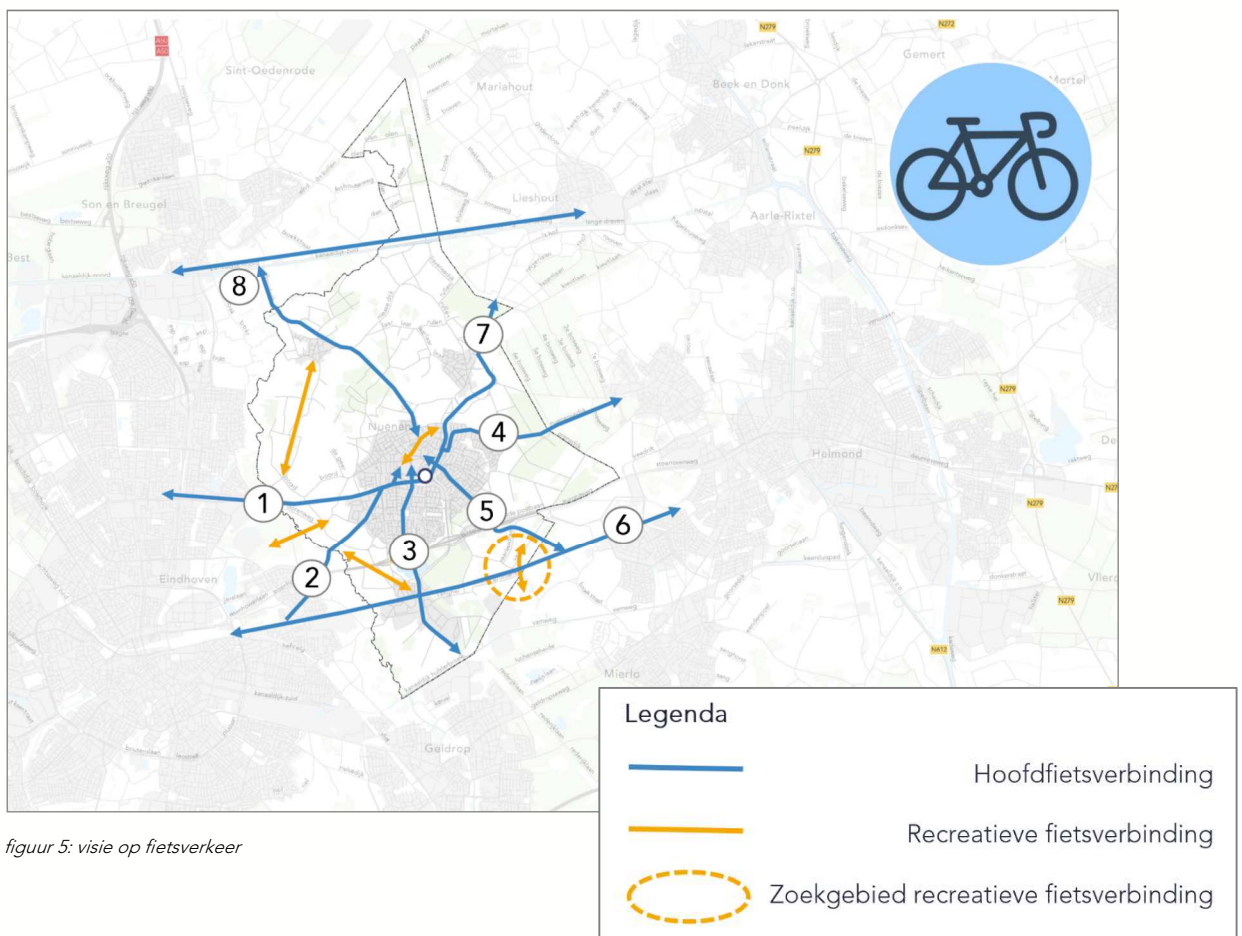
Fietsverkeer centrum

We willen een uitstekende bereikbaarheid van het centrum voor de fiets. Dat komt tot uitdrukking in goede stallingen, fietsroutes ernaartoe en goede oversteekvoorzieningen op de Smits van Oyenlaan en Europalaan vanuit het oosten en zuiden. De routes in en naar het centrum zijn veilig en comfortabel. Automobilisten zijn hier te gast en de parkeervoorzieningen worden zodanig gekozen dat de routes ernaartoe gunstig liggen ten opzichte van de fietsroutes.

Doorgaande snelfietsroutes, met bijbehorende snelle e-bikes, willen we niet door de centrumstraten. Voornaamste reden is het behoud van de verkeersveiligheid. Deze routes leiden we langs de Europalaan en Smits van Oyenlaan om het centrum.

Visiekaart

De Nuenense visie op fietsverkeer is schematisch weergegeven figuur 5.



figuur 5: visie op fietsverkeer

6 Visie openbaar vervoer



Openbaar vervoer is een duurzaam alternatief voor de auto. Sterke verbindingen voor het openbaar vervoer bieden een extra keuzemogelijkheid voor reizigers in het regionale stedelijke vervoerssysteem. Na de aanleg van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding over de Europalaan richting Eindhoven is de kwaliteit van het openbaar vervoer zeer goed. De frequentie is hoog en er zijn meerdere lijnen door Nuenen. Dit willen we zo houden. Als Nuenen hebben we slechts beperkte invloed op de dienstregeling en routes van het openbaar vervoer, daarvoor is vooral de provincie aan zet. Wel willen we kansen benutten om de loopafstanden naar openbaar vervoer voorzieningen te verkorten.

