

Notulen Dialoog Ontsluiting Nuenen-West

Derde online dialoogronde, afsluitende bijeenkomst

Woensdagavond 27 oktober 2020, 19:30 – 22:00 uur

Opening

Wethouder van Brakel heet iedereen welkom bij deze afsluitende bijeenkomst van de dialoog. Dat we de 3^e dialoogsessie gesplitst hebben in 2 delen heeft ervoor gezorgd dat alle deelnemers ruimte hebben gehad om de verkregen informatie rustig te verwerken. Vanavond komt er *geen* oplossing op tafel, maar mogen alle belangenverenigingen hun inzichten en standpunten toelichten in een reactie.

Opzet bijeenkomst

De online sessie wordt opgenomen maar de opname wordt alleen gebruikt voor de verslaglegging.

Opzet van de online bijeenkomst:

- Er zijn deze avond 3 type deelnemers. Projectteamleden, Bestuur en Politiek, en belangenvertegenwoordigers.
- We starten met de reacties van de belangenvertegenwoordigers om hun inzichten en standpunten toe te lichten.
- Inhoudelijk, politiek en bestuurlijk betrokkenen luisteren en kunnen (na afloop van reactie) *verhelderende* vragen stellen aan de belangenvertegenwoordigers.
- Na de pauze is er ruimte voor een 2^e ronde vragen die *verdiepend* van aard zijn.
- Ter afsluiting wordt het vervolgtraject toegelicht.

Reacties belanghebbenden

Alle belangenvertegenwoordigers hebben vooraf de vraag gekregen om een reactie voor te bereiden waarbij zij ingaan op de volgende 2 vragen:

1. Wat zijn uw inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoeksresultaten?
2. Wat wilt u meegeven aan college en raad?

De reacties zijn nadien (ook) schriftelijke door projectgroep ontvangen en worden als bijlagen bij deze notulen opgenomen. Bij een aantal van de ingediende reacties zijn nieuwe voorstellen toegevoegd. Omdat deze voorstellen vooraf niet bekend waren bij het projectteam hebben zij daar niet inhoudelijk op kunnen reageren tijdens de dialoog. In een oplegnotitie bij dit verslag is een reactie van het projectteam opgenomen. Onder vervolgtraject is aangegeven hoe het projectteam hier in het verdere proces mee om gaat.

Bijlage 1: reactie Fietzersbond

Bijlage 2: reactie wijkraad Eeneind

Bijlage 3: reactie basisschool 't Mooiste Blauw

Bijlage 4: reactie onafhankelijk verkeerskundige

Bijlage 5: reactie BPD

Bijlage 6: reactie Actiegroep Opwettenseweg Veilig

Bijlage 7: VVN

Bijlage 8: Oplegnotitie met reactie van het projectteam op ingebrachte voorstellen

Verhelderende vragen

Op de mondeling toegelichte reacties zijn verhelderende vragen gesteld. Deze zijn hieronder weergegeven:

Van	Vraag	Antwoord
Fietzersbond		
Hein Kranen	Met deze oplossing is voor Wettenseind en Vorsterdijk het winkelcentrum bij Hoge Brake niet of nauwelijks te bereiken. Dit kan aanleiding geven om via de Wolvendijk om te rijden. Hoe kijk je daar tegenaan?	Fietzersbond heeft voorkeur voor Variant A i.c.m. openstelling van de bussluis. Vorsterdijk en Wettenseind worden dan via Wolvendijk ontsloten op de A270. Fietzersbond kan zich voorstellen dat een verbinding vanaf Wettenseind en Vorsterdijk via Laan door de Panakkers en de Geldropsdijk een betere ontsluiting daarvoor kan zijn.

Cees Meijvis	Als je optie A opteert, dan krijg je een verbinding tussen Wolvendijk en Geldropsedijk. Je gaat dan het kruispunt Geldropsedijk-Wettenseind open zetten. Dat zorgt voor een gevaarlijke kruising. Verwacht je dan geen sluiproute? I.h.k.v. de bereikbaarheidsstudie komt er een snelfietsroute over de Opwettenseweg. Hoe kijkt u daar tegenaan?	Bij een knip ter hoogte van de watermolen is er geen sluipverkeer over de Wolvendijk. Verkeer van de Vorsterdijk en Wettenseind moet dan dus richting de Geldropsedijk. Dan vermijd je dat probleem. Ja klopt, snelfietsroutes zijn benoemd in het bereikbaarheidsakkoord. Ons pleidooi is ook om ruim baan te maken voor de fietsers op de Opwettenseweg. Dat is de enige zinvolle ontsluiting richting Eindhoven centrum. Met een knip is er meer ruimte voor de fietsers.
Wijkraad Eeneind		
Bertje van Stiphout	Presenteer jij nu nieuwe varianten? Moet dit ook doorgerekend worden?	De variant is gebaseerd op variant BP waarbij de Laan door de Panakkers wel doorgetrokken is. Ja, om te zien wat het echte effect gaat zijn is dat wel gewenst.
Hein Kranen	Krommenakker wil je aansluiten op de Geldropsedijk met een rotonde. Klopt dat? Vraag aan het projectteam om te beoordelen of de ruimte daar groot genoeg voor is.	Ja, een kleine rotonde om de veiligheid daar te waarborgen en autoverkeer alle richtingen op te laten gaan. Als je het netjes wilt ontsluiten, en de busbanen open zet, moet dat een mogelijkheid zijn. <u>Red. aanvulling projectteam:</u> ruimte zal niet het probleem zijn (kosten bomen, sloot en fietspad verleggen). Zie rotonde Meierijlaan. De vraag is of we dit nu in de verkeerseffecten van een rotonde moeten meenemen. Zie ook rapport.
Monique Donkers	Verbaasd over oplossing rotonde op de Geldropsedijk. De huidige afsluiting is ontstaan omdat daar eerder veel sluipverkeer door kwam. Hiermee ook veiliger voor de (jonge) fietsers. Wettenseind is niet geschikt om daar een fietsstraat van te maken (met de auto te gast). De weg is te smal en daar niet voor ingericht. Gaat de Laan door de Panakkers dan rechtdoor over het Wettenseind naar de Geldropsedijk?	Ja, dat klopt. Wettenseind is aangesloten op Laan door de Panakkers want dit was al zo getekend. Om tot een oplossing te komen moeten we niet terug kijken naar het verleden, maar kijken naar wat de situatie nu is en hoe we dit voor de toekomstige situatie het best kunnen oplossen.
Basisschool Het mooiste blauw		
Geen vragen		
Onafhankelijk betrokken deskundige uit de regio		
Bertje van Stiphout	U geeft aan dat we hebben gekozen voor verschillende modellen met diversiteit. Wat ik mis: Wegen zijn ergens voor ingericht. Hoe is de	Verkeersintensiteit is berekend op de cijfers zoals ze zijn gepresenteerd en dat zijn etmaal cijfers. Dat is voldoende helder om te bepalen of een weg ergens wel of niet op berekend is.

	verkeerintensiteit berekend? Die vraag is eerder aan Goudappel gesteld en het antwoord was dat dat een gemiddelde is. Hoe neem je dat mee in je verhaal? Dat kan een heel ander perspectief bieden. Dan krijg je geen zicht op wanneer het druk en wanneer het luw is. Daar kunnen ook keuzes uit gemaakt worden. Is dat niet meegenomen in de afweging?	Die spitsgegevens heb ik niet gezien (red. deze zijn wel voorhanden). De gebruikelijke spits tijden kunnen daarvoor gebruikt worden.
Cees Meijvis	In uw verhaal horen we dat optie BP of A uw voorkeur heeft en dat geen of weinig consequenties heeft voor Geldropse dijk. Niet mee eens, want als het verkeer niet meer op de Opwettenseweg kan rijden dan moet het uitwijken naar de Geldropse dijk of naar de Smits van Oyenlaan. Nog afgezien van het feit dat de Laan door de Panakkers ook op de Geldropse dijk aangesloten wordt.	Ik heb geen voorkeur op straat niveau, maar als men vanuit de inhoud een groter perspectief gaat downsizen kom je uit bij variant A of BP.
BPD		
Cees Meijvis	BPD heeft in een eerdere bijeenkomst de vraag gesteld of het mogelijk is om gebruik te maken van dynamisch verkeersmanagement. Daar heb ik niets meer over gehoord. Hoe denken jullie daar nu over?	Dit was genoemd als reactie op de eerdere modellen en is niet nader met model onderzocht. Het heeft niet de voorkeur van BPD. Variant BP en A zijn meest voor de hand liggende opties. Als die onbespreekbaar zijn dan kan als alternatief naar dat soort maatregelen gekeken worden, maar deze zijn niet optimaal.
Actiegroep Opwettenseweg Veilig		
Judith Tesser	Mogen snelfietsers in deze oplossing ook over de Opwettenseweg? Mag de Opwettenseweg dus als snelfietsroute worden ingericht?	Ja, snel fietsers mogen al van de rijbaan gebruik maken, ook van de Opwettenseweg. Dat staat los van deze discussie. Speed pedelecs moeten zich aan de wet houden. Dat de Opwettenseweg onderdeel is van de langere snelfietsroute is logisch, zo staat het ook in het regionaal bereikbaarheidsakkoord. Met losse stukken fietspad is dat niet op te lossen.
Jan Wesenbeek	Openstellen van de busbanen wordt telkens in relatie gebracht met de verkeerintensiteit op de Geldropse dijk. Wordt de busbaan of busluis bedoeld?	Waar het om gaat is dat het verkeer op de Geldropse dijk niet toe hoeft te nemen maar wel kan veranderen van richting. Verkeer uit Nuenen zuid kan zodoende snel naar een gebiedsontsluitingsweg gaan.
VVN		
Cees Meijvis	Laan door de Panakkers komt uit op Wettenseind. Deze weg is erg smal en heeft een aantal zijtakken en geen mogelijkheid voor fiets- en voetpaden. Vinden jullie het veilig om daar de auto intensiteit te verhogen?	Er moet inderdaad goed naar de inrichting en breedte van deze weg gekeken worden.

