

Bijlage besluitvorming beleidsmodules Mobiliteit

Raadsvergadering 12 december 2019 - Agendapunt 14

Raadsvoorstel:

- 1 Module 2 Leefbaarheid vast te stellen als richtinggevend kader en daarmee:
 - kennis, inzichten, betrokkenheid en bewustzijn bij dit onderwerp een volwaardige plaats te geven bij nadere keuzes via de Omgevingsvisie;
 - in te zetten op een regiobrede uitrol van monitoring en verkeersmanagement;
- 2 Module 3 Fietsverkeer vast te stellen als richtinggevend kader en daarmee:
 - een toekomstige fietsstructuur vast te stellen die voldoet aan de kwaliteits-ontwerpeisen voor fietsverkeer;
 - kennis te nemen van de overige fietsstimuleringsmaatregelen zoals stallingsmogelijkheden bij openbaar vervoerhaltes, fietsverkeer in het centrum en promotie van e-bikegebruik;
- 3 Module 4 Openbaar vervoer vast te stellen als richtinggevend kader en daarmee:

vooralnog alleen de abri's in Nuenen-Zuid te vervangen/ verplaatsen;

 - in te zetten op verdere verbetering van de dienstregeling in overleg met concessieverlener en -houder;
 - in te zetten op vraagafhankelijk vervoer (Mobility as a service, MaaS);
- 4 Module 5 Parkeren en verkeer centrum voor kennisgeving aan te nemen en de resultaten van de werkgroep af te wachten;
- 5 Module 6 Verkeersveiligheid vast te stellen als richtinggevend kader en daarmee:
 - een gerichte aanpak te hanteren om verkeersonveiligheid terug te dringen (top 16-benadering); de beschreven wegcategorysering Duurzaam Veilig vast te stellen;
 - planmatig de verkeersongevallen en -intensiteiten te monitoren;
 - sluiproutes (Boord, Collseweg) aan te pakken bij de bron;
 - initiatieven voor school(huis)routes, Brabant Veiligheidslabel en andere mensgerichte acties te faciliteren in samenwerking met platform Verkeer;
- 6 Module 7 SMART Mobility vast te stellen als richtinggevend kader en daarmee:
 - aan te sluiten op ontwikkelingen via de landingsplaats SMART Mobility; - tweejaarlijks beleid te actualiseren;

Gewijzigd

- 7 De Opwettenseweg niet af te sluiten voor autoverkeer en dit mee te nemen in de verdere uitwerking van Nuenen-west en te verwerken in de modules Mobiliteitsbeleid 1 t/m 8;
Op Boord geen drempels en plateaus of overige verkeersremmende maatregelen aan te brengen tenzij uitdrukkelijk aangetoond dat het de verkeersveiligheid bevordert en vooraf de raad nadrukkelijk te informeren;
- 8 Boord niet af te sluiten en geen slagboom of iets dergelijks te gaan gebruiken
Het college in overleg gaat met de gemeente Eindhoven om te kijken naar een betere doorstroming op de Europalaan.
- 9 De Meierijlaan niet in te richten als erftoegangsweg 2, maar de huidige inrichting te handhaven, m.u.v. het stuk tussen de rotonde aan de Geldropsdijk en de Opwettenseweg waar fietsers een veiligere plek moeten krijgen;
- 10 De Refeling niet in te richten als erftoegangsweg 2, maar de huidige inrichting te handhaven. De fietssuggestiestroken consequent toe te passen over de gehele weg.

Amendementen en moties bij vaststelling beleidsmodules Mobiliteit

Amendement 1: Opwettenseweg (aangenomen)

- 1 De Opwettenseweg niet af te sluiten voor autoverkeer en dit mee te nemen in de verdere uitwerking van Nuenen-west en te verwerken in de modules Mobiliteitsbeleid 1 t/m 8.

Overwegende dat:

- In 2008 in het bestemmingsplan opgenomen is dat de Opwettenseweg-Wolvendijk autoluw of geknipt wordt voor het autoverkeer en daardoor alleen toegankelijk blijft voor langzaam verkeer;
- Dat 11 jaar geleden bedacht is;
- De drukte zich met name afspeelt in de spits;
- Het van belang is om op meerder manieren naar Eindhoven te kunnen rijden;
- De Opwettenseweg van oudsher een van deze manieren is;
- Door afsluiting andere wegen onevenredig zwaarder worden belast.