Park & Ride Gerwen

In het regionale vervoerssysteem ligt er prioriteit bij het inrichten van een HOV-knooppunt, dat wil zeggen een Park & Ride voor overstappers van auto naar openbaar vervoer en vice versa en een doorstroom-as nabij Gerwen. Echter, het effect van deze maatregelen op het regionale autoverkeer door Nuenen is relatief beperkt. De schaalessprong openbaar vervoer voor Nuenen is grotendeels al gehaald door de goede voorzieningen tussen Eindhoven en Nuenen (HOV2). Het effect in Nuenen van de potentiële overstappers vanuit Gemert/Laarbeek is per saldo laag, zelfs bij een flinke investering in een vrijliggende busbaan en een transferium nabij Gerwen. De ervaring bij de reconstructie Europalaan HOV2 leert dat het animo van weggebruikers om over te stappen op OV op dat punt nog erg klein is. Dit heeft daarom geen prioriteit voor Nuenen, maar we willen wel meewerken aan de inrichting van het regionale openbaar vervoer systeem.

Openbaar vervoer in alle kernen

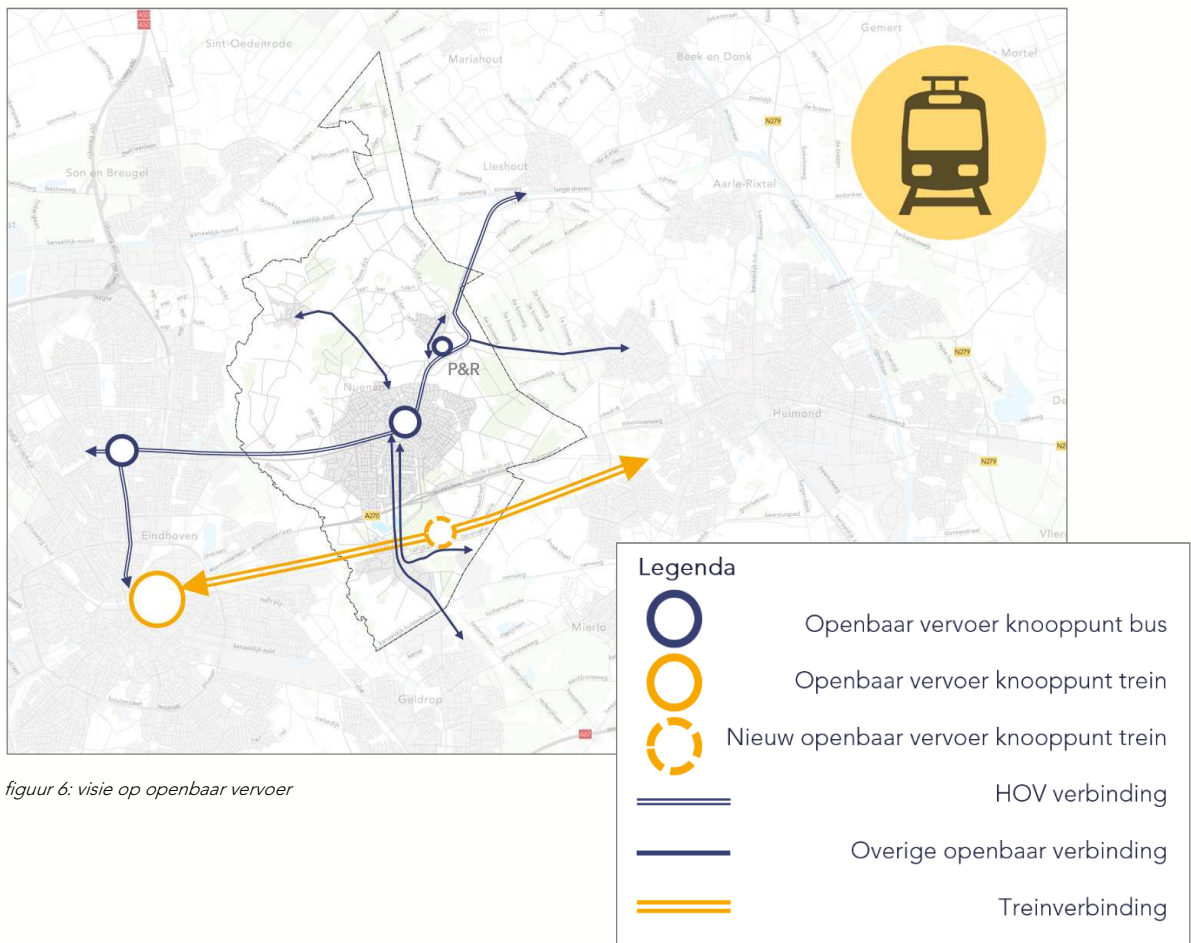
We streven ernaar dat alle dorpskernen bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dit is voor Gerwen, Nederwetten en Eeneind nog niet voldoende geregeld. We willen dat de bedrijventerreinen aan de zuidzijde van Nuenen en landgoed Gulbergen met Dierenrijk worden aangedaan door openbaar vervoer. En dat er daarmee ook een verbinding komt tussen Nuenen, bedrijventerrein Eeneind en (het ziekenhuis in) Geldrop. We willen samenwerken met de ondernemers en bewoners om dit mogelijk te maken, omdat bekend is dat deze routes voor vervoerders rendabel te exploiteren zijn. De grootste kans hierop is om gebruik te maken van innovatieve mobiliteitsoplossingen. In het kader van SMART Mobility worden in de regio onder de noemer 'Mobility as a Service (MAAS) nieuwe mobiliteitssystemen ontwikkeld. We willen hier graag bij aanhaken als de ontwikkeling passend is voor Nuenen.