Nico van de Klundert	Afslag Meierijlaan op Opwettenseweg wordt afgesloten. Wat is daar de gedachte achter?	De gedachtegang is om te proberen om het sluipverkeer dat vanuit Nuenen Zuid over de Opwettenseweg komt daar weg te halen. Het zou mooi zijn om het te combineren met het openen van een bussluis, dan is de aanzuigende werking op de Opwettenseweg minder.
Bertje van Stiphout	Hoe staat het met de veiligheid rondom de basisschool 't Mooiste Blauw? Als we een knip plaatsen op Geldropsedijk zodat het verkeer niet naar links de Opwettenseweg op kan. Kan men dan niet rechtdoor het industrieterrein over om naar de Europalaan te komen. Is dat de oude verbidingsboog?	Knip is gemaakt bij de basisschool 't Mooiste Blauw dus daar is het veilig. Deze is ook bedacht om te regelen dat het verkeer van Nuenen West voor 2/3 via de Wolvendijk kan. Ja, dat kan nog steeds. Dat is de oude VSP2 boog en dat stimuleren wij niet. We willen alleen voorkomen dat men niet links af de Opwettenseweg op kan.
Monique Donkers	Vraag over de aansluiting van oude VSP2 die door raad is afgekeurd. Als we (nu) maatregelen terugbrengen naar hoe de situatie voorheen was. Zou dat nu al verlichting geven? Met een lus wordt het verkeer rond gestuurd, maar wordt er ook gekeken naar de bestaande situatie van Keizershof?	We zien geen reden om deze dicht te maken. We willen bereiken dat sluipverkeer richting Opwettenseweg wordt voorkomen. Hiervoor is echt onderzoek nodig. Alle inwoners van Nuenen West kunnen zo bij de Wolvendijk komen. Via de fietsstraat kan men vanaf de Geldropsedijk bij de sportvelden komen. Ontsluiting Keizershof kan hetzelfde blijven.

Verdiepende vragen

Wat wil je nog weten van welke belanghebbende, om de inbreng goed mee te nemen in het vervolgproces?

Aan wie/door wie	Vraag	Antwoord
Aan: Fietzersbond		
Door: VVD Judith Tesser	Hoe beoordeelt de fietzersbond veiligheid als er op de Opwettenseweg snelfietsverkeer komt?	Een speed pedelec moet gezien worden als een bromfiets en moet zich houden aan de verkeersregels. Op een 30km weg mag deze gebruiker dus ook niet harder dan 30km. Voor de verkeersveiligheid is het daarom geen probleem als de Opwettenseweg ingericht wordt als een snelfietsroute.
Aan: Wijkraad Eeneind		
Door: CDA Cees Meijvis	Variant van wijkraad Eeneind is nieuwe variant omdat bussluis alleen richting Eindhoven opengaat en heeft dus consequenties voor verkeersintensiteiten Geldropsedijk Noord en Smits van Oyenlaan. Is dat geen schijnoplossing?	Zo'n zelfde schijnoplossing ligt er nu ook. Ook als je het verkeer zo goed mogelijk distribueert over allerlei mogelijke oplossingen, blijf je sluipverkeer houden.

Aan: Onafhankelijk betrokken deskundige uit de regio		
Door: Natuurlijk Nuenen Hein Kranen	Waarom wijs je de varianten D af?	Deze scoren in alle aspecten slechter dan anderen. Daarbij gaat de verkeersintensiteit bij D2 bij aansluiting op het deel bij de N270 omhoog naar 10.000 voertuigen per etmaal. Dat is significant meer dan nu op de Geldropse dijk zit. Verschillende aansluitingen van wegen moeten worden bekeken of dat ook daadwerkelijk betere oplossingen zijn. Is het een verbetering of een schijnoplossing? Variant A en BP scoren op alle fronten beter. <u>Red. aanvulling projectteam</u> : constatering is niet dat B/ C of D1/D2 op alle aspecten slechter scoren. Wel dat A en BP over de hele linie beter scoren.
Door: D66 Bertje van Stiphout	Je trekt wel conclusies ondanks dat je niet alle stukjes hebt gepakt. Hoe moet ik dat wegen?	De systematiek is doorgetrokken naar de vragen: Zit het binnen een marge? Gaan we geen grenzen over? Als dat marges zijn die bij het wegtype horen, dan gaan we geen grenzen over. Het is een grof naar fijn benadering.
Door: W70 Louis Koenen	Ik zou graag alle varianten die vanavond genoemd zijn willen ontvangen. Wel graag met exacte gegevens en niet met aannames.	Ga op zoek naar een hoofdbesluit en bepaal of een onderdeel, zoals de openstelling van een busbaan, daar positief aan kan bijdragen. Dan kan je in het proces verder om het bestemmingsplan vast te stellen. Als er een variant wordt ingebracht die niet aansluit op een eerder ingebrachte variant, dan kan je deze apart beoordelen als alternatief.
Aan: Gemeente Nuenen		
Door: CDA Cees Meijvis	Wat is het dwarsprofiel van de Panakkers? Hoe vindt aansluiting op Wettenseind dan plaats die smal is en geen fietspad en voetpad heeft en waar diverse zijwegen op uitkomen?	Suzanne Willems: Breedte van Laan door de Panakkers en Wettenseind tot aan Geldropse dijk is ongeveer 5 meter. Deze is voldoende om het verkeer daarover af te wikkelen. Wellicht moet wel de inrichting aangepast worden.
Door: De Combinatie Monique Donkers	Alle aandacht gaat uit naar de Geldropse dijk omdat daar capaciteitsruimte zou zijn. Het verkeer uit Nuenen West zal daarna toe moeten via het Wettenseind. In de stukken is nergens te lezen wat de verkeerscapaciteit is van het Wettenseind. Als dit niet bekend is, hoe kun je daar dan extra verkeer overheen sturen terwijl deze er niet voor ingericht is of kan worden?	Suzanne Spapens: Het is geen capaciteitskwestie. Er kan meer verkeer overheen dan we willen. We willen dat een erftoegangsweg een maximum heeft. Dat kan in sommige gevallen tot 6000 auto's gaan. Ter hoogte van een sportveld kijkt men bijvoorbeeld voorzichtiger. Een pré zou zijn een voetpad te realiseren.
Door: D66 Bertje van Stiphout	In veel varianten wordt gesproken over openstellen van de busbanen. Is dat mogelijk met een eenzijdig besluit van Nuenen of hebben we daar ook andere partijen bij nodig?	Suzanne Willems: Voor het openstellen van de busbanen hebben we inderdaad de wegbeheerder nodig. Dat is in dit geval de Provincie.

Door: D66 Bertje van Stiphout	Is het niet zo dat als je met doseerlichten of andere dynamische middelen wil werken, je eerst exacte cijfers van de verkeersintensiteit moet weten van de ochtend- avondspits?	Suzanne Spapens: Je kunt van alles berekenen maar bij doseerlichten kan je bepalen hoeveel verkeer je in een bepaalde tijdsperiode wil doorlaten. Je stelt de doseerinstallatie hier op in. Het doorrekenen hiervan met het verkeersmodel heeft daarom niet zoveel zin. Wat je erin stopt komt er ook uit.
Door: PvdA, W70 en Opwettenseweg Veilig	Drie vragen worden samengepakt. In hoeverre kunnen de varianten die nu nog zijn aangedragen als bouwstenen worden doorgerekend?	Suzanne Willems: Doorrekenen van nog aangedragen varianten wordt lastig. We hebben in het kader van de dialoog al een aantal uitersten doorgerekend. We kunnen kijken of we aan de hand van die resultaten iets kunnen interpreteren. Maar voor het raadsvoorstel is het niet haalbaar om nog nieuwe berekeningen te maken voor de hoofdkeuzes.

Via chat gesteld en geantwoord	Vraag	Antwoord (gemeente)
Door: D66 Bertje van Stiphout	Op welke wijze krijgt de raad de mening van de groep(en) die nu niet aanwezig zijn mee?	Deze groepen hebben te kennen gegeven zelf via de gebaande wegen hun standpunten met de raad te delen.
Door: D66 Bertje van Stiphout	Hoe neemt het college dat mee?	Voor zover die gedeeld zijn in dit traject en in de commissie worden die meegewogen.

Opmerkingen via de mail	Opmerking
Van: Fietzersbond	Er is blijkbaar enige ongerustheid over veiligheid nabij de sportvelden. Wij pleiten voor het in stand houden van de huidige autoverbinding tussen de Geldropsedijk, via Wettenseind, naar de sportvelden. Verkeer uit Nuenen West komt niet langs de sportvelden. Fietzers kunnen via het huidige fietspad langs de Loopgroep Nuenen de sportvelden veilig bereiken.
Van: Wijkraad Eeneind	Monique Donkers meldde dat in de oude situatie vanuit de Meierijlaan niet linksaf geslagen kon worden, en dat mogelijk terug te brengen. Maar in de oude situatie werd het verkeer van de Meierijlaan juist gedwongen om richting de Opwettense watermolen te gaan omdat rechtsaf niet mogelijk was. Als je op de Opwettenseweg reed richting Nuenen centrum kon je dan niet linksaf richting het industrieterrein. <u>Red. aanvulling projectteam:</u> Ook allebei kan kloppen. In het voorgaande ging het over de aansluiting Wettenseind-Geldropsedijk, met linksafverboden. (Die konden hier vrij eenvoudig aangelegd worden door doortrekken van de middengeleider op de rechtdoorgaande route Geldropsedijk). Bij de Opwettenseweg lagen er inderdaad rechtsafverboden.

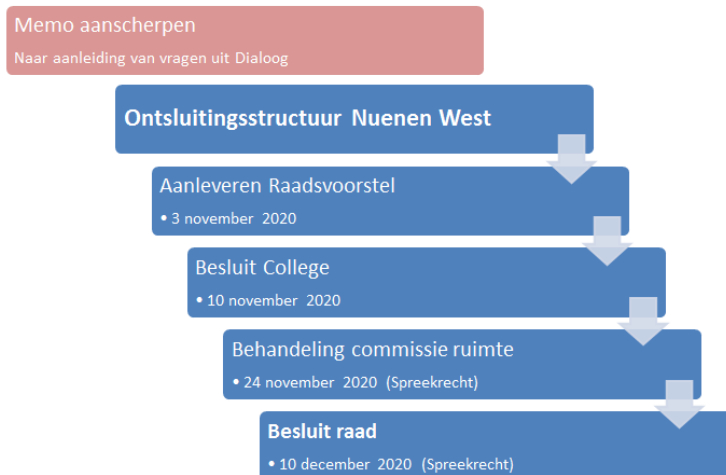
Vervolgtraject

Suzanne Willems geeft inzicht in het besluitvormingsproces van het traject Ontsluiting Nuenen West en het besluitvormingsproces van het traject Bestemmingsplan Nuenen West.