Reactie op amendement

Module 1 is niet behandeld. Toch lijkt het amendement vooral betrekking op te hebben op de situatie voor gemotoriseerd verkeer. Het was voor toekomstig draagvlak voor eventuele wijzigingen aan de Opwettenseweg beter geweest wanneer de keuze voor een afsluiting van de Opwettenseweg, het resultaat was van een uitgebreid onderzoek naar alternatieve oplossingsrichtingen.

Verkeerskundig betekent het amendement een beperking in het aantal oplossingsrichtingen. Er is in de modules wel onderbouwd dat er iets moet gebeuren. De winstkansen voor goede fietsfaciliteiten zijn hier immers het grootst van alle potentiële fietsroutes, zie ook module 3 Fietsverkeer. Het aandeel gemotoriseerd is nu al te hoog en groeit nog verder als gevolg van de ontwikkeling van Nuenen West. Daarmee neemt naar verwachting ook het verkeersveiligheidsprobleem in omvang toe. De Opwettensweg blijft nummer 1 qua objectieve en subjectieve onveiligheid. Een verkeersveilige herinrichting en gebruik, met behoud van de geadviseerde wegcategorie erftoegangsweg type 2 (of eventueel 1), zijn daarom alleen mogelijk als binnen Nuenen West andere maatregelen gevonden worden en/ of er buiten het plan een alternatieve auto ontsluiting gerealiseerd wordt.

In het kader van het bestemmingsplan Nuenen West en/of de studie Bundelroutes wordt onderzocht hoe het belang van de verkeersveiligheid, de route voor fietsverkeer en de benodigde kwaliteit (en voortgang) van bestemmingsplan Nuenen West gediend wordt en of er een geschikt alternatief is voor een knip.

Wijziging modules

Module 1 is niet vastgesteld. Voor het geval dat dat alsnog gebeurt, is met een voetnoot vermeld in module 1, pagina 4, dat bovenstaand amendement een vertrekpunt is voor een nieuw bestemmingsplan Nuenen West en de studie Bundelroutes. De voetnoot verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting.

Op pagina 26 van module 6 is bij 'Aanpak verkeersonveilige locaties' de tekst van Opwettensweg aangepast. De tekst '(zoals een fysieke afsluiting)' is verwijderd.

Amendement 2: Boord (aangenomen)

Beslispunten toe te voegen:

- 1 Op Boord geen drempels en plateaus of overige verkeersremmende maatregelen aan te brengen tenzij uitdrukkelijk aangetoond dat het de verkeersveiligheid bevordert en vooraf de raad nadrukkelijk te informeren;
- 2 Boord niet af te sluiten en geen slagboom of iets dergelijks te gaan gebruiken;
- 3 Het college in overleg gaat met de gemeente Eindhoven om te kijken naar een betere doorstroming op de Europalaan;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer en deze wordt belemmerd door aangelegde plateaus of drempels of andere verkeersremmende maatregelen;
- Natuurlijk is veiligheid enorm belangrijk, maar dat is geen vrijbrief om dan maar te pas en te onpas drempels of plateaus aan te leggen of dit tot beleid te verheffen;
- Aanleg van plateaus, drempels en overige verkeersremmende maatregelen veel kosten met zich mee brengen;
- Deze ook veel nadelen kennen waar alle vormen van vervoer last van kunnen hebben, zoals ook gememoreerd in het voorliggende mobiliteitsbeleid zelf;
- Voorlichting, aanspreken op gedrag en handhaving de voorkeur hebben;

- Echter veiligheid van weggebruikers te allen tijde voorrang heeft bij de keuze van de inrichting;
- Boord een doorgaande weg richting Nederwetten en Eindhoven vice versa Nuenen moet blijven;
- Vermindering van verkeer op Boord in relatie staat tot een goede doorstroming op de Europalaan;
- Er op de Kosmoslaan al diverse verkeersremmende maatregelen zijn genomen.

Reactie op amendement

Gezien de verkeersveiligheid is het zeer gewenst de snelheid op Boord te verlagen. De weg staat namelijk hoog in de top 16 van klachten en ongevallen zoals vastgesteld in module Verkeersveiligheid. Plateaus vormen een prima middel om de snelheid van autoverkeer te verminderen, dan wel de veiligheid te verbeteren. Ze zijn ook milder van aard dan een sluis of drempel. Er lijkt ook draagvlak voor, aangezien aanwonenden van Boord aangeven drie extra plateaus gerealiseerd te willen zien. De discussie krijgt allereerst een vervolg op het niveau van uitvoering en samenspraak met de ruime omgeving. Voor uitvoering is reeds een raadsvoorstel opgesteld.