Station Nuenen/Gulbergen

Als - zoals genoemd in het bereikbaarheidsakkoord - de sprinterfrequentie op het spoor tussen Eindhoven en Helmond wordt verhoogd, ontstaat mogelijk een metro-achtig systeem. Als een nieuw station in de omgeving van Gulbergen realistisch blijkt, wat we nu overigens niet verwachten, zien we dit graag aangelegd. Hierdoor verbetert namelijk de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen/evenemententerrein rondom Landgoed Gulbergen, zoals Dierenrijk en meteen ook de bedrijventerreinen en de kern Eeneind. Dit station kan tevens een bijdrage leveren voor het completeren van het regionale vervoerssysteem als dit gecombineerd wordt met een knooppunt (P&R). De visie over wijzigingen in de spoorwegovergang Collse Hoefdijk behandelen we in hoofdstuk verkeersveiligheid.

Visiekaart

De Nuenense visie op openbaar vervoer is schematisch weergegeven in figuur 6.



figuur 6: visie op openbaar vervoer

7 Visie verkeer en parkeren centrum



Voor de beleving van het centrumgebied vinden we het belangrijk dat het authentieke dorps karakter behouden blijft. Doorgaand verkeer door het centrum hoort daar niet bij, een goede bereikbaarheid van het kernwinkelgebied wel. Dit gebied bestaat uit de straten Parkstraat, Park, Berg en Vincent van Goghstraat. Om het centrum van Nuenen aantrekkelijker te maken is inzet op verblijfskwaliteit en langzaam verkeer, regulering van de verkeersstromen en het parkeren in het centrum nodig.

Inzet op verblijfskwaliteit en langzaam verkeer

We hechten in het centrumgebied van Nuenen veel waarde aan de positie van voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer staat duidelijk op een tweede plek. Dit vertaalt zich naar veel fysieke ruimte en korte en directe routes voor zowel voetgangers, als fietsers. Ook fietsparkeren vinden we belangrijk. De auto is te gast. De auto kan er wel komen, maar rijdt met een lage snelheid.

Onderzoek beperken verkeer

Om doorgaand verkeer te weren, stellen we een autoluw centrum in. We erkennen dat autoverkeer ook hoort bij een levendig en bereikbaar centrum, daarom kiezen we niet voor een autovrij centrum. Dit doen we door te onderzoeken of we het Park gedeeltelijk autovrij kunnen maken. Door deze maatregelen vermindert de hoeveelheid rijdend verkeer in het centrum en veranderen de aan- en afrijdroutes voor sommige centrumbezoekers die met de auto komen. Tegelijkertijd is doorgaand verkeer niet meer mogelijk.

Parkeren centrum

In en rondom het centrum zijn centraal gelegen parkeerterreinen met voldoende parkeerruimte op loopafstand beschikbaar. De bereikbaarheid en beschikbaarheid van openbare parkeervoorzieningen voor het noordelijke deel van centrum verdient nog aandacht. Voor elektrische voertuigen realiseren we voldoende oplaadpunten op openbare parkeerterreinen. In onze gemeente is het parkeren gratis, in het centrumgebied moeten parkeerders op termijn een blauwe schijf gebruiken. De huidige parkeerdruk is op piekmomenten te hoog. Door het instellen van een parkeerschijfzone houden we parkeerplaatsen vrij voor bezoekers van het centrum.

Visiekaart

De Nuenense visie op verkeer en parkeren in het centrum van Nuenen is schematisch weergegeven in figuur 7.



figuur 7: visie op verkeer en parkeren centrum

8 Visie verkeersveiligheid



Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde in het verkeersbeleid en belangrijk voor de gemeente. Daarnaast zorgt een goede openbare inrichting voor vergroting van de verkeersveiligheid.

Nueneen streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, zowel objectief (geregistreerde ongevallen) als subjectief (beleving van verkeer). In lijn met de provinciale doelstelling streeft ook de gemeente Nueneen naar het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. We doen dit met preventief beleid, dat wil zeggen voorkomen van ongevallen door eenduidige inrichting, educatie en voorlichting ter stimulering van verkeersveilig verkeersgedrag. Daarnaast worden onveilige locaties aangepakt, zelfs als deze niet direct bevestigd worden door het plaatsvinden van geregistreerde ongevallen. We zetten de gestructureerde aanpak van verkeersonveiligheid door. Er is actief aandacht voor het terugdringen van aantal en ernst van de ongevallen. Verkeersonveiligheid, door te veel verkeer op wegen met een verblijfsfunctie, pakken we aan door gebruik van de gebiedsontsluitingswegen te stimuleren.

Verkeerseducatie

Verkeersveiligheid behoudt prioriteit in het (regionale) verkeersbeleid. We zetten vooral in op verkeerseducatie en mensgerichte aanpak. De gemeente stimuleert de scholen actief bezig te zijn met verkeersveiligheid, niet alleen de basisscholen, maar ook het middelbaar onderwijs. Nueneen sluit daarbij aan op landelijke, provinciale en regionale campagnes.

Schoolomgevingen

Verdere aandacht gaat uit naar het veilig inrichten van schoolomgevingen. In de omgeving van scholen hebben we aandacht voor de positie van fietsers en voetgangers en toegankelijkheid van de schoolomgevingen.

Goede en brede voetgangersvoorzieningen zijn vooral belangrijk in schoolomgevingen waar veel gelopen en gespeeld wordt. Bij schoolomgevingen gaan we daarom de aandacht vestigen op duidelijke oversteekvoorzieningen, onder andere door deze te voorzien van herkenbare voorzieningen.

Ook vinden we een verkeersveilige schoolroute belangrijk, daar willen we samen met de scholen invulling aan geven. We zetten hierbij in op verbetering van gedrag, vooral in relatie tot halen en brengen. Voor de middelbare school verbeteren we waar nodig de fietsroutes.