- De memo wordt aangescherpt n.a.v. de vragen die zijn gesteld in de vorige sessie op 14 oktober en deze sessie. Daar worden geen nieuwe varianten aan toegevoegd. We kunnen wel een doorkijk maken wat (kleine) aanpassingen betekenen op de huidige 6 varianten met de gegevens die we hebben.
- Het projectteam brengt een advies uit aan het college. Dit moet uiterlijk 3 november gereed zijn.
- Het college besluit op 11 november welk voorstel voor de ontsluiting van Nuenen West aan de raad wordt voorgelegd.

- Voordat de raad op 10 december besluit, wordt het voorstel eerst besproken in de commissie ruimte van 24 november. Tijdens de commissie ruimte en de raadsbehandeling is er ruimte om gebruik te maken van spreekrecht.
- Op 10 december wordt in de gemeenteraad een besluit genomen over de ontsluitingsstructuur van Nuenen West. Met dit besluit ligt er een uitgangspunt voor het afronden van het bestemmingsplan.

Vervolgproces Ontsluiting Nuenen West



- Daarna wordt het bestemmingsplan afgerond. De gekozen ontsluitingsstructuur wordt verder uitgewerkt, doorgerekend en verwerkt in het bestemmingsplan. Daarvoor moeten er ook nog andere aspecten onderzocht worden (bijv. fijnstof en geluidsbelasting). Dit is nodig voor een goede ruimtelijke onderbouwing.
- Op 22 december 2020 moeten de stukken voor besluitvorming van de raad in februari 2021 aangeleverd worden.

Vervolgproces Bestemmingsplan Nuenen West



Kanttekening

Vaststelling van het bestemmingsplan in februari 2021 is alleen mogelijk als het ontsluitingsprincipe dicht bij het huidige ontwerp-bestemmingsplan ligt. Bij een grote aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan bestaat de kans dat het opnieuw ter visie moet. Bovenstaande planning is daarmee afhankelijk van het besluit dat de raad gaat nemen in december 2020.

Participatie

Uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte zijn vastgesteld in het beeldkwaliteitsplan. Er is wel ruimte voor omwonenden om mee te denken over de inrichting.

Afsluiting

Dank en afsluitende woorden door wethouder van Brakel en Sander van der Eijk.

Bijlage 1 Fietzersbond

Bijdrage van de Fietzersbond Nuenen aan de dialoogsessie van 27-10-2020

Wat zijn onze inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoekresultaten?

Als Fietzersbond maken wij ons sterk voor een veilige, autoluwe Opwettenseweg. Kijkend naar de gepresenteerde resultaten van de doorrekening heeft variant A daarom onze voorkeur.

Dat betekent: de Opwettenseweg wordt geknipt voor doorgaand autoverkeer en autoverkeer op de Laan door de Panakkers kruist niet de Opwettenseweg. Dit is de veiligste variant, zowel voor doorgaande fietsers op de Opwettenseweg als voor fietsers van en naar de school.

Het doorgaand autoverkeer zal dan een andere weg moeten zoeken. Daarom pleiten wij voor de combinatie van variant A met het openstellen van de bussluizen waardoor autoverkeer langs deze route de A270 kan bereiken (*zie voor details kaartje in bijlage 1*)

Wat daarvan de gevolgen zijn is niet zo eenvoudig te doorzien en heeft al geleid tot heftige emotionele discussies tussen belangenverenigingen in ons dorp.

Gelukkig maken de nu gepresenteerde resultaten een en ander inzichtelijk. Aan de hand van die resultaten blijkt dat de voornaamste consequentie van de voorgestelde oplossing het toenemende verkeer is op Europalaan, Smits van Oyenlaan en Geldropsedijk, in vergelijking met variant B. Wij begrijpen dat dit zorgen kan baren t.a.v. de leefbaarheid, met name voor de Geldropsedijk maar concluderen uit de resultaten dat dit toch niet leidt tot duidelijke nadelen t.o.v. de andere varianten. Daarbij is de Geldropsedijk ingericht als een gebiedsontsluitingsweg die het toenemende verkeer goed kan verwerken, veel beter dan een erftoegangsweg als de Opwettenseweg.

Onze conclusie: de beste keuze is variant A tesamen met het openstellen van de bussluizen.

Wat willen wij verder meegeven aan college en raad?

In 2016 hebben alle 21 gemeentes van de regio, ook Nuenen, het Bereikbaarheidsakkoord gesloten. Om de regio bereikbaar te houden wordt ingezet op slimme mobiliteit en overstapmogelijkheden van het ene vervoermiddel op een andere (co-modaliteit met een mooi woord). Verdere maatregelen: bundeling van het autoverkeer, aanleggen van HOV-lijnen en realisatie van snelle fietsroutes.

Wat betekent dat nu voor Nuenen?

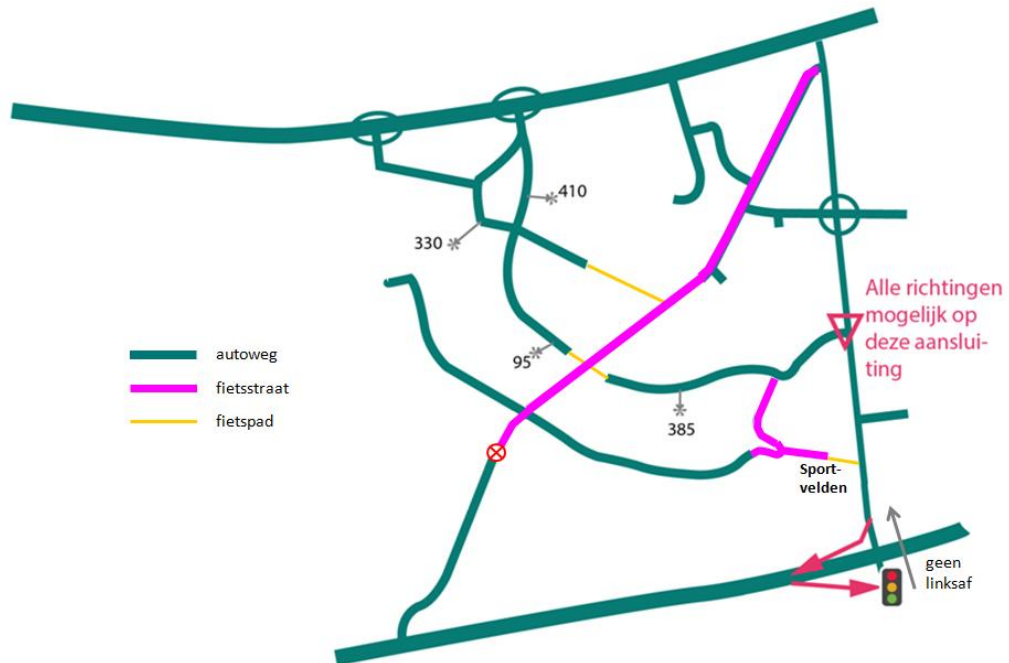
Nuenen ligt ingeklemd tussen twee grote steden. Het aantal verplaatsingen van en naar Eindhoven en Helmond is aanzienlijk en beperkt zich voornamelijk tot afstanden minder dan 15 km. Als je kijkt welk vervoermiddel daarvoor nu wordt gebruikt dan is dat overwegend de auto.

Het is duidelijk dat dit anders kan en eigenlijk ook moet om de wegen niet te laten dichtslippen. Immers, dergelijke afstanden zijn prima te overbruggen met de fiets. En iedere fietser méér is een auto minder op de weg en schept daarmee ruimte voor anderen die de auto echt nodig hebben.

Snelle fietsroutes helpen om het fietsgebruik op deze korte afstanden te stimuleren. Het gaat daarbij niet over fietssnelwegen waarbij sommige mensen angstbeelden oproepen van met 45 km/u voortrazende speedpedelecs (*zie ook bijlage 2*). Nee, het gaat om comfortabele, geasfalteerde fietsroutes waarop vlot doorgefietst kan worden met zoveel mogelijk voorrang op kruisingen.

Daarom is onze boodschap: een veilige, snelle fietsroute op de Opwettenseweg draagt bij aan het beperken van het autoverkeer in de conglomeraat Eindhoven-Helmond!

Bijlage 1: kaart



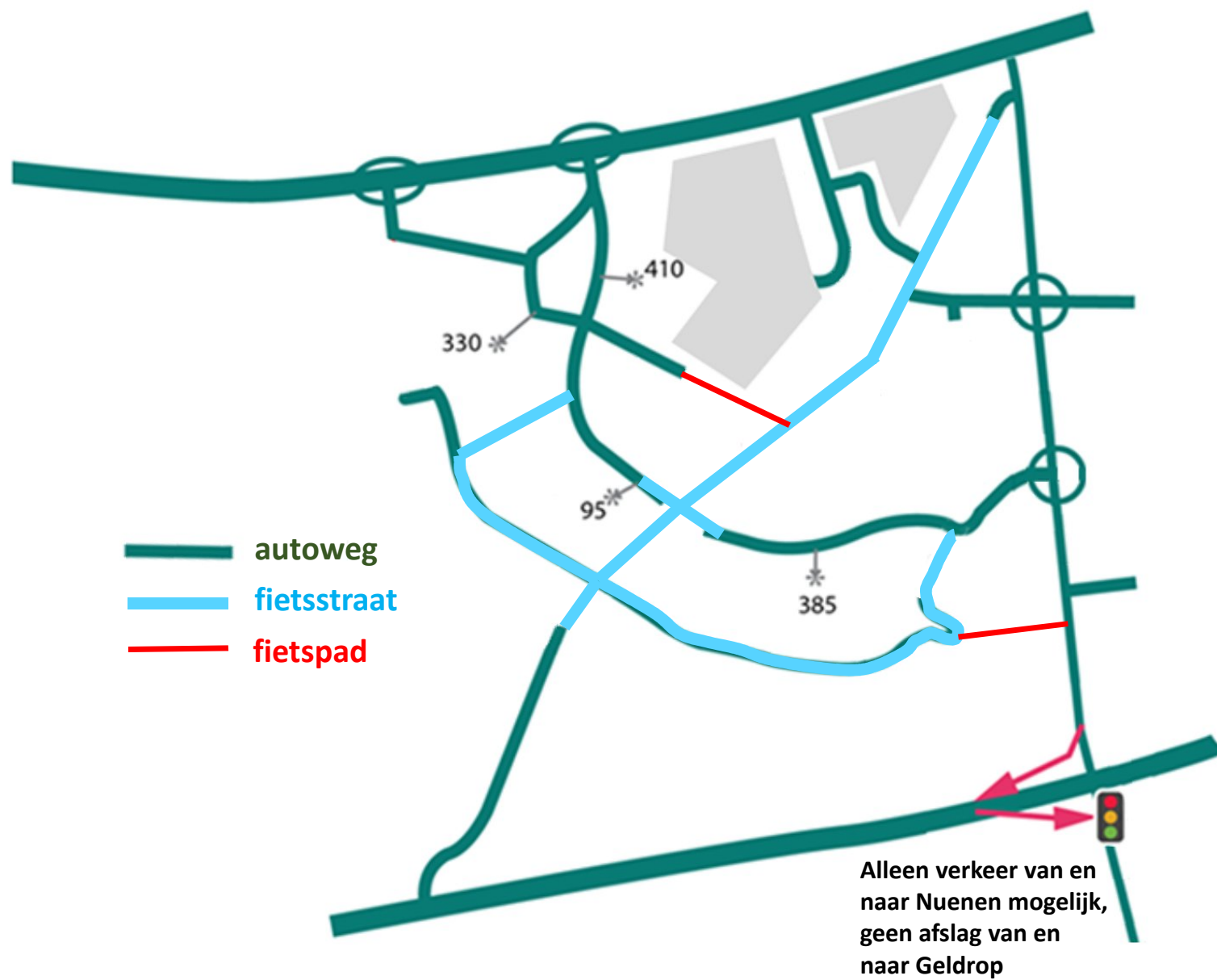
Toelichting:

- Opwettenseweg wordt in zijn geheel een fietsstraat met een 30 km/u regime
- Geen verbinding voor autoverkeer tussen beide helften van Nuenen-West. Vermijdt gevaarlijke situaties op de kruising. Tevens wordt hiermee doorgaand autoverkeer vermeden langs de school.
- In vergelijking met variant A is er maar 1 knip en deze ligt ten zuiden van het kruispunt met Vorsterdijk en Wettenseind. Dit om te vermijden dat aanwonenden aan de Vorsterdijk en Wettenseind moeten omrijden via Wolvendijk en A270 om naar het dorp te komen. Nu is wel een aansluiting nodig van Wettenseind op de Laan door de Panakkers, in de vorm van een fietsstraat. Deze ontsluit tevens de sportvelden voor autoverkeer.
- de sportvelden blijven goed bereikbaar en hebben geen hinder van het ontsluitingsverkeer op de Laan door de Panakkers. Fietzers hebben so-wie-so een veilige route via de Geldropsdijk en het fietspad langs de Loopgroep Nuenen.

Bijlage 2: Regeling speed-pedelecs

- de huidige wetgeving bestemt speed-pedelecs als bromfietsen
- dat betekent dat speed-pedelecs binnen de bebouwde kom op de rijbaan moeten rijden.
- grote steden (o.a. Rotterdam) neigen naar ontheffing om op het fietspad te rijden mits ze daar niet harder rijden dan 30 km/u. Dit om gevaarlijke conflicten tussen automobilisten (50 km/u) en speed-pedelecs (kunnen vaak niet sneller dan 35-40 km/u) te vermijden. Maar dit moet dan wel in de wet worden geregeld.
- de Fietzersbond ziet graag maatwerk, d.w.z. in sommige situaties middels een bord bij het fietspad aangeven dat speed-pedelecs zijn toegestaan mits max. 30 km/u
- voor hierboven geschetste situatie op de Opwettenseweg heeft dat geen betekenis. Fietsstraten kennen een maximumsnelheid van 30 km/u voor alle verkeer, dus ook voor speed-pedelecs. Dat de fietsstraat als snelle fietsroute wordt ingericht doet daar niets aan af.

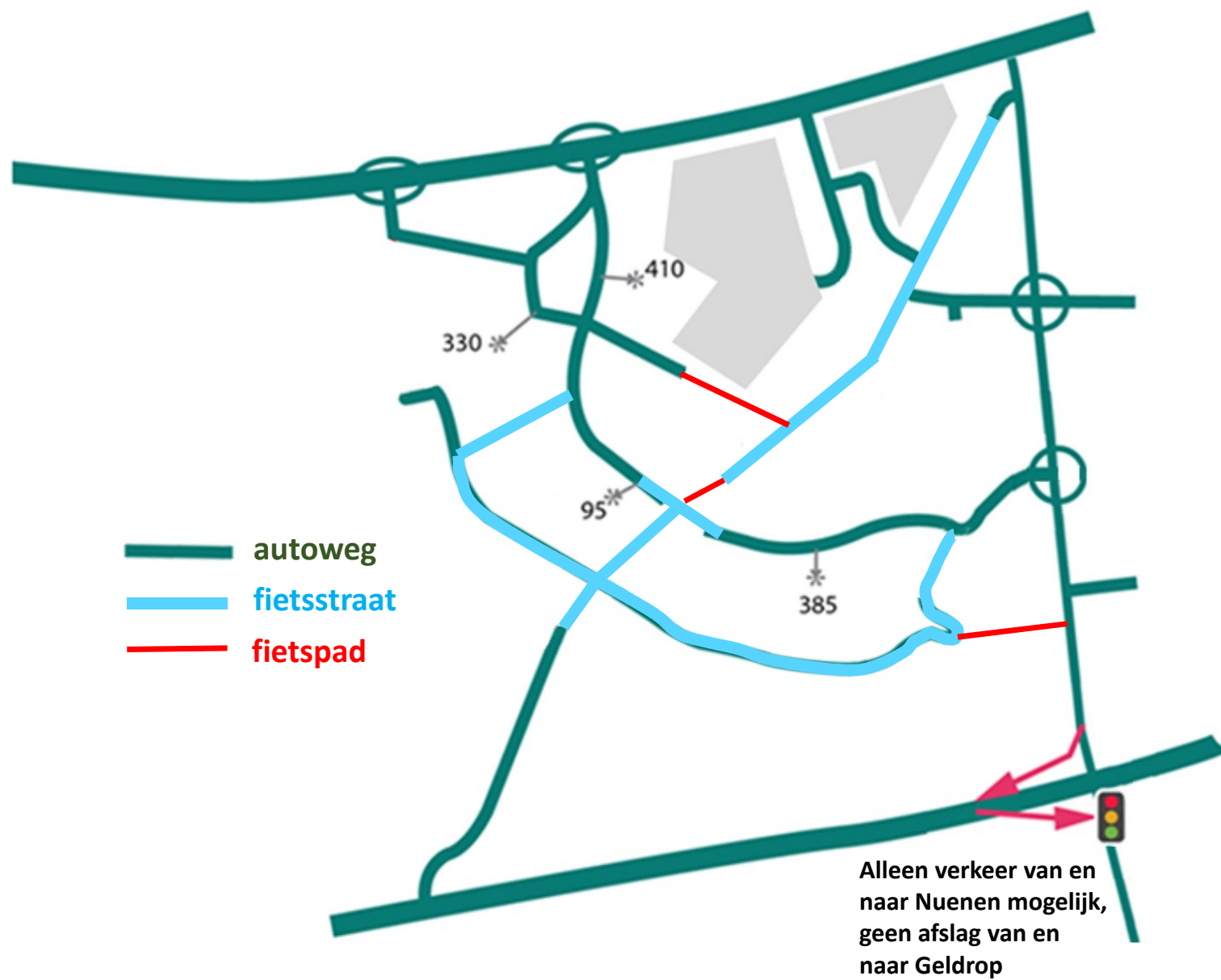
Variant 1^a



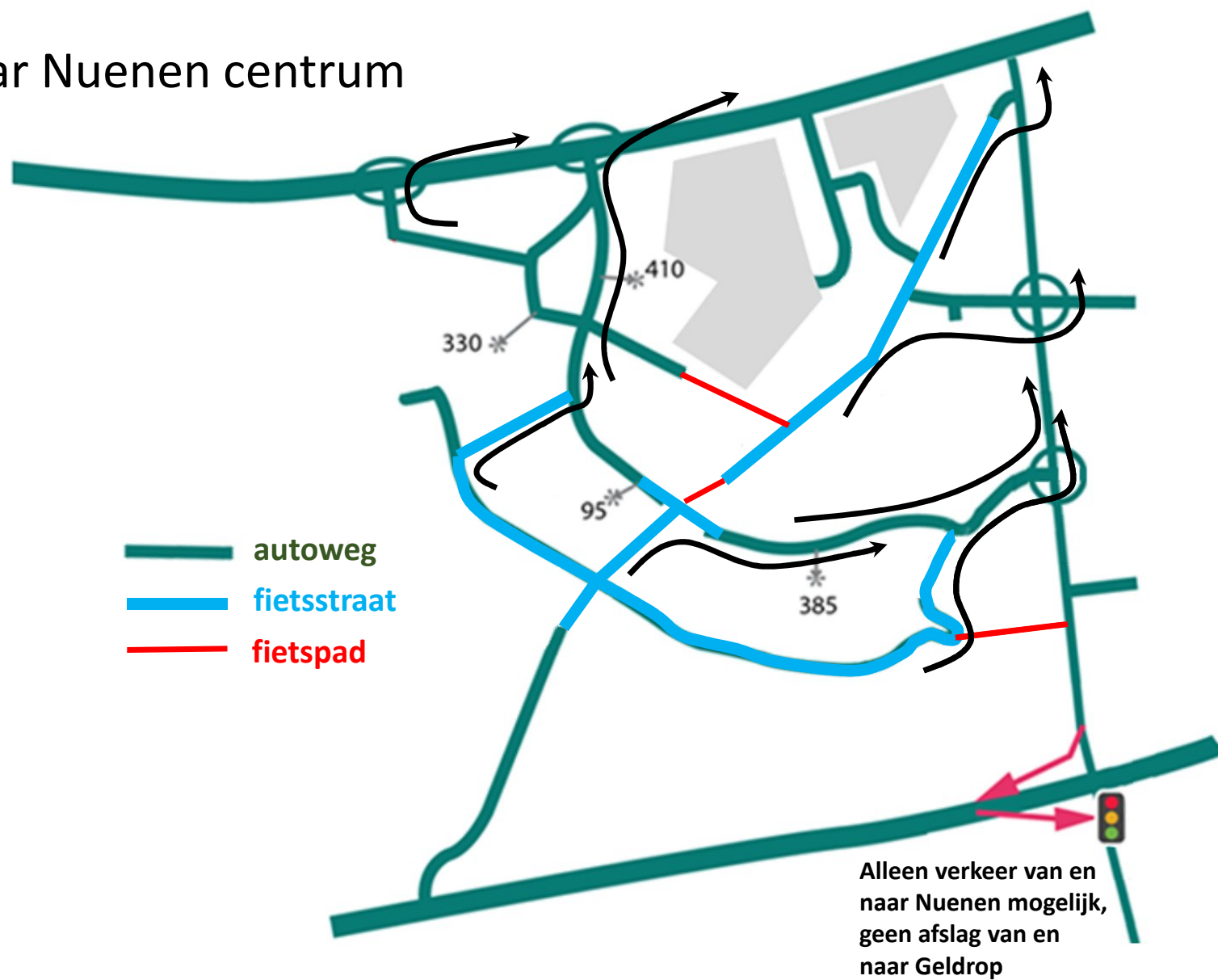
Overwegingen

- Uitgang is BP variant omdat daar al een “juridische” basis als vastgesteld bestemmingsplan voor is
- Belangrijk: Evenwichtige verkeersafwikkeling voor alle wijken / eerlijke verdeling van de overlast, door breder te kijken dan alleen binnen grenzen van plan, want beslissingen binnen het plan hebben invloed op de leefbaarheid buiten het plan
- Geen wijken of delen van wijken afgesloten van Nuenen (centrum)
- Veilige/autoluwe zone in de buurt van de school
- Sportvereniging veilig en autoluw te bereiken
- Fietsstraten zijn niet vreemd in het plan want ook langs de Europalaan ligt er al een
- Autos zo snel mogelijk naar buitenzijde van plan krijgen EN ontmoedigen om doorgaand verkeer in het centrum van het plan te zijn
- Capaciteit / inrichting van de weg gebruiken om hoeveelheid te verplaatsen autos te laten bepalen. Dus (blauwe) fietsstraten kunnen veel minder autos afvoeren dan normale (groene) wegen
- In variant 1^a voldoet de raad aan het autoluw maken van de opwettensweg **EN** aan de opwettensweg open houden
- Ronde op Geldropsedijk voor veilige oversteek voor alle verkeersgebruikers
- Busbanen open in één richting (alleen van en naar Nuenen centrum), anders sluipverkeer vanuit Geldrop langs Eeneind
- Door het opzetten van de busbanen zal er minder verkeer vanuit Eindhoven naar Nuenen centrum over de Opwettensweg gaan en vice versa
- School is net verplaatst, veel leerlingen komen nog uit Nuenen zuid. Ook die ouders moeten mogelijkheid blijven houden om kinderen “gericht” met de auto af te kunnen zetten
- Conclusie: In het hart van het plan staat de fiets centraal (de auto is te gast) dit straalt een jonge, groene en vernieuwende wijk uit
- Optie: Wij snappen ook de vraag van andere partijen naar een auto knip op de Opwettenseweg, daarom hebben we ook een variant 1^b waar door middel van een gedeelte van de opwettenseweg in te richten als fietspad een “natuurlijke” knip wordt gemaakt

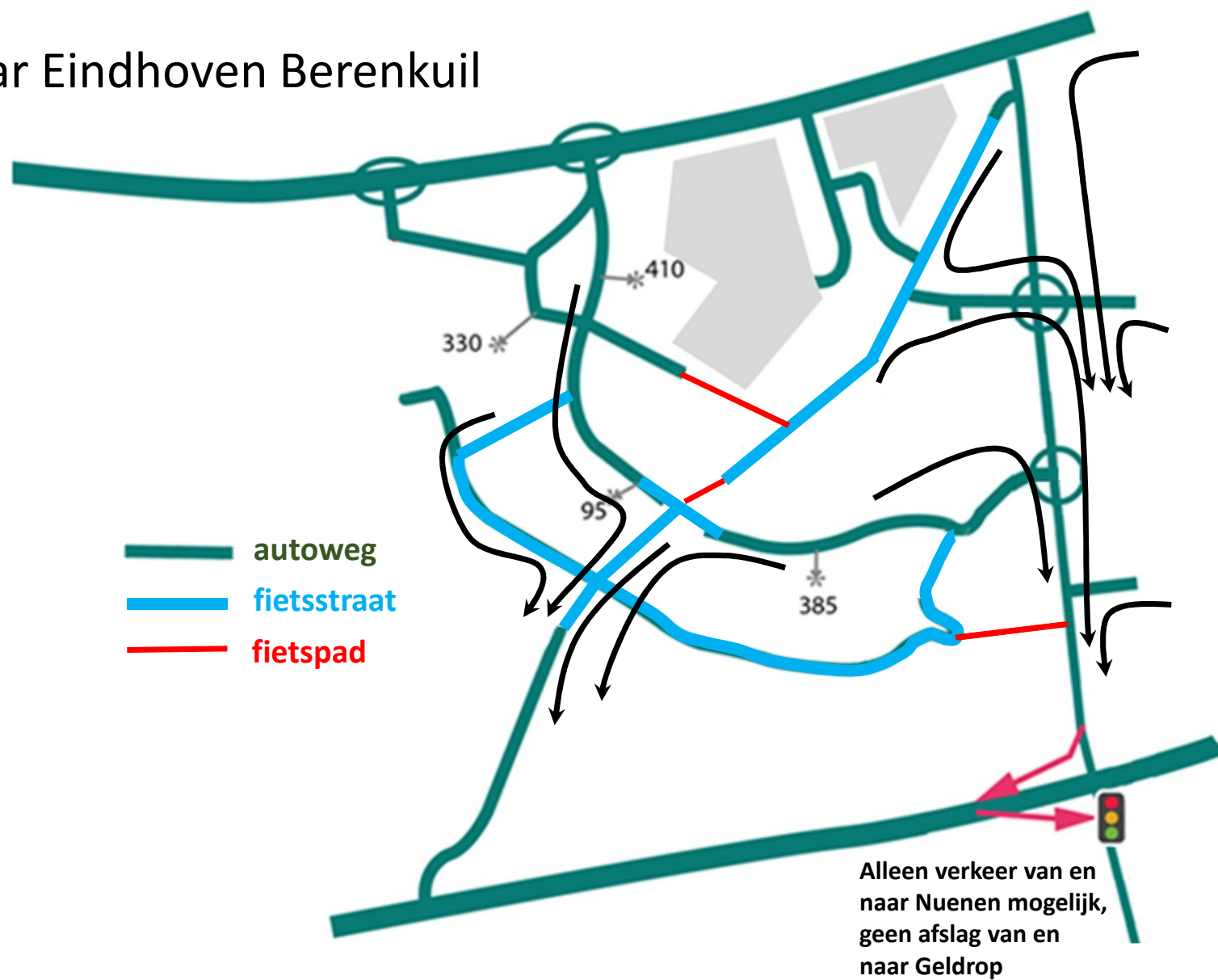
Variant 1^b



Auto verkeer naar Nuenen centrum



Auto verkeer naar Eindhoven Berenkuil



Auto verkeer naar Eindhoven Snelwegen A2/A50



Bijlage 3 Basisschool 't Mooiste Blauw

Wat zijn uw inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoeksresultaten?

Het is fijn om te zien dat er rekening is gehouden met de school en zijn omgeving tijdens het onderzoek. De veiligheid voor de kinderen en hun ouders weegt bij ons zwaar. We zien dit ook terugkomen in de onderzoeksresultaten, waarbij de ene variant gunstiger is dan de andere variant.

Wat wilt u meegeven aan college en raad?

Wij ervaren dat de veiligheid op de Opwettenseweg in de huidige situatie niet bevredigend is. Er wordt door onze kinderen en ouders veel gebruik van gemaakt om de oversteek te maken naar de school. Wij maken ons als school zorgen als er niks verandert aan de huidige verkeerssituatie. Er zijn regelmatig situaties waarbij het maar net goed gaat. Hierdoor zien wij dat er ouders zijn die op dit moment de keuze maken om met de auto te gaan in verband met de veiligheid voor hun kind.

Wij vinden het belangrijk dat kinderen en hun ouders op de fiets of lopend naar school kunnen komen. Hiervoor is een veilige verkeerssituatie nodig waardoor kinderen met of zonder hun ouders veilig en prettig op school kunnen komen. In het onderzoek zijn varianten waarbij hier veel rekening mee is gehouden. Als school stellen wij het op prijs dat de situatie van de school in het besluit zwaar wordt meegewogen.

Hartelijke groet,

Nanouk Teensma
per 1 januari de nieuwe directrice van Het Mooiste Blauw

NB. Elke belanghebbende krijgt 4 minuten om mondeling te reageren in de online-bijeenkomst van 27 oktober. Daarna is er ruimte voor eventuele vragen van aanwezige raadsleden, wethouder of deskundigen. Bovenstaande vragen zijn een hulpmiddel om uw reactie voor te bereiden.

Bijlage 4 Onafhankelijk verkeerskundige

Wat zijn uw inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoeksresultaten?

Jelle Rijpma; onafhankelijk deelnemer aan de dialoog.

In een dialoogsessie zijn met de deelnemers verschillende varianten benoemd. Criterium om tot een behapbaar door te rekenen aantal te komen, is dat er voldoende verschil tussen de verschillende varianten moet zijn om de keuze later ook scherp te kunnen maken. Dat is gebeurd. Varianten BP en A gaan uit van autoluw en geen doorgaande verkeer. De varianten B en C houden de Opwettenseweg open al dan niet met omleiding. De varianten D1 en D2 variëren in openstelling busbaan en aansluitingen. Met deze drie groepen varianten wordt het inzicht scherp:
Bij realisatie van het bestemmingsplan springen de varianten BP en A springen er positief uit. En daar gaat ook overduidelijk de keuze tussen. Het betekent dat:

- Een drukke en niet ongevaarlijke Opwettenseweg een weg wordt met weinig verkeer.
- Het verkeer uit het plangebied wordt verdeeld over meerdere ontsluitingspunten binnen redelijke grenzen (intensiteit/etmaal).
- De Geldropsedijk wordt in alle varianten drukker. De D1 en de D2 varianten geven veel drukte (9400 – 10200 avtg/etmaal) bij de aansluiting op de A270.
- De varianten B en C hebben bijna nergens een goede score.
- De (over-) last van geluid, fijn stof, veiligheid en oversteekbaarheid geeft aan dat de geluidsberekening op de Geldropsedijk in alle varianten waarden van rond de 55 DB. De veiligheid is niet in het geding.
- Wordt de Opwettenseweg opgehouden dan zijn er twee wegen die tot eenzelfde last geven.

Conclusie is: Realiseren Bestemmingsplan met keuze variant BP of A.

Daarbij kan worden overwogen om nadere studie te verrichten voor:

- **de Geldropsedijk voor het terugdringen van de geluidsbelasting**
- **Het openstellen van de busbaan als extra inzet**
- **Voor het optimaliseren van aansluitingen (op de Europalaan en N270)**

In het begin van de dialoog zijn veel aspecten benoemd, die op een bovenlokaal niveau spelen en zo mogelijk opgelost moeten worden:

- De uitkomst en realisatie van de bundelroutes op (sub-) regionaal niveau is al gaande;
- Het BO-MIRT onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit 2030-2040 is gereed en onderdeel van gesprek in het BO-MIRT november 2020. Hierin is de schaa sprong verstedelijking en openbaar vervoer.

Voor Nuenen en haar hoofdstructuur is de keuze beperkt:

- Goede aansluiting met Eindhoven en verder via de Kennedylaan
- Oplossing via nieuwe bundelroute aan de Noord-Oostkant (stadium zoekruimte)
- Oplossing op eigen grondgebied Nuenen.

Het verdient zeer aanbeveling om (voorkeur voor) de toekomstige hoofdstructuur van Nuenen spoedig vast te leggen en daarbij het volgende mee in overweging te nemen:

Vanuit de MIRT studie wordt duidelijk, dat het verder opzetten en inrichten van een modern fietsnetwerk tot de no-regret-maatregelen behoort. Provincie en regio koersen dan ook sowieso in die richting. Voor Nuenen ligt er een mooie kans om de Opwettenseweg ook op die manier te gebruiken en in te richten. Het is de kortste verbinding met Eindhoven-Centrum. Geen omrijden!. Zo'n inzet kan worden gecombineerd met auto te gast in combinatie met ontwikkeling van allerlei functies langs de Opwettenseweg. Bijvoorbeeld zoals de Groene Loper Eindhoven Oirschot wordt vormgegeven.

Wat wilt u meegeven aan college en raad?

1. Inhoudelijke conclusie is zonder enige twijfel dat de keuze variant BP of A is. Hierbij is het grote verschil geen (A) of één verbinding (BP) binnen het plangebied. Voor de Geldropsedijk maakt geen enkele variant het verschil. Aanzienlijk is het verschil in wel of niet de Opwettenseweg openhouden. Open houden betekent twee probleemkinderen: Opwettenseweg en Geldropsedijk.
2. De hoofdkeuze nu vaststellen en uitvoeren. (geen verdere vertraging Bestemmingsplan) met daarbij nader onderzoek (opdracht aan B&W) voor
 - a. Terugdringen geluidsbelasting Geldropsedijk
 - b. Openstellen busbaan als extra
 - c. Optimaliseren diverse aansluitingen

3. Het proces van de dialoog is goed vormgegeven en uitgevoerd. Al het mogelijke is gedaan om de relevante en gevraagde informatie tijdig aan te leveren en te presenteren.
4. Aan het begin van de dialoog (kennismaking) is het te doorlopen proces helder geformuleerd. Op dat moment kunnen deelnemers kiezen of je mee doet. In begin gingen alle partijen met het proces met de nodige discussie akkoord en is op basis daarvan ook nog aangepast aan de besluitvorming van de Raad.
5. Doe je niet mee aan een van te voren bekendgemaakt proces, of stap je uit, dan rest er altijd de formele route van inspraak. Dat is ook gebeurd. Het doet verder niet af aan de inhoudelijke conclusie.

Bijlage 5 BPD

Wat zijn uw inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoeksresultaten?

BPD en de gemeente Nuenen realiseren met Nuenen West een nieuw woongebied met in totaal 1600 woningen. Hierbij streven wij naar een plan met een maximale ruimtelijk kwaliteit. Een plan dat toekomstbestendig, verkeersveilig en duurzaam is. Kortom een plan waar het goed wonen is en tegenmoet komt aan de wensen en eisen van Morgen. Daarmee wordt de wijk Nuenen West een integraal onderdeel van de gemeente Nuenen.

De Europalaan, De Laan door de Panakkers, de Opwettenseweg en de historische linten vormen uit stedenbouwkundig oogpunt de belangrijkste dragers van het plan. De Europalaan en de Geldropsedijk vervullen een belangrijke rol bij de verkeersafwikkeling voor de zuid/westzijde van Nuenen en daarmee ook voor Nuenen West.

De Europalaan verdeelt Nuenen West in een noordelijk- en zuidelijk deel, terwijl de laan door de Panneakkers als hoofdontsluiting de diverse bouwvelden met elkaar verbindt. Het mogelijk openhouden van de Opwettenseweg zorgt er voor dat het zuidelijke deel in tweeën wordt gesplitst. Dit is uit ruimtelijke en kwalitatief oogpunt niet wenselijk en vormt daarmee een extra barrière voor toekomstige scholieren en ouders die straks ten zuiden van de Opwettenseweg wonen.

Een ander effect dat optreedt bij het openhouden van de Opwettenseweg is het ontstaan van sluipverkeer door de wijk over de Laan door de Panakkers langs de nieuwe school.

Openhouden van de Opwettenseweg komt de plankwaliteit en leefbaarheid niet ten goede en zorgt ervoor dat de Opwettenseweg nog onveiliger zal worden dan die nu al is.

De onderzoeksresultaten hebben inzicht gegeven in kwalitatieve verschillen tussen de diverse voorstellen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en juridische haalbaarheid, stedenbouw, financiën en planning.

De onderzoeken hebben laten zien dat de voorstellen voor de ontsluiting van Nuenen West van invloed zijn op het wegennet in de verre omgeving. Hierdoor zijn veel belanghebbende betrokken bij deze dialoogsessies.

Als ontwikkelaar van het plan Nuenen West hebben wij met veel belangstelling gekeken naar de alternatieven die naar voor zijn gekomen. Op basis van de resultaten concluderen wij dat voorstel BP en A op alle onderdelen het beste scoren en naar onze mening de toename van de verkeersbewegingen het eerlijkst spreiden en op het gebied van verkeersveiligheid het beste scoren.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor de nieuwe school op dit punt voortel A de beste scoort.

Wat wilt u meegeven aan college en raad?

Voor de voortgang van het plan is het van groot belang dat de gemeenteraad op kort termijn een definitieve keuze maakt voor de ontsluiting van Nuenen West. Het nu gevolgde proces levert voor het bestemmingsplan Nuenen West een vertraging op van tenminste 12 maanden.

Gezien de huidige marktomstandigheden zorgt deze vertraging voor extra druk op de woningmarkt in Nuenen en omgeving. De vraag naar nieuwe woningen is vanuit alle doelgroepen enorm groot. Deze nu ontstane vertraging komt de doorstroming en prijsstijgingen niet ten goede, aangezien BPD nog slechts 43 woning kan realiseren op dit moment. Voor de ontwikkeling van nieuwe planvoorraad is het nieuwe bestemmingsplan noodzakelijk.

De te kiezen oplossing dient ten eerste te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Het is van het grootste belang dat de gekozen oplossing bij een eventuele juridische procedure tegen het bestemmingsplan, stand zal houden. Anders haalt het bestemmingplan ondanks de ontstane vertraging alsnog de eindstreep niet en schieten we ons doel voorbij.

BPD is van mening dat de verkeersdruk op een zo evenredige wijze verdeeld dient te worden. De varianten A en BP voldoen hier naar onze mening het beste aan. Daarnaast scoren beide varianten op alle beoordeelde onderdelen het beste.

Een ander belangrijk aspect voor gemeente en BPD is dat deze twee varianten aansluiten op de tussen partijen overeengekomen contractuele afspraken.

Bijlage 6 Actiegroep Opwettenseweg Veilig

BIJDRAGE OPWETTENSEWEG VEILIG

Wat zijn uw inzichten naar aanleiding van de gedeelde onderzoeksresultaten

- Door alle betrokken partijen en in de onderzoeksresultaten wordt onderkend dat de Opwettenseweg een weg is waar de veiligheid ernstig in het geding is en daarmee een weg waar op zeer korte termijn iets moet veranderen om de veiligheid van aanwonenden en (kwetsbare) weggebruikers te kunnen garanderen
- De conclusie van Opwettenseweg Veilig is dat variant BP en A het beste scoren op de verschillende criteria. Onze ingebrachte variant D2 scoort minder goed en laten we daarom los.
- Verder valt op dat de gevolgen voor de Geldropsedijk in alle varianten relatief beperkt zijn en dat openstelling van de busbanen ook geen significante nadelige effecten heeft. Het openstellen van de busbanen is wel van groot belang, om verkeer uit Nuenen-Zuid en andere wijken vlot naar de A270 te leiden en om mogelijk nieuwe ontstane omrijdroutes te voorkomen en isolatie van bepaalde wijken te voorkomen (oa delen Nuenen-West en Opwettenseweg). In dialoogsessie 2 is afgesproken om de gekozen varianten te beoordelen met en zonder openstellen busbanen, en de effecten hiervan te berekenen. Nu is het slechts als losstaande variant onderzocht, en dat was niet zo de bedoeling.
- De aansluiting Wolvendijk-A270 is in de nieuwe situatie alleen bedoeld voor de ontsluiting van Nuenen-West en niet voor ontsluiting van heel Nuenen. Er komt een ontsluiting op Geldropsedijk, zoals reeds benoemd in bestemmingsplan 2008.
- Omwille van het regionale bereikbaarheidsakkoord moet de Opwettenseweg een snelfietsroute worden. Omdat vrij liggende fietspaden niet mogelijk zijn gebleken, zal de Opwettenseweg een fietsstraat moeten worden. Een knip in de Opwettenseweg is noodzakelijk om een veilige autoluwe weg te maken. Beste plaats voor de knip lijkt thv Laan door de Panakkers. Wij stellen voor om de Laan door de Panakkers vanaf de school t/m de kruising Opwettenseweg in te richten als fietsstraat, om zo een veilige situatie te creëren. De leefbaarheid kan verder verbeterd worden door de oude linten Vorsterdijk, Wettenseind en Dubbestraat in te richten als fietsstraten.

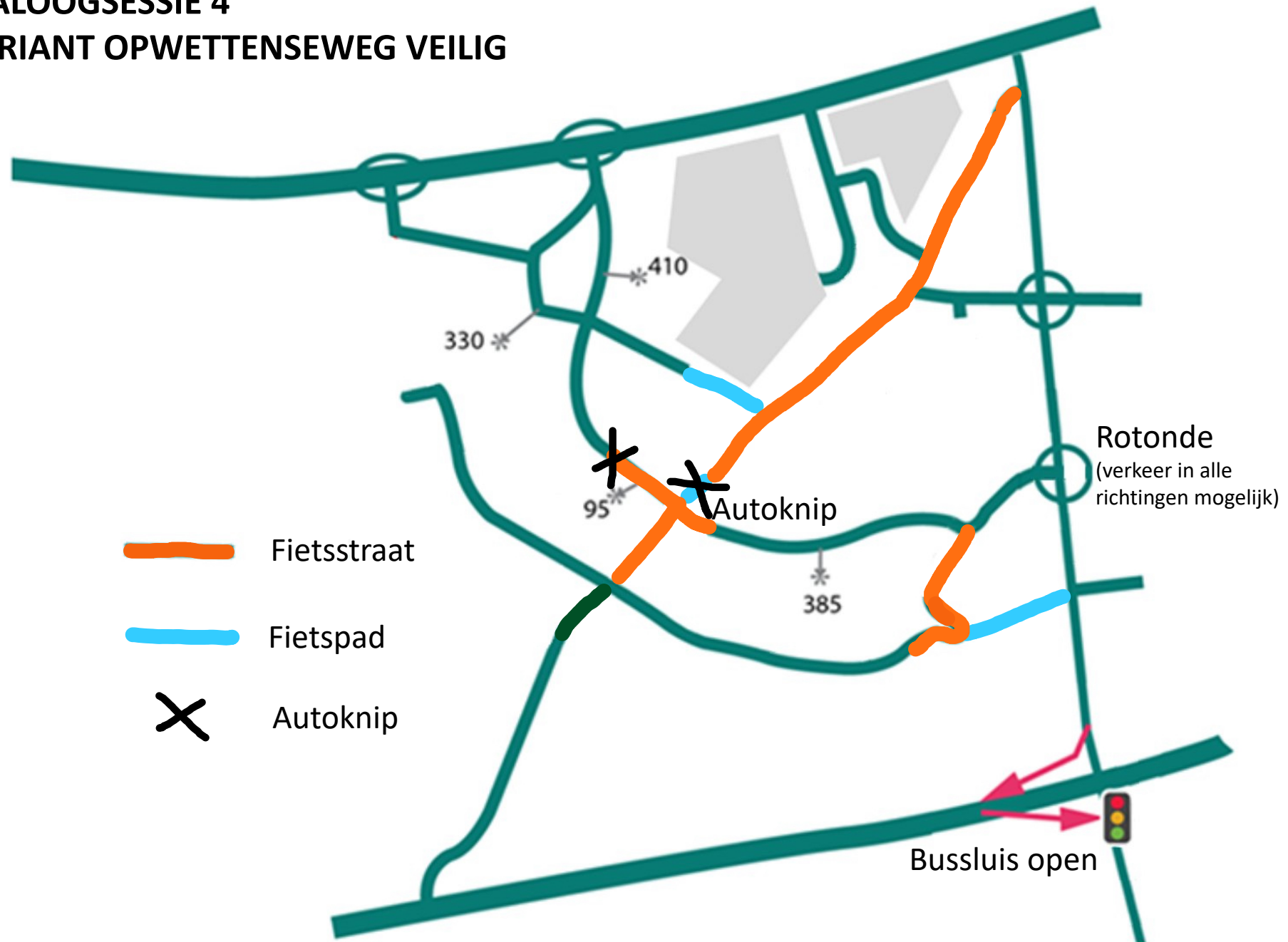
Concluderend: De beste keuze is variant BP of A in combinatie met het openstellen van de busbanen. De Opwettenseweg wordt fietsstraat met een daarbij passende inrichting en lage gemotoriseerde verkeersintensiteit met autoknip (bv thv Laan door de Panakkers). Het totaalplaatje met details ziet u in bijgaande plattegrond.

Wat wil u meegeven aan college en raad?

- Maak de Opwettenseweg veilig. Respecteer zowel het bestemmingsplan uit 2008 door het creëren van een autoluwe Opwettenseweg als ook het bereikbaarheidsakkoord met een snelfietsroute. Een geloofwaardige fietsstraat is niet te combineren met een drukke doorgaande weg.
- Zonder knip in de Opwettenseweg wordt de weg niet autoluw
- We hebben in de dialoogsessie een sterke oververtegenwoordiging gezien van 10 belangengroepen rondom de Geldropsedijk. Dit heeft geleid tot een ongewenste onevenwichtigheid. GEEN van de bewoners van deze tien andere belangengroeperingen heeft echter een voordeel die DIRECT uitkomt op een levensgevaarlijke straat. Neemt u dit in uw overwegingen mee bij het afwegen van de verschillende belangen.
- 14 december 2017 is per amendement besloten dat openstellen van de busbanen nog steeds een optie is als er geen nieuwe aansluiting met de A270 komt en daarom kan nu het besluit genomen worden om de busbanen open te stellen. De nadelen van openstelling zijn beperkt, de voordelen groot en is in combinatie met variant BP en A absoluut noodzakelijk.
- Vermijd bovenwijks verkeer door Nuenen-West en via de Opwettenseweg. Probeer verkeer uit de wijken vlot te leiden naar gebiedsontsluitingswegen en bundelroutes. Maak een objectieve afweging hoe de wegen gebruikt worden. De Opwettenseweg is als erftoegangsweg ongeschikt om als doorgaande gebiedsontsluitingsweg te dienen. Een gebiedsontsluitingsweg zoals Geldropsedijk kan meer verkeer verwerken dan de Opwettenseweg.

DIALOOGSESSIE 4

VARIANT OPWETTENSEWEG VEILIG



WAT ZIJN ONZE INZICHTEN NAAR AANLEIDING VAN DE GEDEELDE ONDERZOEKRESULTATEN (VVN afdeling Nuenen)

BASISGEGEVENS				AFWEGING VOOR LANGZAAM VERKEER (bron getallen: verkeerskundige toets 14/10-2020 / prognose 2030)				
Variant	Toelichting	Bussluizen open	Wettenseind/ Geldropsedijk	Opwettenseweg ter hoogte van:			Mooiste Blauw (voetganger)	Omgeving sportvelden
				Laan door Panakkers	Huisnrs 104 - 128	Vorsterdijk / Wettenseind	Laan door Panakkers	Wettenseind
Voorstel BP (herijking)	- Opwettenseweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer - Laan door Panakkers doorgetrokken	Nee	Alle richtingen	-	+	+	+	+
				(0)	(1.200)	(1.700)	(2.500)	
Voorstel A	- Opwettenseweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer - Laan door Panakkers onderbroken	Nee	Alle richtingen	+	+	+	+	+
				(0)	(1.200)	(0)	(3.300)	
Voorstel B	- Cfm randvoorwaarden raad - Opwettenseweg open	Nee	Bestaande situatie	-	-	-	-	+
				(7.800)	(8.300)	(3.700)	(1.100)	
Voorstel C	- Opwettenseweg: open - Laan door Panakkers niet aangesloten op Wettenseind - Met zuidelijke bypass	Nee	Bestaande situatie	-	-	-	-	+
				(6.600)	(7.700)	(3.500)	(1.500)	
Voorstel D1	- Cfm randvoorwaarden raad - Bussluizen open	Ja	Bestaande situatie	-	-	-	-	+
				(5.700)	(6.400)	(3.700)	(1.000)	
Voorstel D2 (basis: D1)	- Opwettenseweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer - Laan door Panakkers doorgetrokken - Met noordelijke.bypass	Ja	Alle richtingen	-	+	+	-	+
				(0)	(200)	(2.500)	(1.600)	
Voorstel E (out of the box)	- Opwettenseweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer - Laan door Panakkers niet aangesloten op Wettenseind - Knip bij Mooiste Blauw	Ja	Bestaande situatie	?	?	?	?	?

WAT ZIJN ONZE INZICHTEN NAAR AANLEIDING VAN DE GEDEELDE ONDERZOEKSRESULTATEN (VVN afdeling Nuenen)

Variant	Afweging langzaam verkeer Nuenen-Zuid		
	Meerijlaan	Klamperlaan	A.Pootlaan
Voorstel BP	- (2.700)	0 (4.700)	+ (3.200)
Voorstel A	- (3.400)	0 (4.900)	+ (3.800)
Bij A iets gelijkmatiger verdeling dan bij BP			
Voorstel B	- (4.000)	+ (3.700)	+ (3.200)
Voorstel C	- (4.000)	+ (3.700)	+ (3.200)
Voorstel D1	- (3.300)	+ (3.000)	0 (4.900)
Voorstel D2	- (3.400)	+ (3.000)	0 (5.000)
Voorstel E	?	?	?

Toelichting tabel pagina 1

- De basisgegevens staan op de linkerhelft van het schema; ze komen, met uitzondering van voorstel E, uit de verkeerskundige toets van 14 oktober 2020.
- De afweging voor langzaam verkeer staat op de rechterhelft van het schema:
 - Meetpunt Opwettenseweg / Laan door de Panakkers: scoort ‘+’ als Laan door de Panakkers is onderbroken, ‘-’ als die weg is doorgetrokken
 - Meetpunt Opw.weg 104 – 128 scoort ‘+’ resp. ‘-’ op basis van verkeersintensiteit, waarbij ca 6.000 (uit de verkeerskundige toets) het omslagpunt is
 - Hetzelfde geldt voor de meetpunten Vorsterdijk/Wettenseind en Wettenseind (omgeving sportvelden)
 - Bij meetpunt Laan door de Panakkers (bij Het Mooiste blauw) is 1.000 (uit de verkeerskundige toets) het omslagpunt; Voorstel BP scoort toch ‘+’, met de kanttekening uit de verkeerskundige toets ‘met een goede inrichting waarschijnlijk voldoende veilig’
- Niet direct uit tabel af te lezen: sluipverkeer door Nuenen-West tussen A270 en Europalaan in voorstellen B, C en D1
- Idem t.a.v. sluipverkeer tussen Geldropsedijk en Europalaan in voorstellen BP, B, D2 en D2.

WAT ZIJN ONZE INZICHTEN NAAR AANLEIDING VAN DE GEDEELDE ONDERZOEKRESULTATEN (VVN afdeling Nuenen)

Toelichting tabel pagina 2

- De Meierijlaan scoort overal '-' omdat basisschool De Wentelwiek aan deze weg is gelegen; dezelfde maatstaf gehanteerd als bij Het Mooiste Blauw
- De Klamperlaan scoort bij BP en A een '0'; fietsmaatregelen overwegen. NB: de Klamperlaan is **wel** toegankelijk voor fietsers.
- De A. Pootlaan scoort bij D1 en D2 een '0'; ook hier fietsmaatregelen overwegen.

Toelichting Voorstel E (out of the box / zie schets)

1. Maak het voor doorgaand autoverkeer onmogelijk om op de Meierijlaan, komende vanaf de Geldropsedijk, linksaf te slaan naar Opwettenseweg
2. Door de Laan door Panakkers niet aan te sluiten op Wettenseind wordt de Geldropsedijk niet belast met verkeer uit Nuenen-West
3. Breng een knip aan bij Het Mooiste Blauw. Gecombineerd met punt 2 ontsluit je Nuenen-West, voor de woningen tussen Geldropsedijk en Het Mooiste Blauw, via de Opwettenseweg op de A270
4. Doseer het verkeer met verkeerslichten. Daarmee faciliteer je in de ochtendspits uitgaand verkeer naar de A270. In de avondspits het omgekeerde. In deze variant is er een fietsstrook aan beide zijden van de weg ter plaatse van de huisnummers 104 t/m 128. De auto heeft een enkele rijstrook. Deze variant kan pas gescoord worden als de verkeersintensiteiten bekend zijn.

Geldropsedijk

Die Geldropsedijk wordt niet drukker door de auto's die nu vanuit Nuenen-Zuid over de Opwettenseweg naar de A270 rijden. Daar rijden ze nu ook al, maar bij openen van busluizen, in omgekeerde richting.

WAT WE WILLEN MEEGEVEN AAN COLLEGE EN RAAD

Voorkeursvariant: voorstel A, met daarbij de volgende twee aanbevelingen:

- De busluizen A270 openstellen om sluipverkeer door ondermeer Nuenen-Zuid (oostelijk gedeelte) te voorkomen
- Een rotonde aanleggen bij aansluiting Wettenseind op de Geldropsedijk (voor veilige verkeersafwikkeling)

Met dit voorstel faciliteren we de fietser door hen drie aantrekkelijke fietsroutes aan te bieden:

1. Opwettenseweg (grotendeels fietsstraat; wellicht zelfs tot begin Geldropsedijk)
2. Wettenseind
3. Vorsterdijk

Hiermee willen we ook de automobilist verleiden om over te stappen op de fiets/E-bike.

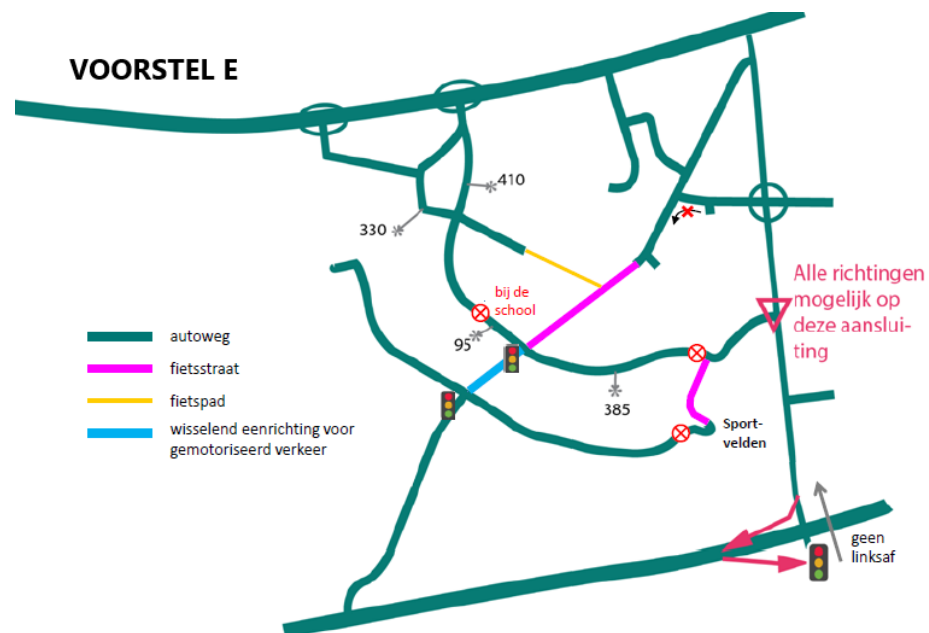
Wij zouden graag zien dat ook voorstel E wordt doorgerekend. Die variant verdient wellicht niet de schoonheidsprijs, maar is mogelijk toch kansrijk in relatie tot de druk vanuit omgeving Geldropsedijk.

WAT ZIJN ONZE INZICHTEN NAAR AANLEIDING VAN DE GEDEELDE ONDERZOEKSRÉSULTATEN (VVN afdeling Nuenen)

VOORSTEL A



VOORSTEL E



Bijlage 8

Oplegnotitie bij Notulen Dialoog Ontsluiting Nuenen-West

Derde online dialoogronde, afsluitende bijeenkomst

Woensdagavond 27 oktober 2020, 19:30 – 22:00 uur

Waarom deze oplegnotitie

Tijdens de laatste dialoog hebben enkele deelnemers varianten/voorstellen ingediend. Tijdens de avond zelf bleek het lastig om de inhoud goed te delen. In het programma is het projectteam ook niet aan het woord gekomen met een reactie op de varianten/voorstellen. De gepresenteerde varianten/voorstellen zijn nadien schriftelijk door het projectteam ontvangen. In het verslag is onder het kopje vervolgtraject aangegeven hoe het projectteam daarmee omgaat. In deze oplegnotitie geeft het projectteam een reactie op de ingebrachte voorstellen.

Reactie van het projectteam op de ingebrachte voorstellen

Wijkraad Eeneind

Variant 1a laat vrijwel alle wegen open en richt deze in als fietsstraat. Het probleem is tweeledig. De intensiteiten zullen overeenkomen met variant B, want modelmatig moeten we ook bij fietsstraten rekenen met 30 km/ uur. Daarom zullen in theorie en praktijk dezelfde problemen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid blijven bestaan. Alleen worden fietsstraten (lees fietsers) ingezet om de snelheid te remmen. Dat is geen correcte benadering. Een logische structuur die weinig autoverkeer oplevert kan je (andersom) wel inrichten als fietsstraat. Inrichting volgt op gebruik, volgt op structuur. Dus wellicht ontstaan er bij de uitwerking/ optimalisatie/ finetuning kansen voor de inrichting als fietsstraat, maar pas na een besluit over de hoofverkeersontsluiting en alleen als de berekende intensiteit van autoverkeer laag is. In het rapport nemen o.a. het volgende op:

Fietsstraten zijn een inrichtingsvorm, niet direct iets dat in het bestemmingsplan bepaald wordt. De vormgeving is zelf geen sturingsmaatregel. Fietsstraten kun je realiseren onder voorwaarden die wel in het bestemmingsplan bepaald worden, vooral wanneer de auto-intensiteit voldoende laag is i.c.m. een hoge fietsintensiteit (onderdeel hoofd fietsnetwerk).

De variant 1b legt een knip in de Opwettenseweg ten noorden van de Laan door de Panakkers, in de vorm van een stukje fietspad. Dit is een beperkte wijziging op een bekende 'interne/ binnenplanse structuur' en is vooral een combinatie met D1. Dit is samen nooit is doorgerekend. Daarom kan hier nu geen beoordeling aan gegeven worden. In het rapport nemen o.a. op dat *combinaties van interne ontsluiting bij BP/ A eventueel pas afgewogen kunnen worden na vaststelling van de hoofdstructuur; zie optimalisatie en finetuning. Openstelling van busbanen (D1) levert een betere bereikbaarheid op en een verschuiving van verkeer en een beperkte verschuiving van hinder (leefbaarheid). Op dit punt kan de gemeenteraad onderbouwde besluiten nemen voor de verdere toekomst richting 2030 in het kader van de studie Leefbaarheid en Bereikbaarheid.*

Als de nieuwe variant alsnog meegenomen zou worden is de vraag welke intensiteiten die doorrekeningen dan opleveren. Daarna kan pas gekeken worden of inrichting als fietsstraat mogelijk is (zie 1a). Ook hier geldt dat eerst het aantal motorvoertuigen omlaag moet om succesvol een fietsstraat in te richten en niet andersom. In dat kader ligt het overigens voor de hand dat routes die als fietsstraat getekend worden erg druk worden. Berekeningen van andere voorstellen hebben immers uitgewezen hoe groot de druk van autoverkeer op het gebied is. Zowel aan de zuidzijde als de noordzijde van de Opwettenseweg tekent de wijkraad nieuwe fietsstraten die een doorverbinding vormen en dus die verkeersdruk zullen kennen. De exacte omvang weten we niet maar indicaties zien we bijvoorbeeld bij D2, waar de druk op de Opwettenseweg verschuift naar een nieuwe weg (die zeker te druk is voor een fietsstraat).

Opwettenseweg Veilig!

Ook deze groep presenteert een (sub)variant voor de interne ontsluiting van Nuenen West (nu met een dubbele knip) gecombineerd met D1 en fietsstraten. Hiervoor geldt voorgaande reactie op inbreng van de wijkraad: fietsstraten kunnen alleen aangelegd worden als de intensiteit van autoverkeer laag is. De interne ontsluiting kunnen we optimaliseren (uitwerken/ finetunen) met aandacht voor genoemde suggesties, echter pas na keuze van de hoofdontsluiting. Bovendien is duidelijk dat bij de ingebrachte maatregelen de intensiteit op Wettenseind (oostzijde) hoog zal zijn. Dat is een gevoelig punt.

VVN

De inbreng bestaat uit variant A waarbij de Opwettenseweg afgesloten wordt en ingericht wordt als fietsstraat in combinatie met de openstelling van busbanen (dus combinatie A met D1). Dit met een aansluiting van de Laan door de Panakkers op de Opwettenseweg in de vorm van fietspaden. Een variant BP dus, met een iets andere knip op Wettenseind. Dat laatste kan meegenomen worden bij de uitwerking, na keuze van de hoofdontsluiting.

In het rapport wordt uitgebreid ingegaan op de zogenaamde variant E. *Het is nu niet mogelijk noch zinvol een dynamische afsluiting door te rekenen. Wat stop je in model en wat is het doel? Er zijn veel nadelen te noemen/kanttekeningen te plaatsen. De inbreng maakt het doel van zo'n installatie niet duidelijk: er staat afsluiten voor doorgaand verkeer, met verkeers- of doseerlichten lukt dat niet.*

Wel is het denkbaar verkeer te ontmoedigen in combinatie met D1, zoals voorgesteld door VVN, wijkraad, Opwettenseweg Veilig en fietsersbond. Het doorrekenen van die combinatie is nu niet aan de orde.

Een linksafverbod krijgt ook aandacht in het rapport. Deze staat bij 'out of the box' maar kan gezien worden als een buitenplanse toevoeging aan andere varianten. Het is vooral een maatregel die vrijwel niet op die T-splitsing fysiek te realiseren is. Met borden alleen red je het niet. Hier wordt in het rapport kort op teruggekomen.