Het is de gemeentelijke verantwoordelijkheid om wegen zodanig in te richten, dat gereden snelheid in overstemming is met de inrichting, zeker wanneer de verkeersveiligheid in het gedrang is. Die inrichting moet in orde zijn om succesvol aanspraak kunnen doen op handhaving door de politie. Het platform Verkeer/ VVN/ Fietsersbond, onze partner bij voorlichting en educatie, werkt ook vanuit deze opvatting.

Sluipverkeer weren met plateaus is inderdaad lastig. Voor de volledigheid, een stapsgewijze aanpak voor het sluipverkeer staat in module 1. Het college is in gesprek met Eindhoven, waarbij de inzet is slagbomen of andere bijzondere objecten te voorkomen, door verbetering van de doorstroming. Het amendement ondersteunt dit. Sluipverkeer wordt aangepakt bij de bron: Door de doorstroming op de Eisenhowerlaan te verbeteren, wordt de Europalaan ontlast. Dit vermindert het sluipverkeer via Boord. Die aanpak geeft vooral resultaat bij een succesvol vervolg van de studie voor de regionale bundelroutes.

Wijziging modules

Met voetnoten in module 1 (pagina 6) en module 6 (pagina 22) is aangegeven dat bovenstaande amendement van toepassing is op Boord. Deze verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting.

Amendement 3: Meierijlaan (aangenomen)

Beslispunt toe te voegen:

- 1 De Meierijlaan niet in te richten als erftoegangsweg 2, maar de huidige inrichting te handhaven, m.u.v. het stuk tussen de rotonde aan de Geldropsedijk en de Opwettenseweg waar fietsers een veiligere plek moeten krijgen;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn;
- Erftoegangswegen doorgaans een afwijkende inrichting hebben, die de doorstroming niet bevordert.

Reactie op amendement

Het amendement spreekt over inrichten van de weg. Dat is nu niet aan de orde. De wegcategorisering geeft alleen een gewogen beleidskeuze van de functie van de weg, als wensbeeld voor toekomstig gebruik en inrichting. Juist over de Meierijlaan is uitgebreid gesproken met de werkgroep Mobiliteit. In eerste instantie werd voorgesteld om de Vallestep af te waarderen. Bij nader inzien is prioriteit gegeven aan de veiligheid nabij de school. De Meierijlaan heeft veel meer langzaam verkeer over de route Winkelcentrum – Lyndakkers - Bultsepad – Eindhoven. Vanuit dat oogpunt sluit een minder prominente (autoverkeers)functie voor de Meierijlaan, erftoegangsweg type 2, beter aan. Zeker omdat de ontsluitingsfunctie van een erftoegangsweg type 1 niet aansluit bij een schoolomgeving. De wijziging via dit amendement sluit dan ook niet aan bij de visie van de werkgroep Mobiliteit. Een deel van de Meierijlaan is bovendien al versmald. Ten slotte zijn erftoegangswegen (1 of 2) nooit bedoeld om de doorstroming van gemotoriseerd verkeer te bevorderen. Dit vraagt om verbeteringen op de gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld via studie Bundelroutes). In de toekomst wordt gezocht naar een verkeersveilige inrichting, daarbij is behoud van de oorspronkelijke wegcategorie (erftoegangsweg type 1) een richtinggevend kader, gezien dit amendement.

Wij stellen wel voor om de ontwikkelingen nabij de school te volgen. Bij een eventuele toekomstige actualisatie van beleid bezien we of het op dat moment noodzakelijk is om de wegcategorisering voor dit deel van de Meierijlaan wederom te heroverwegen.

Wijziging modules

In module 6 is de wegcategorisering voor de Meierijlaan, oostelijk van de Geldropsedijk, aangepast:

- Met een voetnoot is aangegeven dat bovenstaande amendement van toepassing is op de Meierijlaan. Deze verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting. Op pagina 11 is bij 'Gewenste wijzigingen voor wegcategorisering' de tekst bij Meierijlaan Oost aangepast. In de tekst staat nu: De Meierijlaan, het deel ten oosten van de Geldropsedijk, blijft erftoegangsweg type 1 in navolging op het amendement van de gemeenteraad.
- Ook op pagina 21 is een voetnoot aangebracht. Ook op pagina 21 is bij 'Aanpassen weginrichting', de tekst van de Meierijlaan aangepast. Er staat nu het volgende: Meierijlaan (ten oosten van de Geldropsedijk): inrichten als erftoegangsweg 1, met voldoende aandacht voor fietsers en de schoolomgeving.
- De voetnoot komt ook terug op pagina 39. Bij 'Aanpassen van de wegcategorisering' is de tekst voor het betreffende deel van Meierijlaan verwijderd.
- Ten slotte is de kaart van met de nieuwe wegcategorisering (figuur 2, pagina 16 en bijlage 3) aangepast.

Amendement 4: Refeling (aangenomen)

Beslispunten toe te voegen:

- 1 De Refeling niet in te richten als erftoegangsweg 2, maar de huidige inrichting te handhaven;
- 2 De fietssuggestiestroken consequent toe te passen over de gehele weg;

Overwegende dat

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn;
- Erftoegangswegen doorgaans een afwijkende inrichting hebben, die de doorstroming niet bevordert.

Reactie op amendement

Het inrichten van de weg is nu niet aan de orde. De wegcategorysering geeft alleen een gewogen beleidskeuze van de functie van de weg, als wensbeeld voor toekomstig gebruik en inrichting.

In de afweging voor de best passende wegcategory is meegenomen dat er al meerdere wegen in de hogere wegcategoryën in de nabijheid zijn van de Refeling, Onder andere Europalaan/ Smits van Oyenlaan (GOW), Vallestep en Klamperlaan (beide ETW1). Daarmee is de ontsluiting van Nuenen-Zuid (voor gemotoriseerd verkeer) voldoende gewaarborgd, waardoor de Refeling afgewaardeerd kan worden naar erftoegangsweg type 2. Ten slotte zijn erftoegangswegen (1 of 2) nooit bedoeld om de doorstroming te bevorderen. Dit vraagt om verbeteringen op de gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld via studie Bundelroutes). De wijziging via dit amendement sluit dan ook niet aan bij de visie van de werkgroep Mobiliteit.

Met bovenstaand amendement besluit de raad enerzijds om de huidige inrichting te handhaven, maar tegelijkertijd wel consequent fietssuggestiestroken toe te passen, wat een herinrichting zou zijn. Dat is tegenstrijdig. Waarschijnlijk is bedoeling van het amendement de oorspronkelijke wegcategory (erftoegangsweg type 1) te handhaven en, conform de inrichtingsrichtlijnen van een erftoegangsweg type 1, fietssuggestiestroken toe te passen. Gezien het amendement wordt in de toekomst gezocht naar een verkeersveilige herinrichting, met behoud van de oorspronkelijke wegcategory (erftoegangsweg type 1) als richtinggevend kader. Het toepassen van fietssuggestiestroken is een maatregel die daarbij toepasbaar is. Het verkeerskundige advies is wel om voor fietsveiligheid en veilige fietsoversteken te volgen en bij een eventuele toekomstige actualisatie van beleid ook te bezien of het dan noodzakelijk is om de wegcategorysering voor de Refeling wederom te heroverwegen.

Ongeacht de wegcategory, erftoegangsweg 1 of 2, het profiel en de inrichting van de Refeling verandert (pas) als reconstructie aan de orde is. De Refeling is immers een brede asfaltweg uit de jaren 70. De weg kenmerkt zich door veel kruisende fietsers, langsgeparkeerde auto's, overstekende kinderen en gevaarlijke situaties door hoge snelheden autoverkeer. Dit blijkt uit objectieve/ subjectieve weging van klachten en ongevalstatistiek zoals opgenomen in module 6.

Wijziging modules

In module 6 is de wegcategorysering voor de Refeling aangepast:

- Met een voetnoot is aangegeven dat bovenstaande amendement van toepassing is op de Refeling. Deze verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting. Op pagina 11 is bij 'Gewenste wijzigingen voor wegcategorysering' de tekst bij Refeling aangepast. In de tekst staat nu: De Refeling waarderen we niet af. In navolging op het amendement van de gemeenteraad, blijft de huidige wegcategorysering gehandhaafd.
- Ook op pagina 21 is een voetnoot aangebracht. Op pagina 21 is bij 'Aanpassen weginrichting' de tekst van de Refeling aangepast. Er staat nu het volgende: Refeling: inrichten als erftoegangsweg 1 met fietsstroken.

- Ook op pagina 26 is een voetnoot aangebracht. Op pagina 26 is bij 'Aanpak verkeersonveilige locaties' de tekst van de Refeling aangepast. Er staat nu het volgende: In navolging op het amendement van de raad is het de wens om de Refeling in te richten als verkeersveilige erftoegangsweg type 1 met fietssuggestiestroken.
- Ook op pagina 39 is een voetnoot aangebracht. Op pagina 39 is bij 'Acties en maatregelen' de tekst van de Refeling aangepast. Er staat nu het volgende: Refeling: inrichten als erftoegangsweg 1, met oversteek fietsers en fietssuggestiestroken.
- Ten slotte is de kaart van met de nieuwe wegategorisering (figuur 2, pagina 16 en bijlage 3) aangepast.

Amendement 5: Opwettenseweg Fietsverkeer (ingetrokken)

Aan het raadsbesluit de volgende beslispunten toe te voegen:

- 1 De Opwettenseweg alleen dan af te sluiten of autoluw te maken indien er een nieuwe aansluiting op de A70 kan worden geboden of in het andere geval open te laten met toevoeging van een solitair fietspad;
- 2 Dit mee te nemen in de verdere uitwerking van Nuenen-west en te verwerken in de modules Mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat:

- Het fietsverkeer een grotere rol moet krijgen;
- De doorgang bij de Opwettense molen bij toenemend fietsverkeer en/of autoverkeer te gevaarlijk wordt;
- In 2008 in het bestemmingsplan opgenomen is dat de Opwettenseweg/ Wolvendijk autoluw of geknipt wordt voor het autoverkeer;
- Deze wens 11 jaar geleden bedacht is, maar de situatie vraagt om actualisatie;
- Het van belang is om op meerdere manieren per auto Nuenen te kunnen verlaten, maar ook de fiets ruimte moet krijgen;
- Door (gedeeltelijke) afsluiting van de Opwettenseweg de andere ontsluitingswegen wegen onevenredig zwaarder worden belast;
- Er bij een sterke beperking van het autoverkeer via de Opwettenseweg daarom een alternatief moet worden geboden;
- De gesuggereerde oplossing via openstelling van de bussluis niet lijkt te voldoen en deze bovendien nauwelijks is aan te sluiten op de wegen vanuit Nuenen West;
- Er een andere oplossing moet komen voor een extra ontsluiting naar de A270.

Reactie op amendement

De reactie en gemaakte overwegingen naar aanleiding van amendement om de Opwettenseweg niet af te sluiten staan beschreven bij amendement 1. Een inhoudelijke reactie is voor dit amendement niet aan de orde, omdat het amendement niet aangenomen is.

Wijzigingen modules

Niet van toepassing, amendement is niet aangenomen.

Motie 1: Opwettenseweg niet afwaarderen (aangenomen)

De raad draagt het college op:

- 1 De Opwettenseweg niet af te waarderen naar erftoegangsweg 2 en geen snelfietspad ten koste van het autoverkeer aan te leggen.
- 2 Dit mee te nemen in de verdere uitwerking van Nueneen-west en te verwerken in de modules Mobiliteitsbeleid 1 t/m 8

Overwegende dat:

- De Opwettenseweg een van de mogelijkheden is om naar Eindhoven te rijden;
- Deze weg zowel door auto's als fietsers veelvuldig wordt gebruikt;
- Een snelfietsroute tezamen met autoverkeer op de Opwettenseweg elkaar beconcurreren;
- We tegenstander zijn van geheel afsluiten van de Opwettenseweg voor autoverkeer.

Reactie op motie

De reactie en de gemaakte overwegingen naar aanleiding van het amendement om de Opwettenseweg niet af te sluiten staan beschreven bij amendement 1. Deze motie stelt de in module 6 gekozen wegcategorie (erftoegangsweg 2) ter discussie en pleit voor behoud van de oorspronkelijke wegcategorie (erftoegangsweg type 1) en adviseert daarnaast het college om geen snelfietspad aan te leggen.

Zoals eerder ook aangegeven, de wegategorisering geeft een gewogen beleidskeuze van de gewenste functie van de weg als wensbeeld voor toekomstig gebruik en inrichting. Een erftoegangsweg type 2 zou een passender wegcategorie zijn voor de Opwettenseweg, daarom is dit ook zo verwoord in de oorspronkelijke module 6. Het is inderdaad een feit dat de auto en de fiets elkaar hier beconcurreren, juist dat vroeg om een duidelijke keuze. Vooral met het oog op kwetsbare verkeersdeelnemers, die bescherming en stimulans nodig hebben. Dit is vastgesteld in de mindset van de Mobiliteitsvisie.