Daar waar mogelijk moet halen en brengen minder met de auto gebeuren, zodat kinderen zelfstandig naar school kunnen gaan. We realiseren ons dat halen en brengen ook met de auto zal blijven gebeuren, dus daar waar het kan werken we mee, zodat scholen kunnen zorgen voor goede en voldoende parkeerplaatsen.

Verkeersveiligheid centrum

De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers in het centrum kan beter. De oversteekbaarheid van Park vergroten we door de wegen rondom het park af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. We gaan onderzoeken hoe we onverwachte keerbewegingen op de Berg (rondom de Lindeboom) kunnen voorkomen.

Het is ons doel om het gebruik van de fiets naar het centrum te bevorderen. Dit gaan we doen door bestaande fietsroutes te verbeteren en veiliger te maken, ontbrekende schakels naar en aansluitingen op de centra te realiseren, conflictsituaties met auto's te verminderen en de stallingsmogelijkheden bij openbare gelegenheden, winkels en recreatieve routes uit te breiden. Dit stimuleert inwoners om voor korte afstanden zoveel mogelijk gebruik te maken van de fiets.

Dit betekent niet dat we in het centrum vrijliggende fietsvoorzieningen gaan maken. Deze passen qua uitstraling en afmetingen in principe niet bij het centrum. Uitzondering is de Parkstraat, het gedeelte met eenrichtingsverkeer. Daar zien we wel mogelijkheden om de verkeersveiligheid voor fietsers in tegengestelde richting te verbeteren. Dit kan onder andere door een éézijdige vrijliggende fietsvoorziening in tegengestelde richting en/of aanliggende fietsvoorzieningen in de tegenrichting. Andere mogelijkheden, bijvoorbeeld eenzijdig parkeren, sluiten we niet uit. Deze discussie nemen we mee met de herinrichting van de Parkstraat. Verder hebben we aandacht voor duidelijke voorrangssituaties in het centrum, zoals bijvoorbeeld op de Berg.

Verkeersveiligheid en geluidsoverlast spoor

We zetten in op het verbeteren van de onveiligheid op de twee spoorwegovergangen nabij Eeneind en met name die van de Collse Hoefdijk. Bij lange dichtligtijden⁷ bij overwegen ontstaan of lange wachttijden, waarbij soms tussen de spoorwegbomen door overgestoken wordt of men gaat de sluiproute via de dorpskern Eeneind naar Eindhoven gebruiken. Daarnaast willen we de geluidsoverlast, als gevolg van het spoor, reduceren en willen we het aantal goederentreinen met gevaarlijke stoffen op deze verbinding verminderen.

⁷ De duur van de tijd waarin de spoorbomen gesloten zijn.

We zetten in op een haalbaarheidsonderzoek naar een spoortunnel voor de auto ter hoogte van de Collse Hoefdijk. Dit vanwege de voordelen voor:

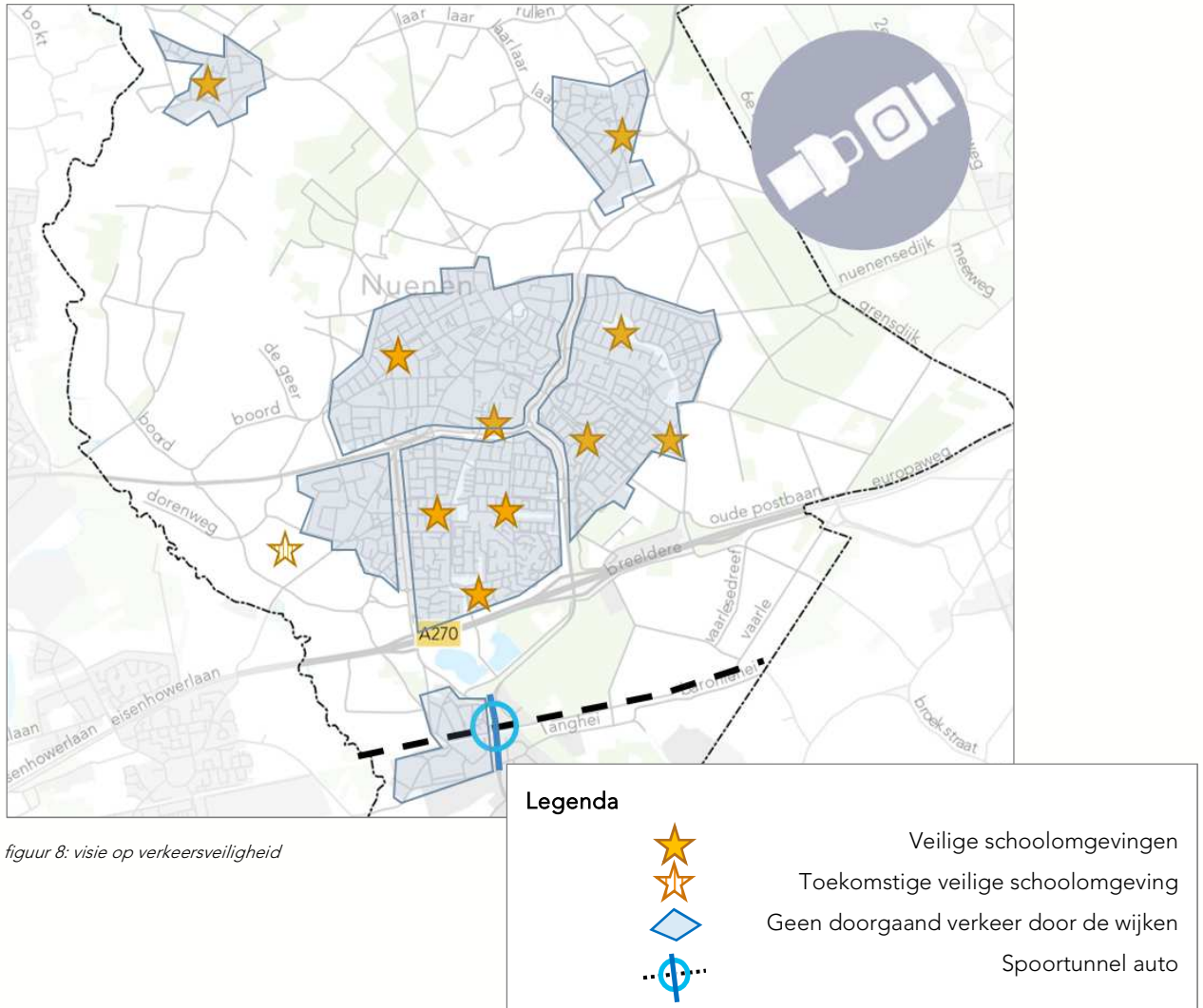
- de leefbaarheid in Eeneind
- de verkeersveiligheid van de spoorwegovergang
- de mogelijkheden om de snelfietsroute Eindhoven-Helmond ongelijkvloers te laten kruisen
- de bereikbaarheid via de Collse Hoefdijk voor autoverkeer en hulpdiensten.

