



Gemeente Nuenen

VERZONDEN 14 OKT. 2021

Wijkraad Eeneind
Dilis Ariens Camp 26
5674 VH Nuenen

Jan van Schijnveltlaan 2
Postbus 10.000, 5670 GA Nuenen
T (040) 2631 631

www.nuenen.nl

Behandeld door	:	R. Godtschalk	Uw brief van	:
Doorkiesnummer	:	(040) 2631 645	Uw kenmerk	:
E-mailadres	:	r.godtschalk@nuenen.nl	Ons kenmerk	:
Onderwerp	:	Advies en addendum	Bijlage(n)	:
Datum	:	14 oktober 2021		

Beste wijkraad,

Op 8 juni jl. heeft u een advies uitgebracht over de studie leefbaarheid en bereikbaarheid. Op 4 augustus is dit aangevuld met een addendum. Er zijn meerdere gesprekken geweest naar aanleiding hiervan. Graag reageren we ook schriftelijk op uw adviezen.

Allereerst danken en complimenteren wij u voor de omvang en grondigheid van uw advies. Uw positief-kritische inbreng helpt ons plannen beter aan te laten sluiten op de omgeving.

De onderwerpen

Uw advies van 8 juni richt zich hoofdzakelijk op de studie leefbaarheid en bereikbaarheid. Het advies heeft u in een gesprek met de wethouder toegelicht op 6 juli. De standpunten uit dat advies zijn betrokken in de studie. Daarnaast heeft u als lid van de werkgroep (eerste fase) en in werkateliers (tweede fase) input geleverd.

Sommige onderdelen van uw advies vallen buiten deze studie, zoals de ontwikkelingen op en nabij strandbad Enode, Flex-campus, Eeneind-West en Gulbergen. Deze ontwikkelingen bevinden zich in verschillende stadia en wij hebben er als gemeente uiteenlopende rollen. Wij verwachten hierover met u in gesprek te blijven gedurende de betreffende trajecten.

Het addendum van 4 augustus is hoofdzakelijk gericht op het woningbouwplan Kavelaars. Dit onderdeel beantwoorden wij onderaan deze brief.

Besluitvorming studie leefbaarheid en bereikbaarheid

In onze reactie op uw advies over de studie leefbaarheid en bereikbaarheid refereren we een aantal keer aan het Voorkeursalternatief (VKA). Belangrijk om te vermelden is, dat het VKA nog door de raad moet worden vastgesteld. Het VKA is op 12 oktober behandeld in de commissie Ruimte en opvolgend op 4 november in de gemeenteraad. Na besluitvorming worden de plannen regionaal afgestemd. Daarna worden de maatregelen in diverse deelprojecten uitgewerkt.

Advies studie leefbaarheid en bereikbaarheid

Hieronder hebben wij de verschillende aspecten van uw advies voorzien van een reactie.

Spoortunnel Collse Hoefdijk in combinatie met stil asfalt en verbetering geluidswal.

De spoortunnel/ongelijkvloerse kruising is een element dat, vanuit provinciaal perspectief, niet bij de bundelroutes hoort. Er is wel een quickscan spoorveiligheid uitgevoerd waaruit is gebleken dat een ongelijkvloerse kruising niet strikt noodzakelijk is, maar wel gunstig voor spoor- en verkeersveiligheid. Daarnaast zijn de verkeerseffecten inzichtelijk gemaakt in een gevoeligheidsanalyse. Uit het rapport en raadsvoorstel van TAUW en het projectteam blijkt dat de Collse Hoefdijk fors drukker wordt en de A270 een lichte toename goed kan verwerken. Uit het onderzoek blijkt in feite dat een ongelijkvloerse kruising van het spoor bij de Collse Hoefdijk het bundelend effect versterkt. Het college stelt de raad daarom voor om deze optie te betrekken bij de volgende fase.

Deze constatering lijkt ons correct. Voor de volgende fase voor de ongelijkvloerse spoorkruising zijn andere trajecten nodig zijn dan de studie leefbaarheid en bereikbaarheid. De studie verzet zich niet tegen de realisatie, maar brengt de financiering ook niet dichterbij omdat de spoorveiligheid (gelukkig) niet in het geding is. Het college realiseert zich dat een ongelijkvloerse spoorkruising voor gemotoriseerd verkeer een forse investering vergt, namelijk tot ongeveer € 15 a € 16 miljoen. Een ondertunneling van het spoor zou zelfs een veelvoud van dit bedrag vergen en is daarom niet kansrijk. Forse bijdragen van derden zijn nodig wil een ongelijkvloerse kruising kans van slagen hebben. Dit vraagt om meerwaarde op andere taakvelden en voor andere instanties. Daarom zetten wij in op een bredere, strategische aanpak om te beoordelen of, hoe en wanneer een ongelijkvloerse spoorkruising gerealiseerd kan worden. Wij moeten met u op zoek naar beleidsthema's en structuren waar een ongelijkvloerse kruising in past, om zodoende ook externe financieringsbronnen aan te boren en draagvlak bij derden te onderzoeken en -waar mogelijk- te vergroten.

Wij kraad Eeneind pleit al jaren voor een tunnel omdat:

- a) Ongelukken op het spoor vaak leiden tot verkeerschaos en gevaarlijke situaties in en rond onze wijk, zoals files, kerende vrachtwagens, auto's die om gesloten spoorbomen heen slalommen en agressief gedrag van automobilisten tegen buurtbewoners.*
- b) Calamiteitendiensten vaak te lang stilstaan voor gesloten spoorbomen wat kan leiden tot te lange aanrijdtijden.*

De uitzonderlijke situaties en excessen bij sluiting van de spoorbomen zijn inderdaad niet terug te vinden bij reguliere onderzoeken naar de gemiddelde situatie, zoals bij de modelstudies voor de Bundelroutes. Argumenten die u noemt, zoals het effect op leefbaarheid bij calamiteiten, kunnen wel bijdragen aan nut en noodzaak bij vervolgonderzoek, mits deze objectief vastgesteld en concreet gemaakt worden. Wij denken bijvoorbeeld aan een omgevingsscan. Via die weg hopen wij met u te komen tot een integrale afweging en -daarna eventueel- een strategische aanpak. Daarbij moet overigens ook aandacht zijn voor mogelijk negatieve effecten van een tunnel zoals wellicht een toename van spoorlawaai ter plaatse van het spoordek en verkeerseffecten in een ruimere omgeving (potentieel bezwaar Geldrop-Mierlo).



c) Bij uitbreiding van industrieterrein Eeneind-West veel meer (vracht)verkeer op de Collse Hoefdijk zal rijden waardoor de files voor het spoor alleen maar langer worden. Slechte doorstroming veroorzaakt veel meer geluids- en fijnstofoverlast voor de bewoners aan de Collse Hoefdijk en woonwijk Eeneind.

De ontwikkeling van bedrijventerrein Eeneind West genereert inderdaad verkeer. De zinsnede 'fors meer fijnstof' wagen wij te nuanceren op grond van de studie. Immers, het fijnstofgehalte is niet zonder zorgen, maar de toename als gevolg van wegverkeer is (gelukkig) ook beperkt. Er is eerder sprake van een internationaal probleem dan een lokale oplossing. Een toename van wegverkeer vertaalt zich niet direct in eenzelfde verhouding tot een percentage fijnstof. Alle varianten scoren daarom ongeveer gelijk. Overigens blijkt het gehalte fijnstof nu en in de toekomst onder de wettelijke norm en onder de WHO-advieswaarde (uitgezonderd het huidige PM_{2,5} gehalte).

Overwegingen wijkraad Eeneind bij de spoortunnel:

a) Om de effecten van de tunnel goed in beeld te krijgen moet een aparte studie worden opgezet. Hierin zal mede onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn van het afsluiten van een of meer van de drie Nuenense spoorwegovergangen: Eeneind, Schoutse Vennen en Vaarleseweg.

b) Sluiting van overweg Eeneind is voor de wijkraad onacceptabel! Enerzijds om een splitsing van de wijk te voorkomen en anderzijds omdat dit tot gevolg zou hebben dat de wijk maar één ontsluitingsweg overhoudt. Mocht voor de aanleg van de spoortunnel sluiting van de overige spoorwegovergangen een voorwaarde zijn, dan pleit de wijkraad voor een brug of tunneltje voor voetgangers en fietsers bij deze overgangen.

In uw advies geeft u richting aan een breder onderzoek naar nut en noodzaak van een ongelijkvloerse spoorkruising. De sanering van overgangen is in de regel een onderwerp dat past bij een verbrede studie naar een ongelijkvloerse spoorkruising. Dit kan een tunnel kansrijker maken. Wij beamen dat het ook nodig is om de negatieve kanten, bezwaren en belemmeringen te beoordelen van aanvullende maatregelen zoals saneringen van meerdere overwegen op het spoortraject. Dit levert de gewenste afweging op tussen negatieve effecten, zoals de (auto)bereikbaarheid, leefbaarheidswinst en financiële offers enerzijds en de door u genoemde 'leefbaarheidsvoordelen' anderzijds.

c) De Collse Hoefdijk zal voorzien moeten worden van stil asfalt om geluidsoverlast voor de aanliggende woningen en de woonwijk Eeneind te beperken. Door het ophogen van de geluidswal en het aanplanten van meer groen kan de geluidsoverlast verder gereduceerd worden en fijnstof worden afgevangen.

Wij verwijzen naar de beide rapportages inzake het VKS en het VKA voor de onderzoeken naar geluid en fijnstof. De klachten over geluidsoverlast en vermeende fijnstofconcentraties zijn bekend en subjectief van aard. Fijnstof is reukloos. Zoals hiervoor gesteld, is de fijnstofproblematiek slechts ten dele lokaal te beïnvloeden. De concentraties worden sterk bepaald door de achtergrondwaarde en veel minder door verkeer. Het werkelijk afvangen van ultra-kleine deeltjes achten wij geen realistisch voorstel in het kader van deze studie.

Wij zijn van mening dat inzet van geluidbeperkende maatregelen (verkeer/ bron, wallen/ schermen) doelmatig moet zijn en dient aan te sluiten bij de betreffende situatie. De hoogste geluidbelasting is vastgesteld aan de A270. De Collse Hoefdijk is gelegen buiten de scope van

de studie. Het geluidniveau is wel geanalyseerd. Bij een verdiepte ligging van rijbanen (zoals bij een tunnel) lijkt geluidreducerend asfalt een overbodige luxe nabij de kom van Eeneind. Aanwonenden zijn immers niet gebaat bij stil asfalt dat vervolgens snel degenereert als gevolg van optrekkend verkeer bij rotondes. Andere mengsels zijn dan beter. Kortom, het type asfalt moet selectief toegepast worden. Voor nu concluderen wij slechts dat de situatie nabij de Collse Hoefdijk in de geluidsonderzoeken bij de studie leefbaarheid en bereikbaarheid niet als knelpunt naar voren komt. Bij het vervolg hierop, bij reconstructies van wegen, baseren wij ons op akoestische onderzoeken om de effecten en doelmatige inzet van geluidreducerende maatregelen te kunnen bepalen.

d) Nieuwe bedrijven die zich vestigen op industrieterrein Eeneind-West zouden moeten meebetalen aan de spoortunnel, om zo een goede ontsluiting naar de N/A270 via het Smits van Oyenlaan viaduct te realiseren. De wethouder zou dit mee moeten nemen in de huidige onderhandelingen betreffende dit industrieterrein. Het is namelijk ook in hun belang dat ontsluiting en doorstroming goed geregeld is en dat omwonenden geen overlast ondervinden van hun activiteiten.

Toekomstige bedrijven dragen indirect mee aan de infrastructuur in de omgeving. Via de grondexploitaties en het fonds Bovenwijkse voorzieningen vinden afdrachten plaats conform gemeentelijk beleid en contractuele afspraken.

2. Maatregelen N/A270

De wijkraad pleit ervoor om de snelheid op de N/A270 pertinent te verlagen naar 80 km per uur vanaf de Brandevoortsedreef tot aan de Eisenhowerlaan. Tevens is het aanbrengen van stil asfalt en goede geluidswallen (eventueel met geïntegreerde zonnepanelen en als daarbij geen ongewenste neveneffecten optreden, zoals weerkaatsing van geluid of zonlicht) noodzakelijk. Voor een goede doorstroming op de N/A270 is het noodzakelijk dat de doorstroming op de Eisenhowerlaan en de rondweg Eindhoven sterk verbetert.

Uw pleidooi is ingebracht tijdens de participatie voor de studie leefbaarheid en bereikbaarheid. Mede op uw aandringen is het gelukt de effecten van deze maatregel expliciet te onderzoeken. Gebleken is echter dat de nadelen groter zijn dan het voordeel. De regionale verkeerseffecten en de daaraan gekoppelde stikstofdepositie maken de verlaging naar 80km per uur bezwaarlijk. De bundelroutes functioneren minder goed omdat de weg minder regionaal verkeer bundelt. Dat zien we terug binnen en buiten de gemeente. Uit de modelberekeningen blijkt dat onze Europalaan evenals de Stiphoutseweg drukker worden. In Geldrop-Mierlo wordt de Geldropseweg zwaarder belast bij een snelheidsverlaging. Dit weegt helaas niet op tegen het voordeel: de afname van het verkeersgeluid wordt als 'niet hoorbaar' beoordeeld. De toepassing van zonnepanelen lijkt ons op het eerste gezicht wel een interessant advies voor de nadere uitwerking.

Wij delen uw zorg ten aanzien van de doorstroming op het Eindhovense deel van de bundelroutes. Ook van buurgemeenten mag visie en daadkracht verwacht worden. Wij hechten eraan dat de regionale afstemming leidt tot een totaalpakket inclusief de beoogde maatregelen (pakket M) op de Eisenhowerlaan-Ring-Kennedylaan. Het Nuenense pakket bevat een maatregel ter verbetering van de doorstroming op de kruising Wolvendijk-A270.



3. Situatie Geldropsedijk

a) De wijkraad is voorstander van het openstellen van de busbanen richting Eindhoven alleen van- en naar Nuenen-Centrum. De openstelling van de busbanen is echter onacceptabel voor de wijkraad als de doorstroming op N/A270 niet goed is, dit geldt in de huidige situatie maar zeker ook voor de toekomstige scenario's waar een (flinke) verkeerstoename op de N/A270 wordt voorspeld.

Het heeft ook onze voorkeur dat verkeer van en naar de busbanen vlot kan doorrijden. Dit sluit aan bij de doelstellingen van de bundelroutes en de afspraken hierover met buurgemeenten. Het vraagt om voortvarendheid bij de realisatie van een stevig Eindhovense pakket. Dit zal in de afstemming aandacht hebben. Door vaststelling van een VKA nemen gemeente én provincie samen een onderbouwde positie in, bij de regionale discussies. Overigens wagen wij het spitsproblematiek te relativiseren. De doorstroming is tijdens de spits inderdaad verminderd, ook op de Europalaan, maar in het grootste deel van de dag wel in orde. De maatregel heeft dus ook meerwaarde in een druk belast wegennet.

b) Geen extra afslag naar Geldrop vanaf N/A270 via de Geldropsedijk. Verkeer van en naar Geldrop moet niet de mogelijkheid krijgen via de Geldropsedijk op de N/A270 te komen, maar moet via de brug bij de Smits van Oyenlaan de N/A270 op en af. Bij openstelling van de busbanen mogen de op- en afrit dus alleen richting Nuenen-Centrum open.

c) De wijkraad is geen voorstander van doseerlichten om de Geldropsedijk te ontlasten in verband met mogelijke filevorming op de wegen rondom de wijk. Uit onderzoek blijkt volgens het projectteam en TAUW dat doseerlichten ervoor zorgen dat de Geldropsedijk niet aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer. Het scenario is echter nog zeer indicatief en de plaats van de doseerlichten is nog niet vastgesteld (bij de N/A270 of juist Geldropsedijk/Eeneind). De wijkraad vraagt zich af of de doseerlichten alleen vanuit de richting Geldrop naar Nuenen komen of dat deze lichten ook richting Geldrop geplaatst gaan worden, omdat dit alles grote invloeden kan hebben op de uitkomsten van verkeerstroomberekeningen. Als wijkraad willen wij graag de huidige berekeningen inzien omdat wij denken dat als deze afslag gerealiseerd gaat worden het verkeer richting Geldrop wel degelijk deze snelste en kortste route naar Geldrop gaat nemen.

d) Wij pleiten voor vervolgberekeningen voor meerdere scenario's:

- Openstelling van de busbanen richting Eindhoven zowel richting Nuenen Centrum als Geldrop, met doseerlichten in één en beide richtingen, met van elke mogelijke locatie een doorberekening.

- Openstelling van de busbanen in beide richtingen en alleen richting Nuenen-centrum, zonder de doseerlichten.

e) De verkeerstromen in alle hiervoor genoemde varianten in combinatie met de aanleg van de spoortunnel moeten worden meegenomen in de berekeningen van de verkeerstroom modellen.

De originele bouwsteen bij het VKS bevatte doseerlichten. U noemt meerdere sub-varianten hierop, met doseerlichten in meerdere richtingen en pleit ervoor veel combinaties van maatregelen te onderzoeken. Dit onderdeel is echter op hoofdlijnen onderzocht in samenhang met verkeerstromen in een ruimere omgeving. In het onderzoek zijn twee onderscheidende uitvoeringsvarianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Dit levert de gewenste informatie op hoofdlijnen. De raadsnotie heeft in juli immers geleid tot een extra variant met afslagverboden.

Verkeer tussen Nuenen-Zuid en Eindhoven blijft daarbij mogelijk. Verkeer vanuit Eeneind/Geldrop mag/kan niet linksaf de N270 oprit op en verkeer vanuit Eindhoven niet rechtsaf vanaf de afrit. De laatstgenoemde variant heeft in de rapportage de voorkeur gekregen met name vanwege de interne autobereikbaarheid, hetgeen u als een belang heeft aangedragen. Deze voorkeur is zo opgenomen in het VKA. Op grond van uw inbreng verwachten wij dat deze variant aansluit bij uw wensen en standpunten. Na vaststelling van het VKA werken we de maatregelen in deelprojecten uit.

- f) Voorkom extra (vracht)verkeer over de Geldropsedijk en door de wijk Eeneind! Sta alleen bestemmingsvrachtverkeer toe op de Geldropsedijk en in de wijk Eeneind.*
g) (Vracht)verkeer vanuit Geldrop moet niet via de Geldropsedijk de N/A270 op kunnen.

Het weren van vrachtverkeer is een gewild onderwerp dat echter niet eenvoudig te effectueren is. In de praktijk moet vrachtverkeer bestemmingen aandoen via genoemde wegen. Alternatieve routes ontbreken. Het weren door een bord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' is niet handhaafbaar. Wat rest is een fysieke belemmering te realiseren op plaatsen waar logische alternatieve routes voor handen zijn. Wij hebben geen zicht op een maatregel die hieraan voldoet. Mogelijk kunt u bij de uitwerking hierover meedenken.

- h) Voorkom (bij openstelling van de busbanen alleen richting Nuenen-centrum) dat verkeer vanuit Geldrop ter hoogte van de rotonde bij de Arnold Pootlaan kan keren zodat verkeer vanuit de Collse Hoefdijk niet alsnog de Geldropsedijk neemt naar de N/A270.*

Uit de modelberekeningen blijkt dat de route vanuit Geldrop 'keren op de rotonde Geldropsedijk' geen rijtijdwinst oplevert en niet aantrekkelijk is. Dat wil niet zeggen dat het nooit gebeurt. Mocht dit tot ongewenste of extreme situaties leiden, dan kunnen we aanvullende maatregelen overwegen. Maar vooralsnog zien wij in het onderzoek geen aanleiding om nu al ingrijpende flankerende maatregelen op te nemen in het VKA.