Met dit amendement geeft de raad aan voor de Opwettenseweg meer waarde aan goede doorstroming (autoverkeer) te hechten dan aan het verbeteren van de verblijfsfunctie. Met die overweging is de huidige wegcategorie (erftoegangsweg type 1) beter passend dan erftoegangsweg type 2. Echter, nog altijd is de intensiteit van gemotoriseerd verkeer te hoog. Daarbij blijft overig hoe belangrijk de fiets hier is. In de korte verbinding tussen centrum Nueneen en centrum Eindhoven, zoals beschreven in module 3 Fietsverkeer zal fietsverkeer ook autonoom groeien. Dit dilemma verkeersfunctie versus verblijfsfunctie blijft bestaan. Verkeersveiligheid blijft bij elke wegcategorie een randvoorwaarde. Bij een eventuele toekomstige actualisatie van beleid zal blijken of op dat moment noodzakelijk is om de wegategorisering voor de Opwettenseweg wederom te heroverwegen.

Bij een toekomstige herinrichting is de gekozen wegcategory een leidraad voor de inrichting. Deze motie staat wat ons betreft een verkeersveilige herinrichting, als erftoegangsweg type 1 en met prioriteit voor de fiets (zie module 3 Fietsverkeer) niet in de weg mits autoverkeer afneemt. Bij realisatie geldt dan als voorwaarde voor een goed functionerende erftoegangsweg (ook ETW1) dat de hoofdstroom van autoverkeer ingedamd en/ of anders afgewikkeld wordt. Op basis van de studie Bundelroutes en bestemmingsplan Nuenen West besluiten college en raad later over de invulling van eventuele aanpassingen van de verkeersstructuur in dit gebied en vervolgens pas over een herinrichting. Het wel of niet aanleggen van een snelfietspad blijft de ambitie vanuit module 6 Fietsverkeer, maar is nu niet concreet aan de orde.

Wijzigingen in modules

De motie leidt niet tot wijzigingen in module 3 Fietsverkeer. Met een voetnoot is aangegeven dat bovenstaande motie vastgesteld is onder verwijzing naar deze bijlage voor nadere toelichting. Er is sprake van een gevoelig dilemma. Vooralsnog is de categorisering in module 6 niet aangepast, lopende de discussie over Nuenen West en Opwettenseweg. Het resultaat hiervan kan later meegenomen worden in een herziening van de module/ heroverweging van de wegcategory.

Motie 2 : Voirt (aangenomen)

Draagt het college op:

- 1 De Voirt niet te wijzigen, maar de huidige inrichting te handhaven;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn;
- Erftoegangswegen doorgaans een afwijkende inrichting hebben, die de doorstroming niet bevordert.

Reactie op motie

De wegcategory geeft een gewogen beleidskeuze van de gewenste functie van de weg. De motie is overbodig omdat de wegcategory van de Voirt in deze concept-module al gehandhaafd was ten opzichte van de vorige wegcategory. Een herinrichting is bovendien voor de Voirt op dit moment niet aan de orde. Wel speelt de discussie over module 5 Centrum Verkeer en parkeren waardoor bij een eventuele toekomstige actualisatie van beleid zal blijken of het op dat moment noodzakelijk is om de wegcategory te heroverwegen.

Wijzigingen in modules

Niet van toepassing. De wegcategory voor Voirt was al erftoegangsweg A in het geldende beleid en wijzigt niet in het nieuwe mobiliteitsbeleid, waarin de Voirt blijft gecategoriseerd als erftoegangsweg 1.

Motie 3: Gerwenseweg (aangenomen)

Draagt het college op:

- 1 De Gerwenseweg niet in te richten als erftoegangsweg 1, maar de huidige inrichting te handhaven met daarbij wel speciale aandacht voor de fietsoversteekplaatsen nabij de kom van Gerwen;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn;
- Erftoegangswegen doorgaans een afwijkende inrichting hebben, die de doorstroming niet bevordert.