Nadelig neveneffect van een autotunnel zijn de hoge kosten en de regionaal ongewenste aantrekkende werking die dit heeft voor autoverkeer van en naar Geldrop/A67 via Nuenen/Eindhoven.

Een alternatieve maatregel is een verdiept spoor, deze is nu niet realistisch. Het realiseren van een grootschalige wijziging in en rondom het spoor is een zeer langdurig en kostbaar traject. Eventueel zou een landelijk spoorproject of een grootschalige ontwikkeling op bedrijventerrein Eeneind dit op termijn noodzakelijk maken. We beseffen ons dat dit alleen in regionale samenwerking realistisch kan worden. Op dit moment werkt de regio actief aan het opwaarderen van de frequentie van treinen tussen Eindhoven en Helmond. Een project dat voor langere dichtligtijden bij overwegen zorgt en dat (grootschalige) maatregelen nabij de spoorwegovergangen nodig maakt.

Visiekaart

De Nuenense visie op verkeersveiligheid is schematisch weergegeven in figuur 8.



figuur 8: visie op verkeersveiligheid

9 Visie SMART Mobility



SMART Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. Verkeer kan hiermee gestuurd worden, bijvoorbeeld in de routekeuze of keuze van reismomenten. Verder is de verwachting dat binnen SMART Mobility slimme oplossingen voor maatwerk vervoer mogelijk worden en dat de automobilist steeds meer ondersteund wordt in de rijtaken. Op termijn is de verwachting dat voertuigen autonoom kunnen rijden. De Smart

Mobility ontwikkelingen zorgen op korte termijn niet voor een oplossing van alle mobiliteitsproblemen.

Rol gemeente

In de bereikbaarheidsagenda is een ambitieuze visie vastgesteld om in de regio te werken aan de ontwikkeling en toepassing van SMART-Mobility maatregelen. De gemeente Nuenen volgt de technische SMART Mobility-ontwikkelingen en werkt regionaal mee aan het stimuleren van de ontwikkeling als dat mogelijk en wenselijk is. We geloven dat deze ontwikkelingen op termijn kunnen bijdragen aan het realiseren van de Nuenense beleidsdoelen. We willen echter niet leidend zijn in de regio, aansluiten op regionale ontwikkelingen heeft onze voorkeur. Waar nodig verlenen wij medewerking aan initiatieven op Nuenens grondgebied en stimuleringsprojecten die voor Nuenen relevant zijn. Dit beoordelen we per maatregel/initiatief. In de Nuenense regionale projecten gaan we, voor wat SMART-Mobility betreft, ook regionale kennis gebruiken om tot de slimste oplossingen te komen.

Ons streven is om minder probleem veroorzakend verkeer door de kernen en woonwijken af te wikkelen en dat verkeer beter gebruik gaat maken van de bedoelde routes. SMART Mobility vormt een kader voor slimme maatregelen voor auto, vrachtverkeer en openbaar vervoer om dat voor elkaar te krijgen. Echter, ook voor de fiets komen er steeds meer 'smart' oplossingen en ondersteuning.

De rol van de gemeente is tevens om data beschikbaar te stellen over het mobiliteitssysteem die alleen aangeleverd kan worden door de gemeente. We denken daarbij vooral aan locaties van wegwerkzaamheden, maar ook aan actuele beschikbaarheid van parkeerlocaties of fietsenstallingen.

Op dit moment zijn er drie opgaven waarin SMART Mobility toepassingen een toevoeging kunnen hebben bij het bereiken van de gestelde Nuenense doelen. Het betreft:

- 1 Meewerken aan regionale aanpak luchtkwaliteit m.b.v. Smart Mobility.
- 2 A270-Smits van Oyenlaan en omgeving: netwerk verkeersmanagement op basis van snelheden en leefbaarheidswaarden, waaronder SMART Mobility (C-ITS - Talking Traffic). Hiermee sturen we de snelheden en daarmee de routekeuze van het verkeer om tot een optimale netwerkverdeling te komen van verkeer op de Nuenense hoofdwegen.
- 3 Ontsluiting van de kleine kernen met vraagafhankelijk vervoer (Mobility as a Service (MAAS), als alternatief voor de verdwenen buurtbus naar Nederwetten en Gerwen. Anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Aangezien de ontwikkelingen op gebied van SMART Mobility snel gaan, zorgen we jaarlijks voor een actualisatie van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Nuenen. We bekijken of de in de modules voorgestelde maatregelen slimmer kunnen en of er ontwikkelingen zijn die op een andere manier invulling kunnen geven aan het bereiken van de mobiliteitsvisie.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Samenvatting inventarisatie

Bijlage 1

Samenvatting inventarisatie

Samenvatting inventarisatie

Input uit beleid hogere overheden

Met het beleid van de hogere overheden wordt rekening gehouden in de uitwerking van het lokale Nuenense beleid. Dat vraagt niet om specifiek te benoemen eisen en uitgangspunten.