- i) Veilige fietsersoversteek waarborgen ter hoogte van de wijkontsluiting op de Geldropsedijk. Dit zou mogelijk ook een doserende werking kunnen hebben op het autoverkeer.*

Een doserende werking of vertraging is mogelijk in combinatie met verkeerslichten, maar deze variant heeft niet de voorkeur gekregen in het rapport. De verkeersveiligheid op de aansluiting Geldropsedijk-Eeneind zien wij als reguliere beleidstaak, o.a. in het kader van de uitvoering van de top 16 van onveilige locaties. De ergste knelpunten pakken wij het eerst aan.

- j) Verkeer uit de woonwijk Eeneind moet vanuit de wijk linksaf de Geldropsedijk op kunnen.*

In het VKA blijft dit mogelijk. Ook wij zien geen aanleiding dit te wijzigen.



k) Behoud van de busverbinding lijn 6 met opstapmogelijkheden ter hoogte van het Eeneind.

In het VKA blijft dit zo. Bussen kunnen van dezelfde banen gebruik maken. Hoe de toekomst van het lijnennet zich exact ontwikkelt is niet aan ons. De concessieverlener (provincie) en vervoerder (Connexxion/ Hermesgroep) geven invulling hieraan aan de hand van aanbestedingen.

l) De Geldropsedijk voorzien van stil asfalt.

Het toepassen van asfaltsoorten is maatwerk. Bij die keuze hebben wij steeds hoge prioriteit toegekend aan nieuwe geluidreducerende deklagen. De Geldropsedijk is voorzien van verschillende deklagen, van een fijner type. Er is nu geen aanleiding om een nog stillere deklaag aan te leggen. Dit valt te overwegen bij onderhoud of reconstructie van de weg.

m) Extra fietsbrug over de N/A270 van de Mulakkers naar Wettenseind. Via deze weg kan langzaam verkeer veilig van en naar scholen, sportclubs en snelfietspaden en hoeven deze niet over de Geldropsedijk en langs de opengestelde busbanen.

In het VKA blijft fietsverkeer via de Geldropsedijk rijden (zie later ook reactie op het addendum). Het VKA maakt de realisatie van een extra fietsbrug niet onmogelijk, maar dit valt buiten het VKA-maatregelpakket.

n) Als voorgaande niet gerealiseerd kan worden dan zou overwogen moeten worden om het fietspad aan de oostzijde van het viaduct over de N/A270 een dubbel fietspad te maken en het fietspad aan de westzijde te laten vervallen omdat deze beide opengestelde busbanen kruisen.

Dit is nu niet zo opgenomen in het schetsontwerp. Het lijkt ons een zinvolle suggestie voor nadere uitwerking als deelproject. U zult zich realiseren dat dit voor sommige bestemmingen vanuit Eeneind (sportpark Wettenseind) een 'omfietsafstand' betekent.

4. Gulbergen, industrieterrein Eeneind-West, flexcampus, uitbreiding wijk Eeneind en strandbad Enode

De wijkraad vraagt om de ontwikkelingen en de ontsluitingen van landgoed Gulbergen, de mogelijke ontwikkeling van industrieterrein Eeneind-West, de mogelijke bouw van de flexcampus, de mogelijke uitbreiding van de wijk Eeneind en de mogelijke uitbreiding van Strandbad Enode mee te nemen in de berekeningen en uitwerking van het beste scenario. Wij pleiten voor al deze situaties voor een zo direct mogelijke aansluiting op de N/A270 en niet alleen via de Collse Hoefdijk en/of de Geldropsedijk. Houd er rekening mee dat er ook mensen wonen op het industrieterrein en langs de Collse Hoefdijk, hun leefbaarheid en veiligheid is ook van belang! Wij zijn verder geen voorstander van grootschalige evenementen met veel verkeers- en geluidsoverlast in de buurt van woonwijken.

De genoemde ontwikkelingen rondom de kern Eeneind hebben ieder een eigen proces, planning en regie. Zo zijn we als gemeente niet in alle gevallen initiatiefnemer, zijn er regionale processen en is er ook sprake van een kaderstellende rol. Ook de doorlooptijd van de ontwikkelingen

verschillen sterk van elkaar. Gemeente voert ook niet in alle gevallen de regie op de planning. Dat maakt dat we u graag uitnodigen om hierover verder van gedachten te wisselen en een toelichting te geven op de genoemde ontwikkelingen, de bijbehorende processen, planning en samenhang.

5. Snelfietspad

De plannen zoals die nu voorliggen gaan ervan uit dat het stukje snelfietspad dat door de woonwijk Eeneind gaat lopen niet zal worden ingericht volgens de straatinfrastructuur van een snelfietspad. De infrastructuur zal in de huidige plannen blijven zoals die nu is. Er zal wel gekeken worden naar waar aanpassingen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid voor alle gebruikers te waarborgen, bijvoorbeeld ter hoogte van de spoorwegovergang Eeneind. Verkeer uit de woonwijk moet veilig het snelfietspad en de spoorwegovergang over kunnen blijven steken.

Wij verwachten dat een ontwerp gerealiseerd wordt dat recht doet aan de ambitie op het gebied van de fietskwaliteit en de lokale inpassingsvraagstukken.

6. Overige zaken

a) Sluipverkeer-remmende maatregelen op Eeneind en de Collseweg.

Vanwege de studie leefbaarheid en bereikbaarheid mag een positief effect verwacht worden op verkeer door de wijken. Sluiproutes verminderen immers als verkeer meer op hoofdroutes gebundeld wordt. Voor de Collseweg zien wij in de doorrekening een afname van verkeer. De betere doorstroming van de bundelroute A270 draagt hieraan bij. Voor de aanpak van onveilige locaties verwijzen wij verder naar het reguliere mobiliteitsbeleid waarin prioriteit toegekend is aan de meest onveilige locaties binnen de gemeente. De verkeersveiligheidsmaatregelen zijn geprioriteerd als top-16 in de module Verkeersveiligheid.

b) Verzoek om een nulmeting voor onder andere verkeersintensiteit, geluid en fijnstof voor heel Nuenen.

Verkeersstromen worden periodiek gemeten. Hiervoor plaatsen wij periodiek telslangen op relevante plaatsen in de gemeente. Dit is vooral bij de hoofdwegen, aansluitend op buurgemeenten en op enkele plaatsen binnen de kom. Daarnaast is er andere data voor handen die goed toepasbaar is bij de validatie van verkeersmodellen, zoals toegelicht bij de probleemanalyse (o.a. Staat van Mobiliteit Brabant.).

In het kader van AiREAS fase I zijn metingen gedaan van fijnstof. Dit beeld sluit aan bij de berekeningen die voor de verschillende scenario's zijn uitgevoerd. De invloed van verkeer is zeer beperkt. Toch delen wij uw interesse in de metingen. Wij verwachten dat AiREAS nog meer lokaal inzicht kan geven in de effecten van industrie en verkeer. Juist omdat die lokale invloed in Eeneind speelt hebben wij aangedrongen op een volgende fase aan de zuidzijde van onze gemeente. Wij verwachten dat u betrokkenheid bij de metingen van AiREAS weet te organiseren.



De wijkraad Eeneind pleit er tot slot voor dat de gemeente Nuenen zich zowel bij de uitwerking van de scenario's als bij de regio/provincie hard blijft maken voor het verlagen van de verkeersdruk door Nuenen, het zoveel mogelijk voorkomen van verslechtering van de leefomstandigheden (niet alleen als gemiddelde voor Nuenen, maar ook voor Nuenen-Zuid, Eeneind en de bewoners van de industrieterreinen). Eeneind zit al klem tussen het spoor, de N/A270 en industrie/Collse Hoefdijk en de daarmee gepaard gaande verslechterde luchtkwaliteit en geluidshinder. Het kan en mag niet zo zijn dat door de Bundelroutes of andere ontwikkelingen rondom Eeneind heel Nuenen en de regio profiteert van verbeteringen ten koste van de bewoners op het Eeneind en omstreken. Behoud van goede leefbaarheid en veiligheid geldt voor alle inwoners van Nuenen en zal hoog op uw agenda moeten blijven staan.

Via de Omgevingsvisie en de studie leefbaarheid en bereikbaarheid zetten wij ons in voor leefbaarheid en gezondheid binnen de gemeente. Daarbij gelden uiteraard dezelfde wettelijke normen en ambities op het gebied van leefbaarheid. Bij de modelberekeningen en akoestische analyse zijn de effecten ook in Eeneind (inclusief de Collse Hoefdijk) in beeld gebracht, hoewel de wijk geen direct onderdeel is van de bundelroutes. Deze verbreding van de verkeersstudie geeft ons inzicht in de huidige situatie en toekomstige effecten t.a.v. de (verkeers)leefbaarheid in de toekomst, zoals wegverkeersgeluid en fijnstof. Wij rekenen erop dat met dezelfde positief-kritische inzet van de wijkraad een gunstig vervolg gegeven wordt aan de processen.

Addendum: Verkeersontsluiting in relatie tot mogelijk bouwplan Kavelaars.

U maakt zich ernstige zorgen over de ontsluiting van beide mogelijke nieuwbouwplannen. Veel extra verkeersbewegingen en extra mogelijkheden voor sluipverkeer door de wijk, zijn niet wenselijk. U pleit ervoor het autoverkeer te ontsluiten via de Geldropsdijk en doet verregaande suggesties hiervoor.

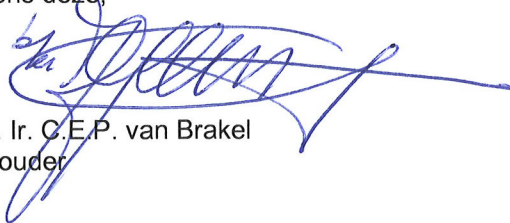
Ter voorbereiding van het plan Kavelaars heeft het college aan de initiatiefnemer verzocht om de verkeersontsluiting van het plan in beeld te brengen. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat het plan Kavelaars in principe via de bestaande infrastructuur ontsloten kan worden. Hiervoor is een aanpassing aan de Molekeslaan nodig om bermschade te voorkomen. De verkeersintensiteit neemt weliswaar toe maar zal niet leiden tot onacceptabele situaties. In de studie wordt ook aandacht gegeven aan een alternatieve ontsluiting via de Geldropsdijk. Deze wordt echter niet verder uitgewerkt in de studie.

Het plan Kavelaars wordt verder ontwikkeld om te komen tot een voorontwerp bestemmingsplan. Binnen die procedure worden de bijbehorende onderzoeken eveneens vrijgegeven voor de inspraak. Hieraan voorafgaand start de initiatiefnemer een omgevingsdialoog met bewoners van Eeneind. Bij deze bijeenkomst is de gemeente ook aanwezig om de dialoog te volgen.

Plan Kavelaars gaat verder niet in op de overige ontsluitingsaspecten zoals u noemt in het addendum. Er is nu geen sprake van een noordelijke bouwlocatie zoals u op de tekening aangeeft. Het eventueel aanleggen van een fietsbrug over de A270 valt niet binnen de scope van het plan Kavelaars. Dergelijke investeringen kunnen niet worden gedekt uit een ontwikkeling van een plan als Kavelaars. Of uw suggesties wel passen of passend te maken zijn in een grotere structuur (meer woningbouw met een zwaardere verkeersstructuur) valt nu niet te beoordelen. Hiervoor zou een breder onderzoek nodig zijn. Graag vernemen wij hoe groot de noodzaak voor vergroting van het plangebied en verbreding van de scope wat u betreft is.

Naast de ontsluiting is het voortzetten van het project Kavelaars afhankelijk van besluitvorming binnen het Coördinatieteam Wonen van het Stedelijk Gebied Eindhoven. Dit team beoordeelt alle woningbouwprojecten op basis van programma en locatie.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders van Nuenen,
Namens deze,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'C.E.P. van Brakel', written over a horizontal line.

Mevr. Ir. C.E.P. van Brakel
Wethouder