Reactie op motie

De wegcategorisering geeft een gewogen beleidskeuze van de gewenste functie van de weg. Een herinrichting is voor de Gerwenseweg dit moment niet aan de orde. Bovendien is de motie overbodig omdat de wegcategorie van deze weg in deze concept-module al gehandhaafd was ten opzichte van de vorige wegcategorisering.

Wijzigingen in modules

Niet van toepassing. De wegcategorie voor de Gerwenseweg blijft ongewijzigd in het nieuwe mobiliteitsbeleid, als erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom.

Motie 4: Plateaus & drempels (aangenomen)

Draagt het college op:

- Zeer terughoudend om te gaan met het aanbrengen van drempels en plateaus en overige verkeer remmende maatregelen en dit niet tot algemeen beleid te verheffen;
- Slechts in die situaties waar het vanwege de verkeersveiligheid noodzakelijk is hiervan af te wijken, met voldoende onderbouwing en hierover de raad vooraf te informeren;
- In het geval van toepassing van drempels en plateaus dan streven naar uniforme vormgeving;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer en deze wordt belemmerd door aangelegde plateaus of drempels of andere verkeer remmende maatregelen;
- Natuurlijk is veiligheid enorm belangrijk maar dat is geen vrijbrief om dan maar te pas en te onpas drempels of plateaus aan te leggen of dit tot beleid te verheffen;
- Aanleg van plateaus, drempels en overige verkeer remmende maatregelen veel kosten met zich mee brengt;
- Deze ook veel nadelen kent waar alle vormen van vervoer last van kunnen hebben, zoals ook gememoreerd in het voorliggende mobiliteitsbeleid zelf;
- Voorlichting, aanspreken op gedrag en handhaving de voorkeur hebben;
- Echter veiligheid van weggebruikers ten alle tijden voorrang heeft bij de keuze van de inrichting.

Reactie op motie

Op dit moment zit Nueneen al aan de ondergrens van een Duurzaam Veilige inrichting. Het is een gemeentelijke verantwoordelijkheid om, zeker wegen met een verblijfsfunctie zo in te richten dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is. Dit moet in orde zijn wil de gemeente succesvol aanspraak kunnen doen op handhaving door de politie. Ook het platform Verkeer/WN/Fietsersbond, onze partner bij voorlichting en educatie, werkt vanuit deze opvatting.

Dat laat onverlet dat dergelijke verkeersmaatregelen nooit een doel op zich zijn, maar een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren en/of doorstroming te verbeteren. Module 6 Verkeersveiligheid geeft dan ook geen concrete voorstellen voor realisatie van drempels en plateaus. De modules geven handvatten om dergelijke verkeersremmende maatregelen juist selectief en uniform, en bovendien volgens een onderbouwde prioritering, in te zetten op bepaalde knelpunten. Daarmee sluit module 6 al voor een groot deel bij de inhoud van deze motie.

Wijzigingen in modules

Hoewel bovenstaande motie al aansluit bij de denklijn in module 6, wordt de motie expliciet vermeld in de module. Met een voetnoot op pagina 35 is aangegeven dat bovenstaande motie van toepassing is. Deze verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting.

Motie 5: Verkeersonveilige locaties - Coppelmans Europalaan (aangenomen)

- 1 Verzoekt het college genoemde locatie Coppelmans Europalaan als 17^e knelpunt verkeersonveilige locaties in module 6 Mobiliteitsbeleid op te nemen

Gelet op:

- Dat verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijk thema is;
- In module 6 Mobiliteitsbeleid het overzicht van de verkeersonveilige locaties genoemd worden;
- In- en uitkomend vrachtverkeer van en naar de laad- en loslocatie op het terrein van Coppelmans gebruik moet maken van het fietspad;

Overwegende dat:

- Dit voor fietsers tot gevaarlijke situaties kan leiden;
- Deze onveilige situatie verbeterd moet worden.

Reactie op motie

De huidige top 16 is tot stand gekomen door een weging van objectieve- (intensiteit, ongevallen) en subjectieve maatstaven (gevoelens, klachten, meldingen, standpunten werkgroep). De lijst met verkeersonveilige locaties is een momentopname, geïnventariseerd tot het schrijven van de modules. Het blijft nodig om de lijst regelmatig te actualiseren. Daarbij kan het zijn dat locaties afvallen omdat deze opgelost zijn. Het kan ook zijn dat er locaties toegevoegd worden. In elk geval moet de onderlinge prioriteit opnieuw gewogen worden met dezelfde 'weegschaal', zodat de meest urgente locatie (objectief en subjectief) als eerste aangepakt wordt. Uit de modules zal ook blijken dat er frequenter en duidelijker gemonitord wordt, juist omdat de ontwikkelingen dynamisch zijn. Uiteraard houden we daarbij eventuele nieuwe verkeersonveilige locaties in de gaten.

Vanuit dat oogpunt is het logischer de huidige lijst én de wegingsmethode te handhaven. Bij actualisatie komen gevaarlijke locaties vanzelf boven drijven. Deze komen ook niet per definitie onderaan de lijst. Bij een actualisatie kijken we in samenhang naar de actuele verkeersonveilige locaties en wegen we deze onderling af voor een onderbouwde prioritering.

Aanvullend, deze locatie had en houdt aandacht. Onder andere met de ondernemer en verkeersveiligheidspartners wordt onderzocht hoe de routing van de bevoorrading te verbeteren is. Daarmee kan hopelijk voorkomen worden dat deze locatie in de lijst met verkeersonveilige locaties terecht komt.

Wijziging modules

Deze motie leidt niet tot een wijziging in module 6 Verkeersveiligheid.

Motie 6: Fietsstraten (aangenomen)

Draagt het college op:

- 1 Zeer terughoudend om te gaan met het omvormen van bestaande wegen tot fietsstraten en de voorkeur te geven aan het handhaven van bestaande wegenstructuren met eventuele fietsstroken en vrij liggende fietspaden waar dit tot de mogelijkheden behoort;
- 2 Wanneer veiligheid in het geding is en dit aanleiding mocht zijn hiervan af te wijken met een onderbouwd voorstel de raad vooraf te informeren en een raadsvoorstel voor te leggen;

Overwegende dat:

- De verkeersdoorstroming optimaal moet zijn voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer;
- De aanname dat de fiets het vervoersmiddel bij uitstek is niet door ons wordt herkend voor de afstanden zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie module 3;
- Tijdens perioden met slecht weer overwegend de auto zal worden gekozen als vervoersmiddel en deze na omvorming tot fietsstraten onvoldoende capaciteit hebben om al het gemotoriseerde verkeer af te wikkelen;
- En hierdoor de doorstroming van het verkeer in Nuenen wordt belemmerd;
- Echter veiligheid van weggebruikers te allen tijde voorrang heeft bij de keuze van de inrichting.

Reactie op motie

Er liggen al fietsstraten in Nuenen, langs de Europalaan (tussen de Oosterklamp en de Weiersedreef) en bij de Oude Kerkdijk richting Geldrop. Die werken prima, omdat de normen in acht genomen worden die bepalen wanneer een fietsstraat kansrijk is en wanneer risicovol. Er zijn echter ook slechte voorbeelden bekend. Omdat automobilisten en fietsers zich in Nederland zich ongeveer overal hetzelfde gedragen, weten we welke verhouding in de hoeveelheid autoverkeer – fietsers optimaal is voor het toepassen van een fietsstraat. Het CROW beschrijft dit, vandaar dat dit is opgenomen in de module 3 als belangrijke richtlijn. Wanneer de verhouding tussen autoverkeer en fietsers niet juist is, is een fietsstraat zeker geen optie. Dan zijn (soms lastige) keuzes nodig: afwaarderen of opwaarderen van de functie voor autoverkeer. In andere gevallen kunnen fiets(suggestie)stroken en vrijliggende fietspaden gehandhaafd worden om de verkeersveiligheid van de fietser te borgen. De uiteindelijke keuze, welke fietsmaatregel waar toegepast wordt, is situatie- en locatie afhankelijk en bovendien spelen de omgeving en de politieke ambities ook een belangrijke rol.

De intentie in de modules is dan ook inderdaad terughoudend om te gaan met fietsstraten en deze alleen toe te passen waar dat kansrijk is. Onderbouwd is wanneer fietsstraten wel kansrijk zijn.

Wijzigingen in modules

Hoewel bovenstaande motie al aansluit bij de denklijn in module 3 Fietsverkeer is dit alsnog expliciet vermeld in de module. Op pagina 8 is met een voetnoot aangegeven dat bovenstaande motie van toepassing is. Deze verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting.

Ook in module 6 maakt vermelding van deze motie. Met een voetnoten op pagina's 21 en 22 is aangegeven dat bovenstaande motie van toepassing is. De voetnoot verwijst naar deze bijlage voor nadere toelichting.