Samenwerking in de regio op basis van de bereikbaarheidsagenda

Concreet betekent het beleid van de hogere overheden voor de gemeente Nuenen dat samenwerking en participatie in de projecten van de regio nodig zijn. Dit vraagt om investering in tijd en om meedenken. Eventueel levert de gemeente een bijdrage aan de projecten van de regio. Nuenen levert een bijdrage om de regionale doelen te realiseren. Daar profiteert de gemeente zelf ook van. In Nuenen blijft regionaal autoverkeer gebruik maken van de hoofdwegen in het dorp. Samenwerken in de bereikbaarheidsagenda biedt mogelijkheden en kansen om slimme mobiliteitsmaatregelen te nemen en daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid van Nuenen en de regio te verbeteren.

De sleutelwoorden van de bereikbaarheidsagenda zijn: Samen, Slim en Co-modaal. De volgende drie uitgangspunten van de bereikbaarheidsagenda krijgen een plek in het nieuwe mobiliteitsbeleid:

- De principes en de ambities van de bereikbaarheidsagenda: Connectiviteit, Co-modaliteit, Smart Mobility en Samenwerking.
- De beoogde intergemeentelijke werkwijze om op sub-regionaal niveau adaptief zo nodig verbeteringen door te voeren in de agenda, geprioriteerde maatregelen uit te voeren.
- De relevante maatregelen.

Fysieke regionale maatregelen

De bereikbaarheidsagenda benoemt, specifiek met de gemeente Nuenen als trekker, de volgende maatregelen:

- Meetsysteem mobiliteit en leefbaarheid (geluid/lucht/verkeer)
- Nuenen leefbaarheidsonderzoek Smits van Oyenlaan
- Busbaan Nuenen op A270 openstellen voor autoverkeer
- Snelfietsroute Eindhoven-Nuenen-Laarbeek-Gemert
- A270 leefbaarheid Nuenen
- OV-knoop Nuenen opwaarderen
- Park & Ride Gerwen

Voor de gemeente Nuenen zijn verder van direct belang:

- SFR Helmond-Nuenen-Eindhoven (ten noorden van A270)
- SFR Helmond-Geldrop/Nuenen-Eindhoven (langs Eindhovens kanaal)
- Fietsroute Ekkersrijt-Wilhelminakanaal
- Gemert-Laarbeek-Son en Breugel-Eindhoven kwaliteit bestaande verbinding + ontbrekende schakels
- Treinfrequentie 6x per uur doorlaten rijden tot 20.00 uur
- Prioriteit bus op kruispunten N615
- OV-Doorstroom as: Beekse Brug vernieuwen
- Onderzoek Beekse Brug/Extra aansluiting Helmond-centrum
- N615 tussen Beekse Brug en N279 / Aanpassen situatie verkeerslichten Beekse Brug
- Hybride testomgeving Kennedylaan-Ring-A270-Kasteeltraverse/uitstraling testweg
- Werkgeversaanpak
- Leefbaarheid Kennedylaan/Eisenhowerlaan verkenning

Generieke regionale maatregelen

De bereikbaarheidsagenda bevat ook generieke, regiobrede maatregelen. De regiogemeenten kunnen hieraan facultatief deelnemen. Deze maatregelen hebben tot doel om de reiziger de keuze mogelijkheid te bieden tussen de verschillende modaliteiten daarom moet er een goed informatie netwerk zijn, waarin real time de informatie beschikbaar is over de reismogelijkheden en de reistijd die hiermee gepaard gaat. Hierbij wordt uitgegaan van een multimodaal vervoerssysteem, waarin de verschillende netwerken goed functioneren. Daarnaast is ook het gedrag van de reiziger van groot belang. Hierin spelen de werkgevers een grote rol.

Integrale afstemming met de buurgemeenten

Het thema bereikbaarheid is als één van de vijf thema's opgenomen in de Integrale Strategie Ruimte (<http://www.broplan.nl/MRE/login.php>). Het betreft afstemming met de buurgemeenten op vijf thema's economisch klimaat, woon- en leefklimaat, omgevingskwaliteit, bereikbaarheid, duurzaam energie & klimaat. Het nieuwe mobiliteitsbeleid stemmen we integraal af met de buurgemeenten op deze thema's.

Accenten voor de gemeente Nuenen

Het beleid van de hogere overheden geeft de verplichting tot samenwerken en regionale afstemming. Daarnaast zijn er 'Nuenense' onderwerpen te benoemen die vanuit beleid van hogere overheden moeten worden meegenomen in nieuwe verkeersbeleid van de gemeente:

- inzet op de fiets.
- verbetering openbaar vervoer.
- aandacht voor verkeersveiligheid.
- goede toegankelijkheid voor voetgangers.
- naast infrastructuur aandacht voor mensgerichte maatregelen en acties.

