



Gemeente Nuenen

Communicatie- & participatieplan

Maatregelenpakket verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid Nuenen

27 januari 2025





Gemeente Nuenen



Communicatie- en participatieplan

Maatregelenpakket verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid Nuenen

Versie 27 januari 2025

Inhoud

Inleiding.....	3
Beleidsopgave	3
Regionaal.....	3
Lokaal	4
Voorkeursalternatief (VKA) Bundelroutes.....	4
Projectplanning	4
Startfase: cluster A.....	5
Communicatie en participatie.....	5
Tot nu toe	5
Stakeholdersanalyse.....	6
Doelgroepen.....	7
Doelen	7
Uitdagingen	8
Communicatiestrategie	8
Participatieaanpak	9
Betrekken college en raad	10
Kernboodschap	12
Participatieniveau eerste projecten	12
Kanalen en middelen	13
Bijlage 1: Uitwerking Stakeholdersanalyse	15
Bijlage 2: Participatieniveau bepalen	16
Bijlage 3: Kritiek – Repliek	18
Bijlage 4: Participatie-instrumenten	24



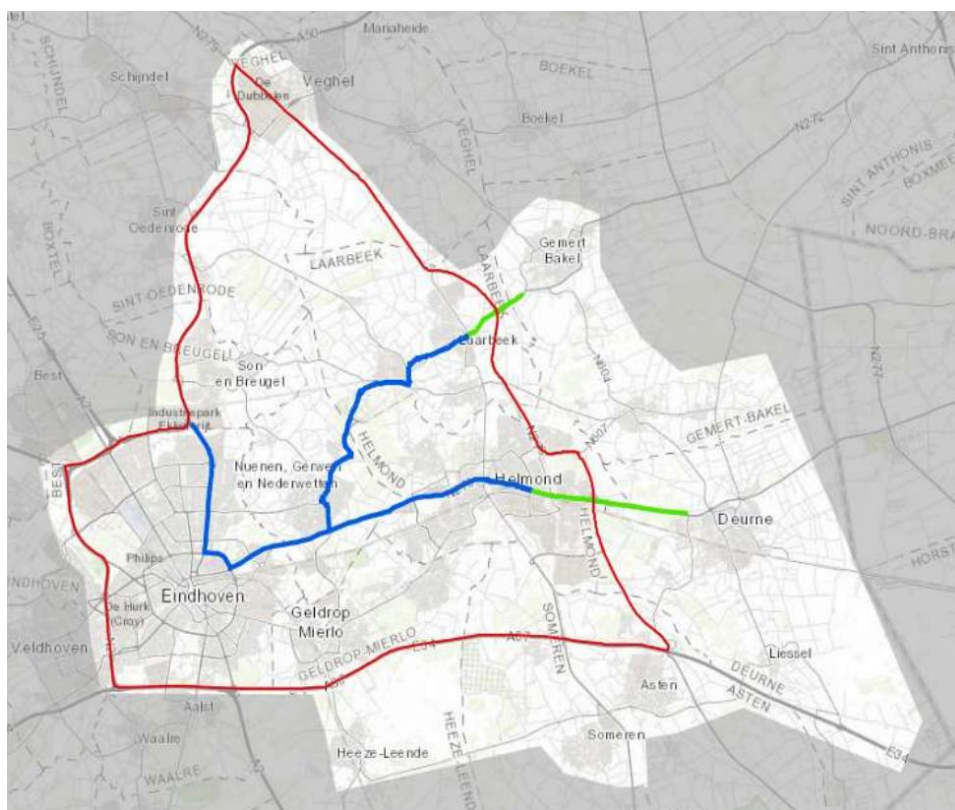
Inleiding

Nu de uitwerking en realisatie van het Voorkeursalternatief Bundelroutes concreter wordt, ontstaat de behoefte aan een communicatie- en participatieplan. Dit plan betreft het gehele pakket van verkeersmaatregelen in hoofdlijnen. Primair richt het plan zich op de communicatie en participatie rond het eerste cluster van deelprojecten. Het kan als blauwdruk voor de deelplannen per project dienen.

Beleidsopgave

Regionaal

De hoofddoelstelling van de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant is het verbeteren van de bereikbaarheid en het oplossen van doorstromings- en leefbaarheidsproblemen in de kernen en het buitengebied. Dit wordt gerealiseerd door onder andere het doorgaande autoverkeer naar de 'robuuste randen' te brengen. Het gaat hierbij om de wegen: N279–A67–A2–A58–A50 (rood in onderstaand kaartje). Met name het gebied tussen Laarbeek, Helmond en Eindhoven ligt zo ver van de robuuste randen dat daar veel verkeer rijdt over wegen die dat verkeer niet meer kunnen verwerken en over wegen die hier niet voor geschikt zijn. Gevolg: doorstromings- en leefbaarheidsproblemen in de kernen en het buitengebied. De Bundelroutes hebben de functie om deze stromen op te vangen. In combinatie met andere maatregelen van de Bereikbaarheidsagenda (stimuleren van het fiets- en openbaar vervoergebruik en leefbaarheidsmaatregelen) vermindert dit 'bundelen' de overlast. (Bron: [Bundelroutes-Zuidoost-Brabant-Samenvatting-studieresultaten.docx \(zoslimbereikbaar.nl\)](#))



Lokaal

In Nuenen is sprake van groeiende verkeershinder en verminderde leefbaarheid in de kom (Smits van Oyenlaan) en in de directe omgeving van de A270. Congestie zorgt voor verdere verslechtering van de leefbaarheid (fijnstof) en veroorzaakt diffuse verkeersstromen (hinder in een ruimere omgeving). Ook de autonome groei en eventuele toename van het verkeer dient hierbij in ogenschouw genomen te worden. De Bundelroutes waar beide wegen onderdeel van zijn (zie kaart) moeten (de groei van) die diffuse stromen opvangen. Bundelen van verkeer op deze routes vormt dus een deel van oplossing voor de leefbaarheid.

Voorkeursalternatief (VKA) Bundelroutes

Gemeente Nuenen c.a. en Provincie Noord-Brabant onderzochten in 2021 de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Nuenen c.a. en bedachten oplossingen om de situatie te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het proces voorafgaand aan besluitvorming over het voorkeursalternatief (VKA) staat uitgebreid beschreven op www.nuenen.nl/studie-verkeersleefbaarheid-en-bereikbaarheid. Eind 2021 heeft de gemeenteraad het Voorkeursalternatief (VKA) Bundelroutes vastgesteld, zie [Vergadering Commissie Ruimte 12-10-2021 Gemeente Nuenen \(raadsinformatie.nl\)](http://raadsinformatie.nl). Het VKA is uitgewerkt tot schetsontwerp, bevat dus een concrete schets hoe het kan worden. De effecten zijn doorgerekend (o.a. verkeer en geluid) en de kosten zijn geraamd (prijspeil 2021).

Autoverkeer temperen, optimaliseren fiets- en OV-structuur

Het VKA verbetert in de gemeente de bereikbaarheid voor autoverkeer, onder andere door een extra ontsluiting op de A270 (openstelling bestaande busbanen via op- en afrit Geldropsedijk – A270). Ook wordt ingezet op maatregelen om fietsgebruik en openbaar vervoer optimaal te faciliteren, om zodoende de groei van autoverkeer te temperen (realisatie snelfietsroutes Gemert – Eindhoven). De maatregelen zorgen ervoor dat de leefbaarheid (lucht en geluid) in de gemeente al licht verbeteren (dus beter dan het vastgestelde ‘stand still’-beleid). Het VKA bevat daarnaast (bovenop) een geluidswerende voorziening langs de A270 (deel tussen Smits van Oyenlaan en Geldropsedijk aan de noordzijde van de A270).

Bestuursovereenkomst (BOK) VKA

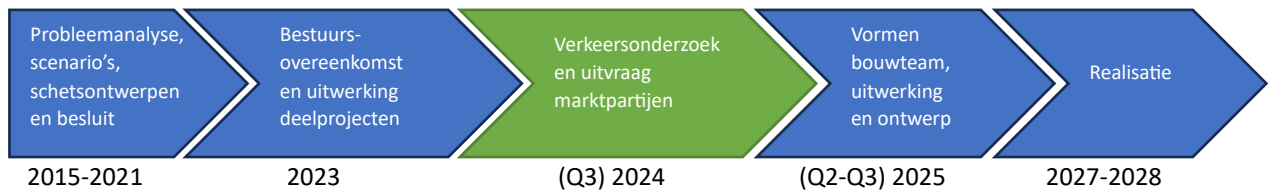
In juli 2023 hebben de gemeente en de provincie een bestuursovereenkomst (BOK) ondertekend, als basis voor afspraken over uitvoering en financiering van het VKA. Nuenen heeft een bijdrage ontvangen van € 10 miljoen voor de realisatie van het gehele samenhangende pakket. De overeenkomst bevat een lijst met projecten inclusief een planning (periode tot en met 2027) en een opsomming van maatregelen waar een bijdrage voor geldt.

Snelfietsroute Gemert -Eindhoven

Verder is de gemeente Nuenen kartrekker voor de tracéstudie snelfietsroute Gemert – Eindhoven. Dit onderzoek moet leiden tot een bestuursovereenkomst met 3 andere buurgemeenten en provincie. De nadere uitwerking, voorbereiding en realisatie van het voorkeurstracé (van het Nuenense deel) vinden plaats in het kader van het VKA Bundelroutes. Deze ontwikkeling heeft (mogelijk) invloed op de eerdere keuzes van het schetsontwerp VKA. Een deel van de snelfietsroute loopt door Nuenen-West en is onderdeel van het bestemmingsplan (o.a. 13 augustus 2024 zitting Raad van State).

Projectplanning

Onderstaand een beknopte weergave van de voorafgaande, huidige en toekomstige fases:



Niet alle projecten kunnen gelijktijdig voorbereid en uitgevoerd worden. Daarom is het pakket onderverdeeld in 10 projecten, geclusterd tot vier samenhangende clusters (A, B, C en D). Deze projecten worden de komende periode uitgewerkt, voorbereid en aanbesteed, en in de periode 2026 - 2028 uitgevoerd.

Startfase: cluster A

Nu start de fase waarin de diverse deelprojecten verder worden uitgewerkt. Te beginnen met de aanbesteding van 'Cluster A', dat bestaat uit de projecten:

- Openstelling van busbanen Geldropse dijk – A270 voor gemotoriseerd verkeer
- Herinrichting van het zuidelijke deel van de Smits van Oyenlaan (50 km/u, 2x1 rijstroken).
- Aanleg van een geluidswerende voorziening aan de noordzijde van de A270 (tussen Geldropse dijk en Smits van Oyenlaan).

De huidige fase (groen) bevat:

- | | |
|--|---------------|
| • Actualiseren verkeersonderzoek | vanaf Q3 2024 |
| • Raamovereenkomst ingenieursdiensten alle clusters | vanaf Q3 2024 |
| • Opstellen en vaststellen communicatie- en participatieplan | Q1 2025 |
| • Aanbesteding bouwteam cluster A | vanaf Q1 2025 |

Communicatie en participatie

Dit plan beschrijft met wie we communiceren en participeren, met welk doel, hoe we dat doen en welke acties we daarvoor in welke tijd doen. De gemeente Nueneen hecht veel waarde aan goede communicatie en participatie met het college, de gemeenteraad en wijk-/dorpsraden, omwonenden, toekomstige gebruikers, bedrijven, belangengroepen, betrokken overheden en andere betrokkenen. Een participatieve aanpak helpt ook om de verschillende clusters, deelprojecten én belangen met elkaar te verbinden.

Tot nu toe

De eerdere studie is mede gebaseerd op bureau-onderzoek en modelberekeningen. Dit zijn vooral feitelijke onderzoeksresultaten. Dit was en is belangrijk om onderbouwde keuzes te kunnen maken voor de toekomst. Daarnaast hebben we in het voortraject op meerdere momenten en manieren inwoners, organisaties en ondernemers geraadpleegd. Daarbij is niet per definitie naar overeenstemming gezocht, omdat er veel belangen meespelen die soms ook concurrerend zijn. We verkregen hierdoor wel inzicht in het mogelijke draagvlak en de overeenstemming of verdeeldheid tussen de diverse partijen. De inbreng van inwoners en ondernemers was één van de aspecten die de provincie en gemeente afwogen in de besluitvorming.

Fase 1: Voorkeursscenario

We hebben een online enquête gehouden over de knelpunten en over de verkeersleefbaarheid. We hebben hierop 551 reacties ontvangen. De beleving van deze inwoners was een waardevolle

aanvulling op de probleemanalyse. [Bekijk de resultaten van de online vragenlijst \(pdf\)](#). We hebben een werkgroep geraadpleegd bij het aanleveren van bouwstenen en opstellen van scenario's. In de werkgroep zitten onder andere inwoners, belangengroepen, wijk- en dorpsraden, VVN en de Fietzersbond. De drie scenario's hebben we online voorgelegd aan inwoners. [Bekijk de resultaten van deze online vragenlijst \(pdf\)](#).

Fase 2: Voorkeursalternatief

Wijkraad Eeneind, Dorpsraad Gerwen, de Fietzersbond en VVN hebben tijdens twee werkateliers input geleverd voor de verdere uitwerking tot een voorkeursalternatief.

Nieuwe fase: uitwerking voorkeursalternatief

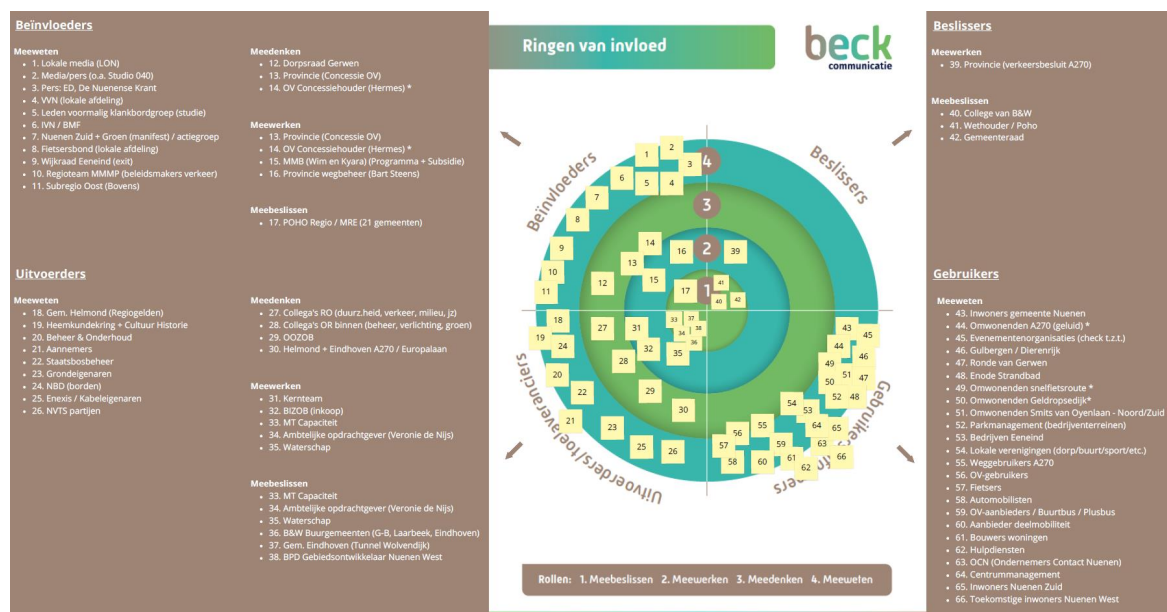
Participatie in de komende fase richt zich op de uitwerking van het VKA. Het VKA bevat een schetsontwerp, als onderdeel van het besluit. Zo kan het eruit komen te zien, maar het is niet 'in beton gegoten'. Voordat het als bestek op de markt gebracht wordt (aanbesteding) moet het schetsontwerp eerst nog uitgewerkt worden. In die fase van uitwerking is ruimte voor invloed, ook via participatie. Hoe groot die ruimte is, wisselt per project en moet nog - voor de participatie start - bepaald worden. Ook zijn nog niet alle kaders in beeld c.q. vastgesteld. Dit laatste speelt vooral bij de dimensionering van geluidwerende voorziening.

Bij de start van deze nieuwe fase is ook de communicatie al snel begonnen:

- Het projectplan en -programma zijn met het MT besproken en door het MT vastgesteld.
- [Artikel in het Eindhovens Dagblad na bekendmaking 10 miljoen van provincie.](#)
- Aanwezigheid en presentatie bij informele en openbare bestuursvergadering van Dorpsraad Gerwen op 6 juni 2024.
- Gemeenteraad: oordeelsvormende raad 7 maart 2024 en informatieve (besloten) bijeenkomst op 4 september 2024.

Stakeholdersanalyse

In mei 2024 maakten we met het kernteam een stakeholderanalyse (Ringen van Invloed). Deze analyse vormt de basis voor een verfijning van de strategie naar een concrete aanpak voor de uitvoerende fase.



Bijlage 1: Uitwerking Stakeholdersanalyse



Uit de analyse trokken we de volgende conclusies:

- We hebben te maken met een grote hoeveelheid partijen. Diverse partijen zijn in de studiefase betrokken en moeten in de komende fase(s) opnieuw, in meer of mindere mate, betrokken worden. We vinden het belangrijk om ook in de komende fase(s) partijen te betrekken bij de totstandkoming van de keuzes en daadwerkelijk uitvoering van Cluster A. Over de mate van betrokkenheid (participatieniveau) bestaat nog geen eenduidigheid. De stappen in [Bijlage 2: Participatieniveau bepalen](#) helpen hierbij.
- De projectaanpak met de diverse lokale deelprojecten, die onderdeel uitmaken van een groter geheel (maatregelenpakket) dat zelfs regionaal impact heeft, vraagt om zeer goede uitleg. Daarnaast is het zichtbaar maken van de complexiteit van de maatregelen en de gevolgen van bepaalde keuzes van groot belang.
- Zowel in de kwadranten 'Beslissers', 'Beïnvloeders', als 'Uitvoerders' zijn er relatief veel meebeslissers. Hieruit blijkt het belang van een goede samenwerking die op vertrouwen, maar ook daadkracht is gebaseerd. Dit zijn namelijk de partijen waar -in de huidige fase- veel vanaf hangt (bijv. financieel en/of politiek-bestuurlijk). Maar ook de partijen die sterke invloed hebben op de voort- en zelfs doorgang van het proces/ project. Als er geen vertrouwen en daadkracht is, kan dit heel lastig zijn. Het voordeel van meerdere meebeslissers is dat er veel partijen verantwoordelijk zijn voor het slagen van het proces/project en het dus niet zomaar door één partij stopgezet kan/zal worden. Wel moet duidelijk zijn wie de eindverantwoordelijke is.

Doelgroepen

Met de stakeholderanalyse brachten we zoveel mogelijk stakeholders in beeld. Deze hebben we onderverdeeld in verschillende groepen. We focussen in onze communicatie- en participatieaanpak op de volgende groepen stakeholders:

Betrokken partijen en hun achterban

De partijen die actief deelnemen aan de besluitvorming over uitvoering van Cluster A, zoals het kernteam, het college van B&W en de gemeenteraad. Maar ook regiogemeenten en de provincie. Hun achterban wordt gevormd door hun interne organisatie, bestuurlijke organisatie of leden.

Belanghebbenden

Dit zijn alle partijen die een direct belang hebben bij de maatregelen: direct omwonenden, wijkraad en dorpsraden, vervoerders, grondeigenaren en (recreatie-)ondernemers in het werkgebied.

Partijen met intrinsieke motivatie/interesse

Onder deze doelgroep scharen we organisaties die geen direct belang hebben, maar zich wel (in meer of mindere mate) betrokken voelen bij de maatregelen. Deze partijen voelen zich vaak betrokken bij het gebied of bij een specifiek thema zoals natuur, mobiliteit, gemeenschap of cultuur(historie).

Overige inwoners, ondernemers of organisaties

Deze grote en zeer diverse groep wordt gevormd door organisaties en individuen binnen de gemeentegrenzen van Nuenen, zoals gebruikers van het OV.

Doelen

De communicatie- en participatieaanpak draagt bij aan de volgende doelen:

- Het college van B&W en de gemeenteraad in positie brengen om een integrale afweging te kunnen maken, waar de waarden, belangen en ideeën van overige stakeholders onderdeel van zijn.



- Met behulp van communicatie en participatie komen we in contact met de stakeholders, waardoor we inzicht krijgen in hun waarden, belangen en ideeën m.b.t. de projecten.
- Op diverse (participatieve) manieren en momenten bieden we helderheid en duidelijkheid voor de stakeholders over de projecten en het proces (inclusief rollen en verwachtingen) in zowel de fase van uitwerking, ontwerp als realisatie.
Daardoor:
 - Begrijpen meer mensen (op hoofdlijnen) wat er aan de hand is in hun omgeving, hebben ze begrip voor de (complexiteit van) de projecten en vinden ze het belangrijk dat er in hun omgeving aan oplossingen gewerkt wordt.
 - Wordt het gezamenlijke belang voor stakeholders duidelijk en daarmee ook de gezamenlijke verantwoordelijkheid om een actieve bijdrage/inbreng te leveren, waar mogelijk. Zo kunnen zij verder dan hun eigen belang of interesse kijken en dus niet als individu denken/handelen.

Uitdagingen

Om de uitvoering van Cluster A goed te laten verlopen (en als stevige basis te laten dienen voor de clusters daarna), staan we voor onder andere de volgende uitdagingen:

- 1) het creëren en behouden van vertrouwen van de stakeholders;
- 2) omgaan met de onrust door nieuwe ontwikkelingen en onzekerheden, zoals veranderende normen, inzichten, criteria;
- 3) vasthouden van de aandacht en betrokkenheid in het gebied waar we werkzaam zijn.

Communicatiestrategie

De belangrijkste uitgangspunten voor de communicatie zijn:

- Regelmatig contact, goed informeren, goed luisteren en doen wat je belooft.
- De communicatie is helder, transparant, laagdrempelig en tijdig.
- We delen informatie in beeld, tekst én geluid.
- De informatievoorziening (inhoud) is in basis voor alle deelnemers aan het participatietraject hetzelfde (gelijk speelveld). Alle basisinformatie wordt bijvoorbeeld via de website en huis-aan-huisbladen aangeboden en is dus voor iedereen gelijk en vindbaar.
- Communicatie is ondersteunend aan het participatietraject en dient als vliegwiel.

Dit realiseren we door een continue communicatielijn, transparant te zijn, gewone mensentaal te gebruiken, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal te zetten, oplossingen te belichten vanuit meerdere invalshoeken.

Continue communicatielijn

We communiceren op zeer regelmatige basis, zodat er geen (te) lange stiltes vallen. De kracht zit in herhaling (in verschillende vormen en varianten) om te zorgen dat mensen begrijpen wat er op hoofdlijnen aan de hand is in hun omgeving.

Transparantie

We zijn transparant over hoe we de opbrengst van de participatie ophalen, wegen die opbrengst zo objectief mogelijk en koppelen terug aan de participanten hoe we met hun inbreng zijn omgegaan.

Gewone mensentaal

We praten in 'gewone mensentaal' om de boodschap voor iedereen begrijpelijk te maken. Denk dan aan eenvoudige taal, maar zeker ook aan duiding van technische vaktermen. Geluidswerende



maatregelen zijn er in diverse soorten. We leggen uit hoe dit er dan concreet uitziet of kan zien. We gebruiken hierbij veel voorbeelden. Naast taal gebruiken we ook beeld en geluid.

Leefbaarheid en bereikbaarheid centraal

In onze communicatie zetten we de urgentie van de maatregelen en het gezamenlijke belang en de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van Nuenen centraal, en dus niet het proces zelf. Onze communicatie gaat vooral over de maatregelen en de gevolgen ervan, wat er zo belangrijk aan is, wat er dan nu aan de hand is, waarom dit een probleem is, wat er komt kijken bij het realiseren van oplossingen en hoe stakeholders hiermee om kunnen gaan. Natuurlijk nemen we hierin ook mee hoe de partijen hieraan werken, maar dat vormt niet de kern van de communicatie.

Oplossingen belichten vanuit meerdere invalshoeken

We laten de vele verschillende belangen en standpunten die een rol spelen bij de oplossingen zien. Bijvoorbeeld door het gesprek met/tussen stakeholders te voeren/faciliteren d.m.v. bijeenkomsten en ontwerpateliers. Maar ook door de terugkoppeling van de opbrengst van bijeenkomsten of andere participatie-instrumenten (zie alinea 'Transparantie'). Hierbij laten we liefst een goede afspiegeling van de lokale stakeholders en meningen zien. Hiermee spreken we een brede groep aan en tonen we dat de projectpartners weten wat er speelt. Dit inspireert en draagt bij aan openheid en onderling begrip tussen de stakeholders. In het voorbeeld van geluidswerende maatregelen laten we bijvoorbeeld ook zien wat de gevolgen (kunnen) zijn voor andere belangen en hoe daarmee dan weer om te gaan.

Participatieaanpak

De belangrijkste uitgangspunten van de participatieaanpak zijn:

- Gericht op het zo vroeg mogelijk duidelijk krijgen van belangen en meningen.
- Het met betrokken partijen vinden van gezamenlijke uitgangspunten voor de (deel)projecten.
- Vanuit het oogpunt van maximaal draagvlak én maximale kwaliteit van de projecten, binnen de (o.a. financiële) kaders.
- We zijn duidelijk: we schetsen helder de inhoud, het proces, de rollen en de kaders waarbinnen ruimte is voor participatie.
- De wijze van participatie (vorm) vraagt om maatwerk. Afhankelijk van de doelgroepen en de inhoud kiezen we passende werkvormen, bijvoorbeeld gesprekstafels.

Dit doen we door:

Periodieke participatielijn

We combineren de continue communicatielijn met periodieke momenten waarop mensen actief betrokken worden bij de ontwikkeling van de maatregel(en). Hiervoor kiezen we momenten die passen bij het ontwerpproces.

Contact, gesprek en beleving

Natuurlijk gebruiken we algemene communicatiekanalen en -middelen om informatie te delen. Maar we focussen vooral op manieren om persoonlijk in contact te komen met de doelgroepen. We zetten vooral middelen en activiteiten in waarmee we in gesprek kunnen komen en waarmee doelgroepen het gebied en de maatregelen, oplossingen en gevolgen echt kunnen beleven.

Samenwerken met lokale partijen

Waar mogelijk en gewenst werken we samen met lokale partijen, zoals IVN, wijk- en dorpsraden, culturele en maatschappelijke organisaties en media. Deze partijen staan vaak dichtbij de mensen en kunnen ook een meer onafhankelijke positie innemen.

Betrekken college en raad

Een zeer belangrijk doel van communicatie en participatie is “het college van B&W en de gemeenteraad in positie brengen om integrale afwegingen te kunnen maken, waar de waarden, belangen en ideeën van overige stakeholders onderdeel van zijn.” In feite is het gehele traject van ontwerp en participatie gericht op besluitvorming. Stakeholders kunnen immers wel wensen hebben, maar het college en de raad zijn uiteindelijk aan zet om aan te geven tot welke prijs deze wensen gehonoreerd kunnen worden.

Binnen het project wordt gekozen voor een participatie-aanpak waarin de gemeenteraad 2 rollen heeft.

1. Gemeenteraad als bevoegd gezag

De gemeenteraad en het college van B&W zijn als ‘bestuursorgaan van de gemeente’ bevoegd gezag. Dat wil zeggen dat zij het omgevingsplan vaststellen (indien nodig), de vergunningen afgeven, etc. De gemeenteraad heeft hierbinnen een kaderstellende en controlerende rol en het college van B&W heeft een uitvoerende rol (binnen de gestelde kaders).

De gemeenteraad is bij het project betrokken via de reguliere raadsbijeenkomsten volgens het BOB-model. Het betreft hier formele, openbare contactmomenten. Deze zullen door de bestuurlijk/ambtelijk opdrachtgever worden gepland en georganiseerd in nauwe afstemming met de griffie en agenda commissie. Momenten van betrokkenheid zijn bijvoorbeeld de opdrachtverstrekking van uitvoerende partijen (bv. opdracht aan een bouwteam in Cluster A), vaststelling van het voorkeustracé van de snelfietsroute Gemert-Eindhoven, de vrijgave van voorbereiding- en uitvoeringkredieten van de Clusters B, C en D, vaststellen van een omgevingsplan (indien dit noodzakelijk is), etc.

Voor 2025 voorzien we vooralsnog de volgende momenten:

- Februari 2025: vaststellen voorkeursalternatief SFR Gemert-Eindhoven, inclusief gevolgen voor het VKA Bundelroutes
- Maart-april 2025: opdrachtverstrekking Raamovereenkomst Ingenieursdiensten
- Eind Q2 (mei-juni) 2025: opdrachtverstrekking marktpartij Cluster A (bouwteamfase 1 - ontwerp via college B&W)
- Eind 2025: opdrachtverstrekking marktpartij Cluster A (bouwteamfase 2 - realisatie)

Het college van B&W blijft aangehaakt via de portefeuillehouder als bestuurlijk opdrachtgever (BO). De BO voert eens per maand projectoverleg met projectmanager en omgevingsmanager. Daarnaast houdt de BO vinger aan de pols voor de GOTIK-elementen met de ambtelijk opdrachtgever en projectmanager. Regulier is het poho Duurzaamheid, Maatschappelijk Vastgoed en Mobiliteit het moment voor afstemming van de beleidsmatige thema’s die het project beïnvloeden, zoals openbaar vervoer, verkeersveiligheid, smart mobility.

2. Gemeenteraad als stakeholder

Naast de formele rol als bevoegd gezag, zijn de gemeenteraadsleden gezamenlijk ook een belangrijke stakeholder in het proces om te komen tot ontwerpen en producten met draagvlak. Met name het verkrijgen van inzicht in de ambities en verwachtingen van gemeenteraadsleden gezamenlijk, tijdens het gehele traject, is uitermate van belang voor het projectteam en voor de gemeenteraad zelf.



Tijdens het ontwerpwerk zullen dilemma's en dus keuzemogelijkheden ontstaan, ook met uiteenlopende kwalitatieve en financiële effecten. De raad en andere stakeholders kunnen daarbij verschillende verwachtingen hebben. We beseffen dat de raad beslist en daarom tussentijds meer gevoel wil krijgen welke kant het 'eindvoorstel' op kan gaan. Door de mogelijkheden, dilemma's en eventuele keuzes vroegtijdig te delen en het inzicht te vergroten versterken we het proces tot besluitvorming. Ook kan de raad zodoende de wensen en verwachtingen van stakeholders, die worden ingebracht in het formele traject (inspraakreacties, zienswijzen) vanuit een gezamenlijk ontwikkelde- en volledige (inhoudelijke) context beoordelen. Een succesvolle participatie van de gemeenteraadsleden als stakeholder zal het formele besluitvormingsproces dus versterken (nooit vervangen). We beseffen dat de raad niet gehouden is aan opvattingen die informeel gedeeld zijn. Voor 2025 voorzien we hierbij de volgende momenten:

- Juni – okt 2025: participatie stakeholders Cluster A. Voorzien is een informele werksessie/ontwerpsessie eind augustus/begin september 2025
- Participatie Cluster B (en evt. C) vindt plaats vanaf begin 2026

Of en hoe dit in de praktijk te organiseren valt, is uiteraard mede afhankelijk van de wensen van de raad, griffie en agendacommissie. Een inloopbijeenkomst is bijvoorbeeld te combineren met beeldvormende vergaderingen (naar voorbeeld van de raadsbijeenkomst Snelfietsroute 27 november '24). Deze hybride vorm heeft wel een openbaar, dus politiek karakter, zeker als de wethouder aanwezig is. Andere werkvormen zijn bijvoorbeeld informele werksessies, ontwerpsessies, al dan niet gezamenlijk met andere stakeholders, etc. Daarbij zoeken we ook de ruimte voor informele behandelingen en/ of besloten bijeenkomsten. Vanuit het project is het sterk gewenst om vrijuit (informeel) te kunnen spreken over de inhoud, dilemma's en dus keuzemogelijkheden te delen die naar voren komen bij participatie.

Participatie bij Bouwteam

Een exacte uitwerking (inclusief werkvormen) kunnen we nu nog niet geven, omdat we nog niet weten hoe de te selecteren marktpartij de participatie exact gaat inrichten. In de aanbesteding hebben we expliciet meegenomen dat participatie moet plaatsvinden en dat de marktpartij hiervoor straks aan zet is. Pas als de projecten per cluster worden uitgewerkt, kunnen we een concretere planning en aanpak geven.

Voor de ontwerp- en realisatiefase van Cluster A (openstelling busbanen, aanleg geluidswerende voorziening, herprofilering Smits van Oyenlaan-zuid) is gekozen te werken in een zgn. 'bouwteam-constructie'. Anders dan een meer reguliere aanbesteding, waarbij de gemeente een ontwerp en aanbestedingscontract opstelt, wordt in een 'bouwteam-constructie' voor zowel de 'ontwerpfase' (bouwteamfase 1) als de aanlegfase (bouwteamfase 2) een aannemer geselecteerd. Dit heeft als voordeel dat de uitvoeringservaringen vanuit de marktpartijen direct in de ontwerpfase wordt betrokken en ingezet. Ten behoeve van voldoende marktwerking, vindt na fase 1 herbeoordeling van fase 2 plaats (de aannemers schrijft opnieuw in danwel geeft garanties dat deze onder de vooraf gegeven bouwsom blijft).

Participatie vindt met name plaats in fase 1 (ontwerp). De aannemer/ opdrachtnemer organiseert ontwerpsessies waar stakeholders betrokken zijn en de gemeente/ opdrachtnemer aan kan deelnemen. Er zal een klanteisspecificatie (KES) worden opgesteld, die voortkomen uit de omgevingsparticipatie. Dit maakt inzichtelijk welke input geleverd is door alle betrokken partijen waaronder de stakeholders en bevat een verantwoording wat daarmee gedaan is. Ook zal in deze fase een ontwerpsessie met de gemeenteraadsleden (als stakeholder) worden georganiseerd.



Kernboodschap

Aan de hand van de uitkomsten van de Kritiek-Repliek sessie (zie [Bijlage 3: Kritiek – Repliek](#)) zijn onderstaande kernboodschappen geformuleerd.

Maatregelenpakket voor verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid in Nuenen

Door het toenemende verkeer verslechtert de verkeersleefbaarheid* en bereikbaarheid in Nuenen. Dat willen we niet. Daarom deed de gemeente samen met Provincie Noord-Brabant hier onderzoek naar. Op basis daarvan is samen met verschillende partijen een pakket met maatregelen vastgesteld. Dit pakket bestaat uit 10 projecten die aan elkaar gekoppeld zijn. Door deze projecten uit te voeren, blijft de verkeersleefbaarheid en de bereikbaarheid van Nuenen behouden en kan het op sommige plekken zelfs beter worden.

Het pakket met maatregelen is tot stand gekomen met hulp van verschillende partijen. Nu start de fase waarin de projecten worden uitgewerkt, voorbereid en aanbesteed. Ook hierbij vindt participatie met betrokken partijen plaats. De uitvoering van de eerste 3 projecten start in 2027.

Openstelling busbanen A270 voor gemotoriseerd verkeer

We stellen de bestaande busbanen via de op- en afrit Geldropsedijk – A270 open voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van Nuenen en kunnen we het verkeer in Nuenen beter verdelen en beheersen. Uiteraard is bij het ontwerp van de nieuwe verkeerssituaties de veiligheid een belangrijk onderwerp. Dat geldt ook voor de (beperking van) de geluidhinder en (het behoud van) de doorstroming van het openbaar vervoer.

We betrekken diverse partijen om hier in de ontwerpfase over mee te denken.

Geluidswerende voorziening noordzijde A270

We plaatsen een geluidswerende voorziening langs de A270 (gedeelte tussen Smits van Oyenlaan en Geldropsedijk) aan de noordzijde van de A270). Dit doen we omdat de A270 steeds drukker wordt en de voorziening een verbetering van de leefbaarheid (geluid) oplevert in een groot gebied. Voor de geluidswerende voorziening zijn diverse mogelijkheden.

We vragen de betrokken partijen om samen met ons tot een gemeenschappelijke keuze te komen.

Versmalling Smits van Oyenlaan (zuid)

Het gevolg van de maatregelen (met name de openstelling busbanen A270) is dat op de Smits van Oyenlaan (tussen rotonde Klamperlaan en aansluiting A270) iets minder verkeer komt. Door de weg hier te versmallen naar één rijstrook, past de weg beter bij de toegestane snelheid van 50 km/u. Een dubbele rijstrook wekt namelijk de indruk dat er harder gereden mag worden. Door de versmalling verandert er dus niets aan de wettelijke snelheid, maar de nieuwe inrichting verbetert de verkeersleefbaarheid en de veiligheid. Ook creëren we zo mogelijkheden voor een andere (groenere) invulling van de vrijgekomen ruimte.

We vragen inwoners om mee te denken over een duurzame invulling van de ruimte die vrijkomt.

Participatieniveau eerste projecten

Op dit moment is het schetsontwerp uit het voorkeursalternatief gereed, maar zijn er nog geen toetsingscriteria of kaders vastgesteld. Met behulp van [Bijlage 2: Participatieniveau bepalen](#),

adviseert het kernteam dan ook een getrapte fasering van participatie voor de eerste 3 deelprojecten:

Openstelling busbanen A270 voor gemotoriseerd verkeer

- Stap 1: Het bouwteam met inhoudelijk deskundigen laten *adviseren* over het eerste ontwerp, de kaders en toetsingscriteria (o.a. lengte busbaan, oversteekplaats voor fietsers, doorstroming verkeer).
- Stap 2: Daarna direct de provincie, als eigenaar/beheerder van A270, betrekken om *mee te beslissen* over het eerste ontwerp, de kaders en toetsingscriteria.
- Stap 3: Vervolgens diverse partijen *raadplegen* over het eerste ontwerp mét de vastgestelde kaders en toetsingscriteria.

Geluidswerende voorziening noordzijde A270

- Stap 1: Eerst de portefeuillehouder *raadplegen* over de bestuurlijke ambitie (met behulp van een sessie met het ambitieweb en bijlage 2).
- Stap 2: Concretiseren en vaststellen koers (groene kwaliteit, energie) en kaders (geluid) eventueel na quickscan.
- Stap 3: Daarna in *samenwerking* met het bouwteam het plan verder uitwerken.
- Stap 4: Vervolgens betrokken partijen *raadplegen* of laten *adviseren* over het plan, afhankelijk van de bestuurlijke ambitie en randvoorwaarden.

Versmalling Smits van Oyenlaan

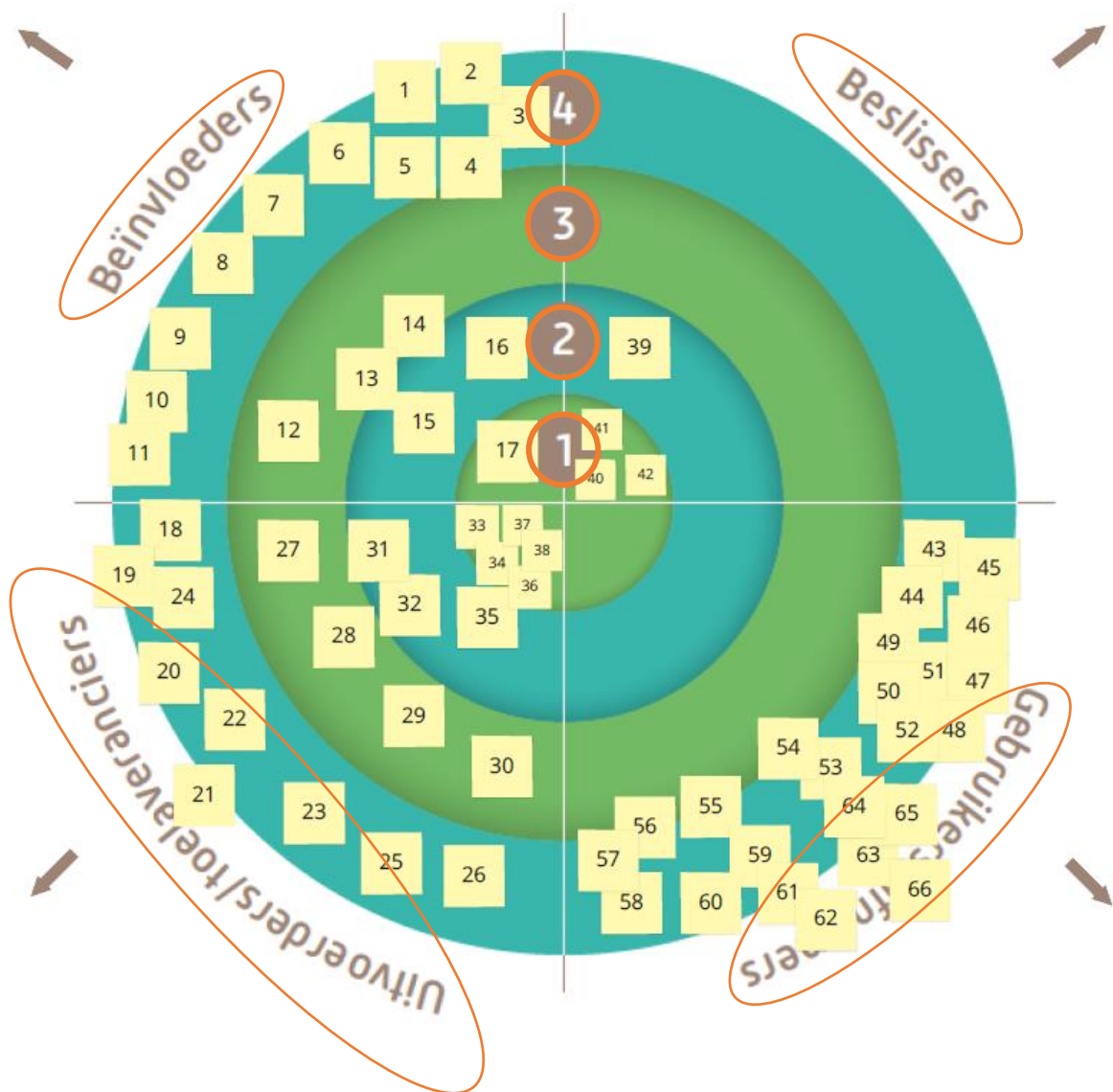
- Stap 1: Het bouwteam en interne inhoudelijk deskundigen laten *adviseren* over de nieuwe inrichting, gekoppeld aan gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid en milieu.
- Stap 2: Vervolgens inwoners *raadplegen* over de nieuwe inrichting mét de randvoorwaarden vanuit de gemeentelijke ambities.

Zodra het participatieniveau definitief is, kunnen de cursieve teksten van de kernboodschappen hierop aangepast worden.

Kanalen en middelen

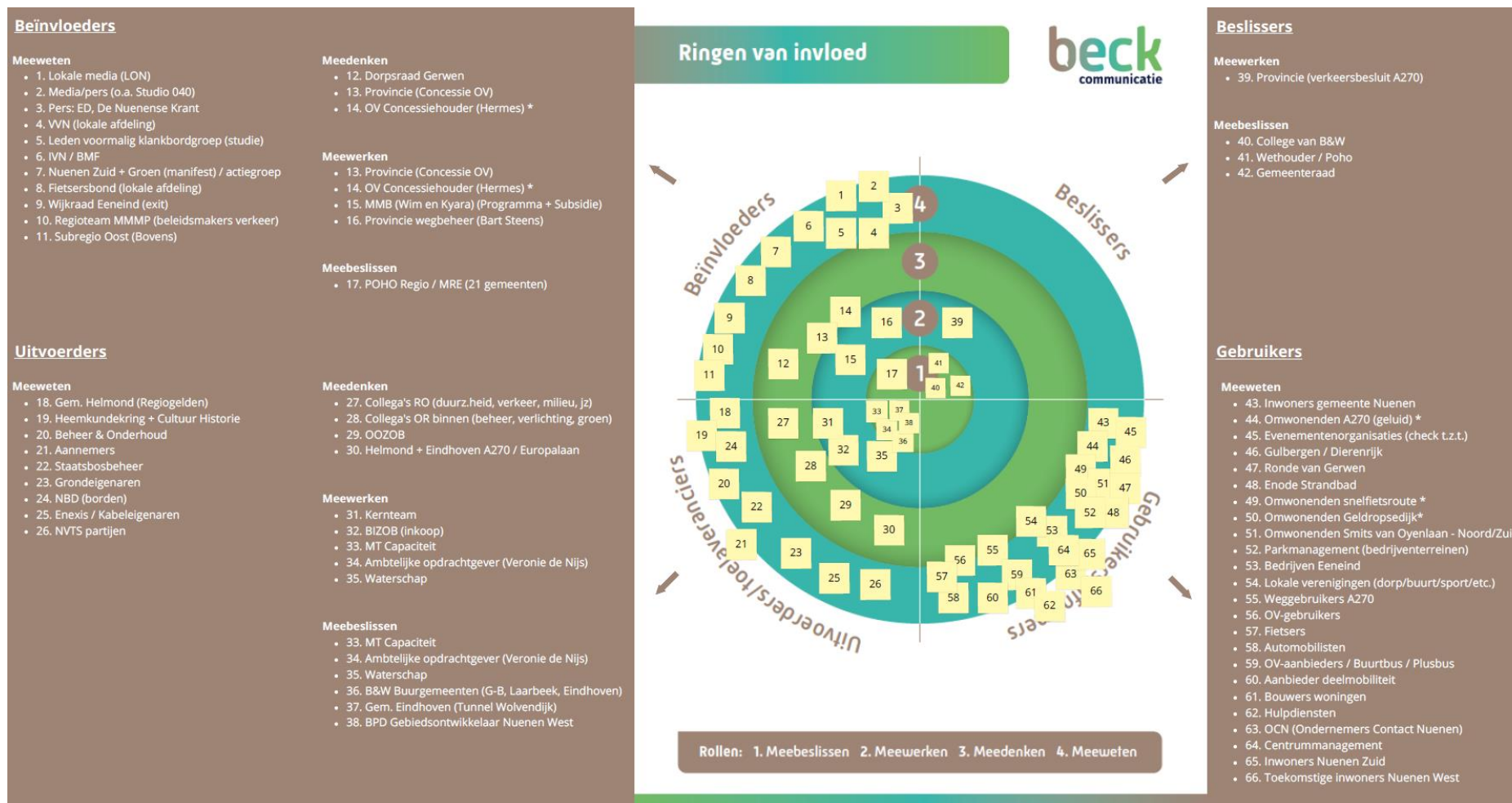
Nu dit communicatie- en participatieplan is vastgesteld, werken we de volgende stap nader uit. Aan de hand van de eerste opzet voor participatie (zie hierboven) en de project-/procesplanning maken we een communicatie- & participatieplanning. Hierin staan o.a. de mijlpalen waarover we communiceren en de middelen/kanalen die we inzetten voor participatie (zie Bijlage 4: Participatie-instrumenten).

Vanaf de uitvoering van de eerste communicatie- en participatieactiviteiten evalueren we tussentijds, passen we waar nodig de activiteiten aan en vullen we het plan verder aan.





Bijlage 1: Uitwerking Stakeholdersanalyse





Bijlage 2: Participatieniveau bepalen

Participatiedoelen

- Het college van B&W en de gemeenteraad in positie brengen om een integrale afweging te kunnen maken, waar de waarden, belangen en ideeën van overige stakeholders onderdeel van zijn.
- Met behulp van communicatie en participatie komen we in contact met de stakeholders, waardoor we inzicht krijgen in hun waarden, belangen en ideeën m.b.t. de projecten.
- Op diverse (participatieve) manieren en momenten bieden we helderheid en duidelijkheid voor de stakeholders over de projecten en het proces (inclusief rollen en verwachtingen) in zowel de fase van uitwerking, ontwerp als realisatie.

Daardoor:

- Begrijpen meer mensen (op hoofdlijnen) wat er aan de hand is in hun omgeving, hebben ze begrip voor de (complexiteit van) de projecten en vinden ze het belangrijk dat er in hun omgeving aan oplossingen gewerkt wordt.
- Wordt het gezamenlijke belang voor stakeholders duidelijk en daarmee ook de gezamenlijke verantwoordelijkheid om een actieve bijdrage/inbreng te leveren, waar mogelijk. Zo kunnen zij verder dan hun eigen belang of interesse kijken en dus niet als individu denken/handelen.

Participatieniveau

Welk niveau van participatie hoort hierbij?

<i>Trede participatieladder</i>	<i>De stakeholder..</i>	<i>Bestuursstijl</i>
Zelf organiseren	organiseert en voert uit.	Faciliterend
Meebeslissen	is mede-verantwoordelijk voor beslissingen.	Delegerend
Coproduceren	werkt intensief mee aan plannen of beleid.	Samenwerkend
Adviseren	genereert ideeën en oplossingen voor een goed advies binnen een beleidsonderwerp of plan.	Participatief
Raadplegen	geeft zijn mening of kennis over een beleidsonderwerp of plan.	Consultatief
Informereren	krijgt informatie over een beleidsonderwerp of plan.	Autoritair

Participatieladder. Bron: Participatienota gemeente Nuenen.

Randvoorwaarden

De randvoorwaarden zijn essentieel voor de participatie. Een hoger niveau van participatie vraagt om een hoger niveau van randvoorwaarden. Bekijk welke randvoorwaarden passen bij het niveau van participatie. Zijn deze te realiseren?

Tijd en financiële ruimte	1	2	3	4	5
Intensiteit participatie	1	2	3	4	5
Betrokken deelnemers	1	2	3	4	5
Commitment bestuurder	1	2	3	4	5
Juridische ruimte	1	2	3	4	5
Beleidsruimte	1	2	3	4	5



Rol

Bekijk welke rol van de gemeente past bij het niveau van participatie. Past deze rol bij de gemeente in deze opgave?

Presterende overheid

Informereren
Raadplegen
Adviseren

Netwerkende overheid

Informereren
Raadplegen
Adviseren
Samenwerken

Rechtmatige overheid

Informereren
Raadplegen

Responsieve overheid

Informereren
Raadplegen
Adviseren
Samenwerken
Meewerken



Bijlage 3: Kritiek – Repliek

<i>Kritiek</i>	<i>Repliek</i>
Algemeen	
Maatregelen leveren alleen voordelen op voor de regio	Een nieuwe woonwijk, toename van bedrijfsvestigingen en de wens voor meer bouwopties in Nuenen vragen om ruimtelijke en economische keuzes (zie mobiliteitsvisie). Dergelijke ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de mobiliteit in Nuenen. Juist om de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van Nuenen te behouden en te verbeteren, is een uitgebreid maatregelenpakket nodig. Deze maatregelen passen ook bij de regionale afspraken voor projecten in de regio. [Visueel het geheel in beeld brengen]
Het besluit is al genomen/ De maatregelen zijn al bepaald. Waar kan ik nog iets van vinden?	Het vastgestelde schetsontwerp moet uitgewerkt worden. Per project informeren we betrokkenen en inwoners in het algemeen over de inhoud van het project en over de mogelijkheid tot participatie. De manier waarop en waarover participatie mogelijk is, verschilt per project. Hierover zullen we vooraf duidelijk communiceren en uitleggen waarom dit zo is.
Inwoners/partijen zijn sceptisch over modellen en onderzoeksresultaten	We maken gebruik van de meest actuele (provinciale) modellen om het verkeer op de Nuenense wegen te berekenen. Er worden veel verkeerstellingen gehouden, ook door Nuenen, waarmee modellen gevalideerd worden. Een model kan -in tegenstelling tot een telling- wel berekenen waar verkeer groeit als gevolg van veranderingen (wegen, bouwprojecten). Voor het toepassen van het model wordt gekeken welke verkeers- en bouwprojecten zijn gepland of gerealiseerd. Deze modellen zijn dus het beste en juridisch aanvaarde 'stuk gereedschap' voor de berekeningen.
Nuenen is 'het afvoerputje van de regio'	Een nieuwe woonwijk, toename van bedrijfsvestigingen en de wens voor meer bouwopties in Nuenen vragen om ruimtelijke en economische keuzes (zie mobiliteitsvisie). Dergelijke ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de mobiliteit in Nuenen. Juist om de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van Nuenen te behouden en te verbeteren, is een uitgebreid maatregelenpakket nodig. En ja, deze maatregelen dragen ook bij aan betere bereikbaarheid in de regio. We zien Nuenen daarin juist als een belangrijk onderdeel. Daarom gaan we nu aan de slag om wegen en



	<p>snelfietsroutes voor onze inwoners én de regio toekomstbestendig in te richten. [Visueel het geheel in beeld brengen]</p> <p>Meer vanuit de regio/ Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant: Nuenen ligt in een groeiregio. Dat heeft veel voordelen, maar ook enkele nadelen zoals de toename van verkeer. Door de ligging van Nuenen komt een deel van dat regionale verkeer door Nuenen. Tegelijk rijden Nuenenaren ook door andere gemeenten om op hun bestemming te komen. De belangen over bereikbaarheid zijn dus wel gemeentegrens overstijgend. De Nuenense en andere regionale inwoners willen een goede bereikbaarheid, ook met de auto. Daarmee produceren ze hinder én hebben ze zelf ook last op plekken waar de leefbaarheid onder druk staat. De regionale gemeenten kunnen met hun deelstudies samen wel helpen voorkomen dat verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid ongeremd verslechteren.</p>
Het pakket lost de files op de A270 niet op.	<p>Op dit moment staat er tijdens de ochtendspits een file richting Eindhoven. Dat kunnen we helaas niet oplossen. (Zelfs een scenario met een oostelijke randweg verplaatste het verkeer slechts, waarna het op de A/N 270 vast staat, zo bleek uit de eerdere studie.) Ook als we zouden proberen de files binnen onze wegen op te lossen, zou dat meteen nieuw verkeer aantrekken. Dat willen we niet, want is slecht voor de leefbaarheid. Voor grotere ingrepen in het verkeerssysteem van de regio zou de medewerking van veel partijen in de regio nodig zijn. Die is er momenteel niet. Wel kunnen we faciliteiten voor fietsers en gebruikers van het OV verbeteren, zo hopen we reizigers te stimuleren hier (meer) gebruik van te maken.</p>
Slechtere luchtkwaliteit	<p>We verwachten niet dat de luchtkwaliteit binnen de gemeentegrenzen verslechtert, want het aantal verkeersbewegingen was er al, die verplaatsen zich alleen door de maatregelen die we gaan treffen. Uit de studie leefbaarheid is bovendien geen verslechtering gebleken. De luchtkwaliteit is wel veel gemeten in Nuenen (o.a. Aires). Bovendien hopen we door de faciliteiten voor fietsers en gebruikers van het OV te verbeteren, reizigers te stimuleren hier</p>



	<p>(meer) gebruik van te maken. Dat zou de luchtkwaliteit alleen maar ten goede komen. De achtergrondwaarden (industrie, langbouw) blijken een groot aandeel te hebben in de luchtkwaliteit (onderzoek AiREAS en GGD). Daarnaast blijven we afhankelijk van individuele, landelijke en provinciale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bijvoorbeeld (het stimuleren en faciliteren van) het gebruik van elektrische auto's. Elektrisch rijden neemt de afgelopen en komende jaren gelukkig autonoom toe.</p>
Openstelling busbanen A270 voor gemotoriseerd verkeer	
Bussen staan hierdoor meer stil	<p>I.s.m. de provincie en de vervoersmaatschappij (Hermes) onderzoeken we de doorstroming van het busverkeer door de openstelling van de busbanen voor gemotoriseerd verkeer. Als blijkt dat het voor de rijtijd nodig is om extra maatregelen te treffen, is dat mogelijk. Voorbeelden zijn extra groentijden, een stukje busbaan of een dubbele afrit.</p>
Invoegend verkeer op de A270 staat in de file.	<p>Op dit moment staat er tijdens de ochtendspits een file richting Eindhoven. Dat kunnen we helaas niet oplossen. Overigens kunnen automobilisten buiten de spitsperiode vrijwel ongehinderd Eindhoven bereiken. Ook blijven we kijken naar een betere geleiding van het autoverkeer op de A/N270. Daar zijn ook andere partijen voor nodig (Provincie, gemeenten).</p>
Er komt meer verkeer op de Geldropsedijk	<p>Dat klopt. De Geldropsedijk is geschikt voor de afwikkeling van deze verkeerstoename. We gaan de toename van het autoverkeer beperken door afslagverboden vanaf de afrit en naar de oprit zodat de route (Eindhoven-Eeneind-Geldrop en v.v.) onaantrekkelijk is voor sluijverkeer. Uiteraard mag de leefbaarheid niet slechter worden dan de wettelijke grens en is de verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp in de ontwerpfase. De Smits van Oyenlaan wordt iets rustiger waardoor de weg versmald kan worden tot 2 keer een rijstrook, wat weer goed is voor de leefbaarheid.</p>
Oversteekplaatsen op de Geldropsedijk worden drukker en daardoor onveiliger	<p>Uiteraard is verkeersveiligheid een belangrijke onderwerp. De Geldropsedijk heeft twee rotondes waar fietsers en voetgangers in de voorrang kunnen oversteken. Dit deel van de Geldropsedijk valt buiten het maatregelenpakket. Indien aanvullende</p>



	maatregelen nodig zijn zal daar een oplossing voor gevonden moeten worden.
Gevaarlijke verkeerssituatie voor fietsers (richting sportvelden) door het fietspad met tweerichtingsverkeer bij op-/afritten A270	Uiteraard is verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp. Kruising van de op- en afrit met fietsers in twee richtingen fietsers is inderdaad een potentieel risico dat goed in beeld gebracht wordt. In de ontwerpfase vindt participatie met betrokken partijen plaats om het verkeerspunt zo veilig mogelijk in te richten.
Waarom is de openstelling van de busbanen nodig?	Dit zorgt voor een directere verbinding van Nueneen naar Eindhoven v.v. en verder. Dit vermindert ook het autoverkeer van inwoners die nu eerst naar de Smits van Oyenlaan moeten rijden of de Europalaan kiezen. De Opwettense weg wordt afgesloten als onderdeel van bouwplan Nueneen West [meer uitleg]. Een enkele aansluiting op de A270 maakt het systeem kwetsbaar bij werkzaamheden en calamiteiten. Autoverkeer van ene naar Nueneen kan directer van en naar de A270 geleid worden, met zo min mogelijk gevolgen voor de verkeersveiligheid en -doorstroming. De openstelling van de busbanen is hiervoor een van de belangrijkste maatregelen.
Waarom moet de Opwettenseweg geknipt worden?	Deze route is nu onveilig en veel te druk voor een fietsstraat. In de toekomst is niet meer geschikt voor zoveel autoverkeer. Dit is zo opgenomen in de Mobiliteitsvisie en beleidsmodules voor verkeer, maar ook in bestemmingsplan Nueneen West, dat de aanleg van de snelfietsroute en de nieuwbouw mogelijk maakt. Hier komt namelijk de snelfietsroute Gemert – Laarbeek – Nueneen Eindhoven. Door de knip is de snelfietsroute mogelijk en vallen de bestaande en nieuwe woningen binnen de wettelijke normen voor geluid. Fietsers krijgen dan de kortste route naar de stad, gemotoriseerd verkeer rijdt een klein stukje om via de opengestelde busbanen.
(Een deel van) Nueneen is beter bereikbaar	Dat klopt. Het doel van de openstelling van de busbanen is betere verdeling en beheersing van het verkeer in en om Nueneen. Hierdoor verbetert ook de bereikbaarheid.
Geluidswerende voorziening noordzijde A270	
Meer geluidsoverlast voor direct aanwonenden (A270 en aansluiting) door de openstelling van de busbanen A270 voor gemotoriseerd verkeer	Dit willen we oplossen met een geluidswerende voorziening. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden (binnen bepaalde kaders). In de ontwerpfase vindt participatie met betrokken



	partijen plaats om een gemeenschappelijke keuze te maken.
Het maatregelenpakket is goed voor de leefbaarheid maar niet bij mij	Per saldo wordt de leefbaarheid voor Nuenen beter. Er zijn ook plaatsen waar meer verkeer komt. Als dat ervoor zorgt dat de overlast boven de wettelijke norm komt pakken we dat altijd aan. Bij de uitwerking van de projecten zoeken we naar optimalisatie van de maatregelen.
Weerkaatsing geluid richting Eeneind-Noord door geluidswerende voorziening A270	Uit het akoestisch onderzoek is dit niet naar voren gekomen. Het is wel afhankelijk van het soort materiaal (aarden wal of hard scherm). Bij de keuze voor de geluidswerende voorzieningen streven we uiteraard naar een optimale oplossing. In de ontwerpfase vindt participatie met betrokken partijen plaats om een gemeenschappelijke keuze te maken.
Versmalling Smits van Oyenlaan (van 2 x 2 naar 2 x 1 stroken)	
Het gevolg van andere deelprojecten is dat op de Smits van Oyenlaan minder verkeer komt	Dat klopt. Door de dubbele rijstroken hebben automobilisten de indruk dat er harder dan 50 km/u gereden mag worden. Ook kunnen automobilisten elkaar inhalen. Door een deel van de rijstroken weg te halen, is inhalen niet mogelijk en past de weg beter bij de toegestane snelheid. Er verandert dus niets aan de wettelijke snelheid, maar door de nieuwe inrichting, neemt de leefbaarheid en veiligheid toe.
Wat gebeurt er met de autobaan die weg gaat?	De indeling van de rijbanen wordt aangepast, waarbij we rekening moeten houden met de diverse normen voor veilig gebruik ervan. Hierdoor komt er ruimte vrij. Hiervoor is nog geen specifieke invulling. In de ontwerpfase vindt participatie met betrokken partijen plaats om die ruimte op een andere manier in te richten. Bijvoorbeeld als groenstrook voor meer biodiversiteit en/of als waterberging.
Overige	
Waarom vallen de Europalaan en Geldropsedijk niet onder de bundelroutes?	De Europalaan en Gedropsedijk zijn geen bundelroutes. De Europalaan loopt parallel aan de A270. Nu is het zo dat uitwijkend verkeer (uit Helmond of Geldrop) door filevorming op de A270 de kortere route via Europalaan-Sterrenlaan neemt. Door drukte op de Europalaan hebben Nuenenaren weer de neiging via Boord te rijden. Probleem ligt dus bij de drukte op de A270. Als deze bundelroute beter functioneert, kan het uiteindelijk op de Europalaan en Boord voor verlichting zorgen.
Kritiek op snelfietsroute en m.n. (de locatie van) de fietstunnels (cluster B/C)	N.t.b.



<p>M.b.t. Eeneind:</p> <ul style="list-style-type: none">• Komst distributiecentra zorgt voor meer zwaar verkeer in/om Eeneind-West en Geldrop• Spoortunnel Eeneind is onveilig• Eeneind is 'het afvoerputje van Nuenen'	<p>N.t.b.</p>
--	---------------



Bijlage 4: Participatie-instrumenten

Welke participatie-instrumenten zijn geschikt?

Als je het gewenste niveau van participatie hebt vastgesteld, kun je mogelijke participatie-instrumenten kiezen. Bij ieder niveau zijn meerdere instrumenten mogelijk. Ga voor ieder instrument na of deze mogelijk is met de gestelde randvoorwaarden.

Informereren

- Website
- Nieuwsbrief
- Sociale media
- Factsheets
- Advertentie
- Podcast
- Webinar
- Persbericht
- Campagne
- Betaalde publiekscampagne

Raadplegen

- Sociale media
- Enquête
- Internetconsultatie
- Festival, markt, tentoonstelling
- Inwonersavond
- Straatgesprek

Adviseren

- Focusgroep
- Expertmeeting
- Stakeholdersbijeenkomst
- Inwonersavond
- Straatgesprek
- Tour de Nuenen

Coproduceren

- Proeftuin
- Ontwerpatelier
- Design Thinking
- Ambassadeurs

(Mee)beslissen

- Burgerberaad
- Stuurgroep
- Buurtbudget
- Consortium
- Design Thinking