Input met betrekking tot verkeer in Nuenen

Bestaand beleid

Nuenen beschikt over meerdere vastgestelde beleidsdocumenten en documenten in voorbereiding waarvan we onderdelen of het geheel als basis meenemen voor het nieuwe integrale mobiliteitsbeleid. In dit inventarisatiedocument zijn de relevante passages benoemd. Het is belangrijk om de bestaande doelstellingen in het kader van het mobiliteitsbeleid samen te vatten, integraal te heroverwegen en te kijken of deze nog actueel zijn en waar nodig te actualiseren. De volgende beleidsdocumenten zijn het belangrijkste:

- VSP
- Structuurvisie Nuenen – wijziging 2015 en daaropvolgende ruimtelijke analyses.

Doelstellingen VSP

De doelstellingen in net VSP blijven van belang, De maatregelen uit VSP2 en mogelijke alternatieve oplossingen worden in overweging genomen. Het gaat om de volgende doelstellingen:

- een maximale belasting op de Europalaan met 25.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020.
- het stimuleren van openbaar vervoer en fiets.
- groei van regionale verkeersstromen als gevolg van ontwikkelingen goed te geleiden. Verkeer door Nuenen zoveel mogelijk afwikkelen op wegen van de hoogste categorie. Dit betekent geen sluipverkeer door Nuenen en doorgaand regionaal verkeer via de A270. Vooral het regionale verkeer vanuit de richting Geldrop-Helmond en vanuit Laarbeek-Gemert willen we beheersen.
- Nuenen-West te ontsluiten nu en in de toekomst.

Structuurvisies

Specifiek voor verkeer en vervoer noemt de structuurvisie een aantal belangrijke aandachtspunten, zoals het streven naar zuinig ruimtegebruik voor ontsluitingswegen en inzet van nieuwe technieken. Er is ruimte voor aanleg van nieuwe infrastructuur. Specifiek voor het centrum zijn aandachtspunten benoemd, met betrekking tot parkeren en verkeer.

Het toekomstperspectief Nuenen, Dorpskernvisie en Centrumvisie' geeft een integrale ruimtelijke analyse van het centrum met daarin het verkeer als belangrijk thema. De ruimtelijke analyse 'gebiedsvisie Van Gogh Kerkje' benadrukt het belang van het thema 'Van Gogh' voor recreatie en toerisme en het belang van het creëren van een compleet netwerk van wandel en fietsroutes langs bezienswaardigheden.

Onderzoek

Daarnaast leveren de uitgevoerde onderzoeken directe input voor het nieuwe verkeersbeleid. De analyse van de onderzoeken levert de volgende conclusies:

- De belangrijkste gebruikte vervoermiddelen in aantallen zijn de auto en de fiets.
- In Nuenen wordt veelvuldig met de auto gereisd over kleine (fiets)afstanden. Dit geldt vooral voor de winkel- en vrijetijdsverplaatsingen. In Nuenen zijn er potentieel mogelijkheden om automobilisten hun gedrag te laten aanpassen en te laten overstappen op de fiets (voor kortere afstanden), e-bike (voor afstanden tot 15/20 km per uur).
- De meeste verplaatsingen van en naar Nuenen zijn gericht op Eindhoven. Tevens zijn er (minder sterke) relaties tussen Nuenen en Geldrop, Nuenen en Son en Breugel, Nuenen en Helmond. Een aantal relaties van beperkte omvang vanuit Lieshout – Gemert naar Eindhoven en van Eindhoven naar Helmond gaan via Nuenen.
- Op een gemiddelde werkdag maken in Nuenen een kleine 300 reizigers gebruik van het nieuwe HOV2. Dit zijn echter data van een beperkte meetperiode en in de eerste gewenningsfase. De meeste onderzoeken en beleidsvisies t.a.v. openbaar vervoer dateren van voor aanleg.
- Een uitgebreid parkeeronderzoek in het centrum van Nuenen bracht het gebruik van de parkeervoorzieningen in kaart. Een (nog op te stellen) concreet maatregelenpakket vormt uiteraard input voor het nieuwe mobiliteitsbeleid.
- De hoeveelheden autoverkeer zijn begin 2017 gemeten. Op de meeste meetlocaties zien we verkeersintensiteiten die passen bij de weginrichting en functie van de wegen. Op enkele wegen past de relatief hoge intensiteit niet bij de wegcategory, namelijk: Smits van Oyenlaan, nabij Vincent van Goghstraat, Parkstraat, Boordseweg en Opwettenseweg.
- De Collseweg (richting Eindhoven) en het Boord (richting Eindhoven) kennen een hoog aandeel spitsverkeer, wat kan duiden op sluipverkeer.
- Uit een analyse van de doorstroming van het autoverkeer op de hoofdwegen in Zuidoost Brabant blijkt dat er knelpunten zijn in Nuenen op de Europalaan en de Eisenhowerlaan-A270.

Verder zijn er vertragingen op hoofdwegen in de omgeving van Nuenen, zoals de RING-Kennedylaan, Sterrenlaan en Geldropseweg in Eindhoven.

- Uit het onderzoek 'Monitoring luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' blijkt dat er voor Nuenen geen knelpunten zijn voor de luchtkwaliteit.
- Het actieplan van de agglomeratie Eindhoven concludeert onder andere dat in de gemeente Nuenen er weinig woningen zijn met te hoge geluidbelastingen vanwege wegverkeer boven de plandrempel. Eventuele knelpunten zijn al opgelost. Door het (reeds uitgevoerd) aanbrengen van de railschermen verminderen de knelpunten op het gebied van railverkeerslawaaï nog verder de komende jaren. Het geluid is bijna altijd duidelijk herleidbaar, zeker voor wegverkeer en railverkeer. De berekeningen worden op dit moment (medio 2017) opnieuw gemaakt.
- Gemeente Nuenen staat 14e in de lijst van 21 regio gemeenten voor het aantal verkeersslachtoffers per hoofd van de bevolking. Daarmee scoort Nuenen gemiddeld. Doelgroepen zijn vooral jongeren en de groep kwetsbare vervoerswijze (voetgangers, fietsers en bromfietsers).
 - De top 3 verkeersonveilige locaties in 2016 bestaat uit: 1) Europalaan, 't Pluuke, 2) Hoge Brake, 3) Gerwenseweg.
 - De top 3 in 2016 van specifiek snelheid - ongevallenlocaties bestaat uit 1) Collseweg, 2) Beekstraat, 3) Opwettenseweg.
 - Locaties waar het voorkomen van sluipverkeer en het verbeteren van verkeersveiligheid wenselijk is: Collseweg, Opwettenseweg, Broekdijk-Eikelkampen, Hoekstraat, Geldropsedijk, Smits van Oyenlaan.
 - De Nuenense afdelingen van Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond hebben de voornaamste ervaren fietsknelpunten in Nuenen in kaart gebracht. De top 4 bestaat uit: 1) Kruising Lyndackers-Oude Kerkdijk met Meierijlaan-Hoge Brake, 2) Aansluiting Hoekstraat-Eikelkampen, 3) Fietsoversteek Vincent van Goghstraat-De Luistruik en 4) Nuenen centrum: Parkstraat, Park en Berg.

Input vanuit toets op de inrichting van het wegennet

Afweging leefbaarheid en doorstroming

Op basis van de toets op de inrichting van het wegennet moeten voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid keuzes gemaakt worden voor enkele zogenaamde 'grijze' wegen. Dit is nodig voor een sluitende verkeersstructuur. Grijze wegen zijn wegen waarbij de inrichting niet aansluit bij de gewenste wegcategory. Voor deze wegen is het de vraag of een andere wegcategory wellicht beter past of dat de inrichting van de weg aangepast moet worden aan de gewenste wegcategory. Door geen duidelijke keuze te maken blijft de functie van de weg zweven, dit komt de gewenste hoofdstructuur en het verkeersgedrag niet ten goede.

In de uitwerking van het mobiliteitsbeleid moet daarom voor de wegenstructuur een afweging gemaakt worden. De hoofdstructuur moet dusdanig zijn vormgegeven dat verkeer zich vooral afwikkelt over de hoofdwegen. Doorgaand verkeer door wijken is niet gewenst. Wanneer dit niet realistisch is en alternatieven niet beschikbaar zijn, moet een keuze gemaakt worden tussen twee afwegingen:

- 1 De weg opwaarderen ten koste van leefbaarheid, maar ten gunste van doorstroming.
- 2 De weg juist af waarderen ten gunste van leefbaarheid, maar ten koste van doorstroming.

Aanpassen wegategorisering

Deze keuze moet gemaakt worden voor de volgende wegen en routes:

- Nuenderbeekselaan (wijzigen categorie en inrichten als erftoegangsweg 2). Deze weg staat de oversteekbaarheid onder druk, dit gaat ten koste van de verkeersfunctie.
- Vallestep, Meierijlaan – west van Geldropsedijk en Refeling (wijzigen categorie en inrichten als erftoegangsweg 2). Deze wegen hebben een te grote verkeersfunctie. Andere wegen in Nuenen-zuid zijn meer geschikt in de ontsluiting van wijk.
- Voirt – eerste deel Boordseweg (wijzigen categorie en inrichten als erftoegangsweg 1). Deze wegen kunnen een hogere verkeersfunctie krijgen in verband met de bereikbaarheid van het centrum.
- Opwettenseweg (wijzigen categorie en inrichten als erftoegangsweg 2). Op deze weg staat de verkeersveiligheid voor fietsers onder druk. Een lagere verkeersfunctie voor autoverkeer past hierbij.
- Collseweg (wijzigen categorie en inrichten als erftoegangsweg 2). Deze weg kent sluipverkeer en verkeersveiligheid voor fietsers. Het oostelijke deel van de weg heeft een verkeersfunctie voor de ontsluiting van het bedrijventerrein.

Aanpassen weginrichting

De volgende wegen dienen op termijn volgens de bijbehorende inrichtingseisen te worden ingericht.

- Meierijlaan oost van Geldropsedijk en Hoge Brake, Arnold Pootlaan, Brabantring (volledig duurzaam veilige inrichting als erftoegangsweg 1 met 30 km/h).
- Laan ter Catten, Papenvoortsedijk, Laan van Nuenheim (inrichting als erftoegangsweg 1 met 30 km/h in plaats van 50 km/h).
- Gerwenseweg buiten de bebouwde kom (volledig duurzaam veilige inrichting als erftoegangsweg 1 met 60 km/h).

Input vanuit maatschappelijke inbreng

Klachten en meldingen

De gemeente werkt gestructureerd aan het behandelen van de klachten en meldingen. Qua inhoud is er geen trend herkenbaar. Wel is er een toename van het aantal meldingen. Het ontbreekt de gemeente aan vastgesteld beleidsdocument, daardoor worden klachten en meldingen ad hoc afgehandeld.

Werkgroep

Voor de werkgroep Mobiliteit Nuenen zijn de vijf belangrijkste thema's in Nuenen:

- Doorstroming en belasting hoofdwegen door regionaal autoverkeer
- Leefbaarheid in Nuenen
- Verkeer en parkeren in het centrum.
- Stimuleren fiets en openbaar vervoer
- Verkeersveiligheid

Tevens heeft de werkgroep input geleverd voor de mobiliteitsvisie en mobiliteitsbeleid en gereageerd op concept plannen.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl