

## 8 Module Integraal maatregelenpakket

### 8.1 Inleiding

#### Modulaire opbouw Module 8 Integraal maatregelenpakket Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. We maakten een inventarisatiedocument, deze input leidde tot een verkeersvisie. De verkeersvisie hebben we doorvertaald naar zeven inhoudelijke en integrale modules, waarin het beleid is uitgewerkt tot beleidskeuzen en maatregelen. De achtste module betreft een integraal maatregelenpakket.

#### Opbouw van de module Integraal maatregelenpakket

In deze module 8 komen de uitkomsten van de andere zeven modules samen. De modules zijn gebaseerd op inhoudelijke analyses, inbreng van de werkgroep Mobiliteit en beschrijvingen van de verkeerskundige wensbeelden. In deze laatste module stemmen we de uitkomsten en bijhorende maatregelen op elkaar af en maken we een integrale afweging.

Dit doen we door in paragraaf 8.2 eerst een samenvatting te geven van de modules 1 t/m 7 in een overzicht van de beleidskeuzes. Daarna beschrijven we in paragraaf 8.3 het integraal advies en de gekozen wijze van prioritering, gevolgd door een overzicht van korte en lange termijn maatregelen. Het totaal overzicht met alle maatregelen, uitgezet in tijd en financiële consequenties, staat in de bijlage 1 van deze module.

### 8.2 Samenvatting modules

#### 8.2.1 Module Gemotoriseerd verkeer

De module beschrijft samengevat de volgende beleidskeuzes voor gemotoriseerd verkeer:

- We zetten in op verdere regionale samenwerking. We erkennen de 'successen' van de Verkennende studie Bundelroutes inclusief de noodzaak en wenselijkheid van maatregelen die opgenomen zijn in deze studie, in het belang van leefbaarheid en bereikbaarheid voor de kortere termijn. We willen dat er op korte termijn maatregelen worden genomen op de bundelroutes, met name in Eindhoven (traject Eisenhowerlaan-Ring-Kennedylaan). Daarnaast gaan we conform de afspraken samen met de regio nadenken over een robuuste langere termijn oplossing richting 2040, want we hebben twijfels bij de robuustheid van de bundelroutes voor de langere termijn.

- We kiezen ervoor de planstudie uit te voeren op basis van het vijf stappen plan. Voor de korte termijn verwachten we dat de regio (vooral Eindhoven) de komende periode binnenstedelijke verkeersoplossingen doorvoert. Vooral dán zien we kansen voor een lokaal vervolg, inclusief een nadere afweging Oostelijke Randweg en A270 voor een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de komende tien jaar. Daarom starten we de planstudie en nemen we, na verder onderzoek, stap voor stap de volgende beslissingen over:
  - Stap 1: Medewerking aan de Planstudie Nuenen
  - Stap 2: Een randweg oost versus een bundelroute via de Smits van Oyenlaan.
  - Stap 3: Noodzaak, vorm en locatie van een aansluiting op de A270
  - Stap 4: Ontsluiting Nuenen West op de Geldropsedijk
  - Stap 5: Integrale en samenhangende keuzes over maatregelen, onder andere P&R nabij Gerwen, busbanen langs de noordelijke Smits van Oyenlaan, uitwerking van de ontsluiting van Landgoed Gulbergen, een autotunnel onder de Collse Hoefdijk en overige maatregelen binnen en nabij Nuenen West (detaillering Opwettenseweg, aansluiting Geldropsedijk).
- Als er onvoldoende vorderingen komen in de regionale samenwerking of de projecten van de bundelroutes, zetten we de stappen 3 t/m 5 los van de Bundelroutes.

### 8.2.2 Module Leefbaarheid

Vanuit het thema leefbaarheid formuleren we samenvattend de volgende beleidskeuzes:

- Met stapsgewijze implementatie van monitoring te werken aan:
  - Betrokkenheid en besef van Nuenense inwoners en instanties.
  - Kennis en inzicht in de leefbaarheidseffecten van verkeer en andere invloeden.
- Uiteindelijk te komen tot keuzes waarbij gezondheidsrisico's leidend zijn of op zijn minst een volwaardige plaats krijgen, via de Omgevingsvisie.

### 8.2.3 Module Fietsverkeer

Voor de fiets maken we samengevat de volgende beleidskeuzes:

- We zetten in op een samenhangend fietsnetwerk, door het realiseren van een herkenbare hoofdstructuur en een fijnmazig lokaal netwerk.
- Bij de ontwikkeling van het Nuenense fietsnetwerk vormen de regionale Snelfietsroutes de ruggengraat. Hiermee zetten we ons in voor fietsverbindingen en toenemend e-bikegebruik in de regio en ontstaan er subsidiekansen. De meeste potentie heeft de verbinding Nuenen-Eindhoven voor verplaatsingen van scholieren, forenzen en winkelend publiek per fiets. De andere externe en doorgaande fietsverbindingen zijn voor Nuenen wat minder kansrijk. Deze willen we voor het behoud van verkeersveiligheid, niet door de centrumstraten, maar leiden we om het centrum heen via de Europalaan en de Smits van Oyenlaan. We erkennen dat de modal-shift (gebruik fiets of openbaar vervoer in plaats van auto) op de relatie naar Eindhoven zorgt voor minder autoverkeer en dus de leefbaarheid in ons dorp bevordert en bijdraagt aan een duurzame samenleving.
- Het Nuenense fietsnetwerk naar de woonwijken en bedrijventerreinen willen we hierop aansluiten. We kiezen daarbij voor het toepassen van kwaliteitseisen voor het inrichten van onze fietsverbindingen. We willen ons vooral focussen op verkeersveiligheid en fijnmazigheid. Comfort en beleving hebben in het Nuenense lokale netwerk minder prioriteit.
- We zien de fiets als belangrijk voortransport voor het openbaar vervoer. Daarvoor moeten de haltes van hoogfrequente lijnen en haltes richting de stad aantrekkelijk zijn voor fietsers. We zorgen voor goede fietsroutes naar openbaar vervoer haltes en voldoende stallingsmogelijkheden bij de haltes.
- We geven prioriteit voor de fiets in het centrum, autoverkeer krijgt minder ruimte. Een groot deel van de bezoekers van het centrum woont op fietsafstand van het centrum. Inzet op de kansen voor fietsverkeer loont, mits de fiets een volwaardige plek krijgt in ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen (zie ook module Centrum). In het centrum zorgen we voor voldoende fietsparkeerplaatsen en zorgen ervoor dat de fietsbewegwijzering op orde is.
- Fietspromotie vinden we belangrijk, we zetten daarbij vooral in op de stimulering van de elektrische fiets en sluiten ons aan bij de werkgeversaanpak. We staan daarbij open voor nieuwe initiatieven, mits deze passen in het beleid en financieel haalbaar zijn.

#### 8.2.4 Module Openbaar vervoer

Samengevat leidt het beleid voor Openbaar Vervoer tot de volgende beleidskeuzes:

- Geen prioriteit te geven aan een Park & Ride Gerwen, een busbaan op de Smits van Oyenlaan en een opwaardering van het busstation (OV knooppunt) Nuenen, tenzij dit toch nuttig en noodzakelijk blijkt te zijn (Planstudie Nuenen).
- Haalbaarheid beoordelen van buurtbuslijnen voor bereikbaarheid kernen Nederwetten, Gerwen, Geldrop/ Eeneind (evaluatie buurtbuspilot).
- Deelnemen aan Brabants / Limburgse lobby om gevaarlijk transport over spoor te beperken.
- Ontwikkelingen sprinterfunctie volgen en bij actuele vooruitgang inzetten op station Nuenen-Eeneind/Gulbergen, wanneer nut en noodzaak na onderzoek inzichtelijk zijn gemaakt. Randvoorwaarde voor inzet in de lobby is bovendien de realisatie van een tunnel Collse Hoefdijk.

#### 8.2.5 Module Parkeren en verkeer centrum

Voor wat Parkeren en verkeer centrum betreft, maken we samengevat de volgende beleidskeuzes:

- Kennis nemen van de inventarisatie van ruimtelijk en verkeerskundig beleid;
- Deze concept-module nu beschouwen (vaststellen) als plan van aanpak;
- Resultaten meenemen in actualisatie van de module Parkeren en verkeer centrum, het integraal uitvoeringsprogramma en reconstructie openbare ruimte (o.a. in kader van Wereld van Van Gogh).
- Vanuit het centrum inzetten op actueel en concreet parkeerbeleid, met in ieder geval een nota parkeernormen.

#### 8.2.6 Module Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is het belangrijkste thema op verkeersgebied in Nuenen op dit moment.

Daarom voeren we de komende jaren dit beleid (no-regret) met prioriteit uit.

Samengevat leidt het beleid voor verkeersveiligheid tot de volgende beleidskeuzes:

- We zetten in op het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, vooral de ernstige ongevallen. Dat doen we door het continueren van een combinatie van infrastructurele maatregelen en een mensgerichte aanpak, gericht op verkeersgedrag.
- We leggen daarbij de focus op de lijst met bekende objectieve en subjectieve verkeersonveilige locaties en de groep kwetsbare vervoerswijzen (fietsers, bromfietzers en voetgangers, specifiek groep jongeren van 12-24 jaar).
- We kiezen voor een nieuwe wegategorisering en voor de inrichting van de wegen volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig per wegtype, om een eenduidig wegbeeld te realiseren en de verkeersveiligheid te vergroten.

- We continueren het beleid voor verbetering van school-thuisroutes en schoolomgeving door het faciliteren van initiatieven van basisscholen en ouders, het promoten van het Brabant Veiligheids Label en het aansluiten bij andere provinciale en landelijke mensgerichte acties, samen met het Platform Verkeer.
- We continueren en verbeteren de samenwerking met het Platform Verkeer (acute zaken en uitvoering) en stemmen beleid en ontwikkelingen af met de werkgroep Mobiliteit.
- We monitoren planmatig de trends en ontwikkelingen, zoals verkeersstromen, ongevals cijfers, klachten, meldingen en effecten van ons beleid (evaluaties).
- We hanteren een toetsingskaders verkeersveiligheid als beleidsmatig vertrekpunt voor de beoordeling van klachten en meldingen. Dit kan leiden tot mensgerichte maatregelen, fysieke maatregelen, handhaving of niets doen.
- We hanteren het uitgangspunt om werk met werk te maken dus de uitvoering van verkeersmaatregelen te combineren met wegbeheer of andere projecten. Dit om kosten te besparen en hinder te voorkomen: werk-met-werk maken.
  - Bij de 30km zones binnen de woonwijken volgen we wegonderhoud en het systeem van klachten en meldingen, dus zonder met een programma de wijken in te gaan.
  - Door afstemming met onderhoudsprogramma wordt de uitvoering voor enkele jaren bepaald, wat kans biedt subsidies aan te vragen.
  - Om de combinatie van wegonderhoud en verkeersmaatregelen mogelijk te maken is wel een verhoging van het reguliere budget verkeersmaatregelen nodig.
- We kiezen bij voorkeur voor de 'standaard' Duurzaam Veilige maatregelen van het CROW (zoals plateau's) die zich in de praktijk bewezen hebben. Voetgangersoversteekplaatsen passen we alleen toe als voldaan wordt aan een aantal voorwaarden, omdat anders de verkeersveiligheid in het geding komt.
- We betrekken de kansen voor een tunnel onder het spoor bij de Collse Hoefdijk bij de Planstudie Nuenen voor de regionale bundelroutes.

### 8.2.7 Module SMART Mobility

Binnen het thema SMART Mobility maken we samengevat de volgende beleidskeuzes:

- Daar waar mogelijk anticiperen op slimme alternatieve mobiliteitsoplossingen (SMART Mobility), we hebben geen leidende rol.
- We zetten in op de Nuenense speerpunten als onderdeel van de landelijke trends en ontwikkelingen in mobiliteit en sluiten aan als er kansen zijn voor onze projecten.
- We zien een belangrijke meerwaarde voor SMART Mobility in de volgende projecten, deze projecten leggen we voor aan de landingsplaats:
  - Aanpak luchtkwaliteit
  - Netwerk verkeersmanagement Smits van Oyenlaan en omgeving (C-ITS - Talking Traffic)
  - Mobility as a Service (MaaS) in een vraagafhankelijk alternatief Buurtbus Nederwetten en Gerwen
- We accepteren dat het onderwerp zich niet leent voor star beleid, en kiezen daarom voor een tweejaarlijkse update van het beleid in de werkgroep mobiliteit Nuenen (slimmer maken maatregelen).

## 8.3 Integraal advies

### 8.3.1 Inleiding

#### Beleid en stappenplannen

De zeven beleidsmodules beschrijven òf beleid, uitgewerkt in beleidskeuzes en maatregelen, òf een stappenplan om te komen tot beleidskeuzes en maatregelen.

- Beleid: Oftewel de kaders waarbinnen wij als Nuenen bewegen voor wat verkeer en mobiliteit betreft. Deze hebben we tekstueel beschreven en waar nodig aangevuld met (structuur)kaarten, zoals het Fietsnetwerk en Wegcategorisering Nuenen. Deze kaders hebben een status bij de toetsing van regionale en lokale beleidsontwikkelingen. De modules Fietsverkeer, Openbaar Vervoer, Verkeersveiligheid en Smart Mobility zijn beleidsmodules
- Stappenplan: Soms zijn de kaders nog niet duidelijk omdat er eerst nog onderzoek uitgevoerd moet worden. In dat geval bevat de module de randvoorwaarden voor dit onderzoek en een stappenplan wat rekening houdt met de huidige stand van zaken van actuele kwesties en toekomstige ontwikkelingen. Stappenplannen zijn er voor Gemotoriseerd verkeer, Leefbaarheid en Parkeren en verkeer centrum. Beleidsbeslissing is hierbij: het vaststellen van de stappenplannen.

In deze paragraaf beschrijven we de fysieke maatregelen en concrete acties die in de komende jaren uitgevoerd worden, zoals de aanleg van fietspaden, inrichting van wegen, mensgerichte verkeers(veiligheid)activiteiten. Deze gaan we uitvoeren als inhaalslag voor het Nuenense mobiliteitsbeleid, zonder te wachten op de keuzes van de regio (Bereikbaarheidsagenda).

### Prioritering

Bij het bepalen van prioriteiten is het goed om te beseffen welke invloed we hebben per vervoerswijze. Verbeteringen voor gemotoriseerd verkeer vragen om samen werking binnen de regio, openbaar vervoer ligt grotendeels buiten onze lokale invloedssfeer en fietsverkeer kunnen we zelf ondersteunen. Verkeersveiligheid kunnen we indirect beïnvloeden (wegaanpassingen en mensgerichte acties). Bij Smart mobility 'kijken we de kat uit de boom'. We hebben niet de ambitie om concrete doelstelling en streefwaarden te benoemen (aantallen gebruikers ov, fiets of ongevals cijfers).

### Pragmatische aanpak korte termijn

Er bestaan verschillende modellen voor afwegingskaders, waarmee we kunnen bepalen welke maatregelen prioriteit verdienen, denk bijvoorbeeld aan de ladder van Verdaas. Deze is erop gericht eerst de belangrijkste co-modale maatregelen te benoemen en te benutten voordat gestart wordt met aanleggen van nieuwe wegen.

In deze module kiezen we vooral voor een pragmatische aanpak. We gaan uit van een lokale inhaalslag voor fiets-, verkeersveiligheids- en openbaar vervoersbeleid. Die maatregelen zien we als 'no regret', voor de komende vier jaar. Waar mogelijk liften fysieke maatregelen mee met onderhoud (werk met werk maken). We hebben voldoende zicht op de structuur en wensen van verkeersdeelnemers om hier gerichte uitspraken over te doen. De volgorde van prioriteit, zoals benoemd per individuele module, is daarbij richtinggevend, maar niet leidend. We wegen de maatregelen nu immers integraal af.

### Stappenplannen voor de lange termijn

Voor gemotoriseerd verkeer ligt het wat ingewikkelder. Daar zijn doorrekeningen nodig met verkeersmodellen en moeten we afstemmen met buurgemeenten. Onderzoeken om te komen tot die nieuwe structuur, voeren we stapsgewijs uit. De daaruit volgende keuzes voeren we later door in een actueel uitvoeringsprogramma.



figuur 1: wegwerkzaamheden in Nueneen

### 8.3.2 Maatregelen korte termijn (no regret beleid en maatregelen)

Deze maatregelen zijn nodig voor een lokale inhaalslag voor fiets-, verkeersveiligheids- en openbaar vervoersbeleid. Die maatregelen zien we als 'no regret', voor de komende vier jaar. Voor de maatregelen korte termijn hanteren we een uitvoeringstermijn van 2019 tot 2023.

### 8.3.3 Maatregelen lange termijn (vervolg beleid en maatregelen)

Dit zijn de overige maatregelen, plannen en onderzoeken waarbij we veelal afhankelijk zijn van externe en vooral regionale ontwikkelingen. Of maatregelen waarvoor de uitwerking nog niet gereed is of die vanwege een andere reden minder prioriteit hebben. Het gaat hierbij om maatregelen die pas vanaf 2023 gaan spelen.



### 8.3.4 Uitvoeringsprogramma

Onderstaande tabellen geven een grove onderverdeling naar prioriteiten van maatregelen en onderzoeken. Daarbij is gerekend vanuit het lokale belang, dus in hoeverre de maatregel bijdraagt aan de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de gemeente Nuenen. Waar bekend hebben we het exacte jaartal ingevuld.

1 Gemotoriseerd verkeer	Stappenplan	
	Prioriteit (hoog/middel/ laag)	Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planstudie Nuenen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stap 1 Uitvoeren Planstudie bundelroutes Nuenen</li> <li>- Stap 2 Nadere afweging over bundelen op Smits van Oyenlaan in relatie tot een Oostelijke Randweg</li> <li>- Stap 3 Noodzaak van een extra ontsluiting via de A270</li> <li>- Stap 4 Ontsluiting Nuenen West op Geldropsedijk</li> <li>- Stap 5 Overige keuzes</li> </ul> </li> </ul>	Hoog	2019 2019 2020 2020 2021
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenwerken aan regionaal verkeersbeleid:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Invloed aanwenden om de gehele bereikbaarheidsagenda uit te voeren, dit door ambtelijke inzet voor regionale overleggen (BOVENS, Oost, TOVER).</li> <li>- Invloed aanwenden om capaciteit van de robuuste rand te vergroten.</li> <li>- Regionaal verkeersmanagement: sturen van de leefbaarheid met mogelijkheden om op lokaal niveau maatregelen (aanleg extra verkeerslichten op strategische locaties?) te nemen die passen in de regionale afspraken. De mogelijkheden zijn hiervoor beperkt.</li> </ul> </li> </ul>	Hoog	Structureel

2 Leefbaarheid	Stappenplan	
	<i>Prioriteit</i> (hoog/middel/ laag)	<i>Uitvoering</i> (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 1 en 2:</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Plaatsen sensoren;</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definiëren 0-meting en 'stand still';</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Uitbreiding van de groep betrokken Nuenenaren die burgerinitiatief AiREAS ondersteunt.</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 2: Lokale uitrol van het monitoren van verkeersleefbaarheid door realisatie extra meetpunten lucht en geluid.</li> </ul>		2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 3: Inzet op verkeersmanagement voor het sturen van het verkeer over de bundelroutes en voorbereiden keuzes randweg oost en/ of Smits van Oyenlaan.</li> </ul>		N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 3: Regiobrede uitrol van het monitoren van leefbaarheid.</li> </ul>		N.t.b.

3 Fiets	Beleid	
	Prioriteit (hoog/middel/ laag)	Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realiseren en optimaliseren van (snel)fietsroutes door Nuenen, namelijk:</li> </ul>		
1 Snelfietsroute tussen Eindhoven-centrum en Nuenen-centrum	Hoog	N.t.b. (na Planstudie Nuenen en in kader van Nuenen West)
2 Fietsroute tussen Geldrop en Nuenen (via Oude Kerkdijk, Lyndakkers en Geldropsedijk).	Hoog	2020-2022
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Integraal plan opstellen voor het gehele traject.</li> <li>– Integraal plan uitvoeren voor het gehele traject.</li> </ul>		2020 2021-2022
3 Snelfietsroute tussen Smits van Oyenlaan en Helmond-Noord: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trajectdeel tussen Stiphout (Molenven) en Nuenen-Oost (Papenvoortsedijk)</li> <li>– Trajectdeel tussen de Nuenense komgrens en de Smits van Oyenlaan (langs Papenvoortsedijk)</li> <li>– Verlichting langs Siphoutseweg (sociaal veilig alternatief)</li> </ul>	Middel	Al gestart  N.t.b. (samen met bundelroutes) 2019
4 Snelfietsroutes langs Smits van Oyenlaan (noordwest) en Europalaan (tot Opwettenseweg)	Middel	N.t.b. (eerst tracékeuze)
5 Fietsroute tussen Nuenen-zuidoost en Opwettenseweg	Middel	N.t.b. (eerst tracékeuze)
6 'Inprikkers' Noord / oost	Middel	N.t.b. (eerst tracékeuze)
7 Fietsroute tussen Gulbergen (Mierlo) en Vincent van Goghstraat	Middel	2021-2022
8 Snelfietsroute tussen Eindhoven en Helmond	Laag	2020
9 Snelfietsroute tussen Nuenen-Gerwen-Lieshout	Middel	N.t.b. (samen met bundelroutes)
10 Fietsroute tussen Nuenen en Ekkersrijt	Laag	2019
11 Fietspad tussen Nederwetten en Soeterbeek	Laag	N.t.b. (eerst onderzoek)
12 Fietspad Collseweg naar Kruisakker	Laag	N.t.b. (eerst onderzoek)

	<i>Prioriteit (hoog/middel/ laag)</i>	<i>Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)</i>
13 Fietspad tussen Laarbeek en Son en Breugel	Laag	N.t.b. (eerst onderzoek)
14 Optimaliseren van recreatieve routes	Laag	N.t.b. (eerst onderzoek)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Controle fietsparkeerplaatsen in het centrum en bij openbaar vervoer haltes en het aantal vergroten indien nodig.</li> </ul>	Middel	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren fietsbewegwijzering richting Geldrop-Mierlo en naar toeristische voorzieningen in het centrum.</li> </ul>	Laag	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meewerken aan fietspromotie via:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– het actief zoeken van aansluiting op lokale, regionale en provinciale initiatieven, projecten of campagnes, zie module verkeersveiligheid.</li> </ul> </li> </ul>	Laag	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>– het realiseren van of medewerking verlenen aan oplaadpunten voor de fiets</li> </ul>	Laag	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>– inzet op e-bike cursussen, zie module verkeersveiligheid.</li> </ul>	Middel	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ondersteunen van initiatief van werkgevers in het kader van de werkgeversaanpak.</li> </ul>	Middel	Structureel

4 Openbaar vervoer	Beleid	
	Prioriteit (hoog/middel/ laag)	Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet op een vraagafhankelijk alternatief (Mobility as a Service (MaaS)) wanneer blijkt dat de pilot buurtbus Nederwetten en Gerwen bij de evaluatie niet tot het gewenste resultaat heeft geleid.</li> </ul>	Middel	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>P&amp;R Gerwen op termijn overwegen in kader Planstudie Nuenen.</li> </ul>		N.t.b. (na Planstudie Nuenen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Busstation (OV-knooppunt) Nuenen op termijn opwaarderen wanneer uit Planstudie Nuenen blijkt dat een Park &amp; Ride Gerwen geen meerwaarde heeft en dat een opwaardering fysiek in te passen valt.</li> </ul>		N.t.b. (na Planstudie Nuenen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vervangingabri's Nuenen-Zuid.</li> </ul>	Hoog	2019-2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voortzetten overleg concessieverlener en –houder openbaar busvervoer, onder andere over meer elektrische bussen en de busverbindingen vanaf Woensel, frequentie en stiptheid.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bij reconstructie van ov-routes en van woonstraten inzetten op het vergroten van de toegankelijkheid voor minder validen bij openbaar vervoer voorzieningen en toeleidende looproutes naar ov-haltes.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lobby en volgen spoorontwikkelingen: ontwikkelingen sprinterfrequentie en verminderen gevaarlijk spoortransport.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet op onderzoek naar de wenselijkheid/noodzakelijkheid van een station Nuenen-Eeneind/Gulbergen.</li> </ul>	Laag	N.t.b.

5 Parkeren en verkeer centrum	Stappenplan	
	Prioriteit (hoog/middel/ laag)	Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoering van het onderzoek verkeer en parkeren in het centrum, aangevuld met de volgende optionele onderzoeken:</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Eventueel</i> verkeerstellingen en/ of kentekenonderzoek uit te voeren. (na openstelling Weverstraat).</li> <li>– <i>Eventueel</i> actualisatie parkeertellingen (Aardappelelerssteegje).</li> <li>– <i>Eventueel</i> online enquête uitvoeren.</li> <li>– <i>Eventueel</i> circulatiemaatregelen door te rekenen met het verkeersmodel.</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen nota parkeernormen</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berg: tijdelijke maatregelen Vincentre</li> </ul>	Hoog	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Papenvoort - Houtrijk - Van Goghkerkje: herinrichting (WvVG)</li> </ul>	Middel	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omgeving vijver gemeentehuis: herinrichting (WvVG)</li> </ul>	Middel	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Park, Parkstraat e.o.: herinrichting (WvVG)</li> </ul>	Middel	2021
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconstructie Berg, verkeersplateau's</li> </ul>	Hoog	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplaadpunten e-bikes Centrum</li> </ul>	Middel/laag	2020

6 Verkeersveiligheid	Beleid	
	Prioriteit (hoog/middel/ laag)	Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Opwettenseweg: Snelheid en intensiteit aanpassen (erftoegangsweg 2 bibeko), realisatie Nuenen West.</li> </ul>	Hoog	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Boordseweg-Boord-Soeterbeek(seweg): Maatregelen stapsgewijs onderzoeken en realiseren in relatie tot sluiproute.</li> </ul>	Hoog	2019 - 2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen in Nuenen centrum (Parkstraat, Park en Berg) en Voirt: Verblijfskwaliteit gaan we verbeteren, met aandacht voor de bereikbaarheid van voorzieningen, in module Centrum, met               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Circulatiemaatregelen centrumstraten</li> <li>– Kwaliteitseisen voor voetgangers</li> <li>– Voirt als erftoegangsweg 1 binnen de bebouwde kom.</li> <li>– Vincent van Goghstraat (o.a. met fietsoversteek Dwerspad en aansluiting Luistruik)</li> <li>– Vermindering snelheid Berg.</li> </ul> </li> </ul>	Hoog/Middel/laag	zie module 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoge Brake (kruispunt Lyndackers-Oude Kerkstraat): is gereconstrueerd, betreft evaluatie</li> </ul>		2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meerijlaan oostelijk van de Geldropse dijk: inrichten als erftoegangsweg type 2 (tevens fietsverbinding).</li> </ul>	Hoog	N.t.b. (afhankelijk van Nuenen West)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Smits van Oyenlaan: verkeersveilige oplossingen/oversteekmogelijkheden in vervolg op de besluiten over de bundelroutes</li> </ul>	Middel	N.t.b. (samen met bundelroutes)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Europalaan: verkeersveiligheid na reconstructie blijven monitoren.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beekstraat: is in twee fasen aangepast, dus is evaluatie aan de orde. Voor de westzijde zoeken we meer standaardoplossingen; oostzijde is voorzien van plateau's.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Collseweg: inrichten als erftoegangsweg 2 bibeko</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Broekdijk-Eikelkampen (aansluitingen Hoekstraat-Eikelkampen): Aanpak in het kader van reconstructie Broekdijk.</li> </ul>	Hoog	N.t.b.

	<i>Prioriteit (hoog/middel/ laag)</i>	<i>Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brabantring-Arnold Pootlaan: Inrichten als erftoegangsweg 1 met fietsstroken.</li> </ul>	Middel	2020
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laan van Nuenhem-Nuenderbeekselaan -Laan ter Catten-Papenvoortsedijk: Inrichten als erftoegangsweg 1 met fietsstroken.</li> </ul>	Middel	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gerwenseweg: Inrichten als erftoegangsweg 1 buiten de bebouwde kom</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieshoutseweg-Moorvensedijk: Inrichten als onderdeel van de bundelroutes.</li> </ul>	Middel	N.t.b. (samen met bundelroutes)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geldropsedijk: Snelheidsremming binnen de functie gebiedsontsluitingsweg bij de oversteek van fietsers.</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Refeling: inrichten als erftoegangsweg 2, met oversteek fietsers</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meierijlaan – westelijk van Geldropsedijk: inrichten als erftoegangsweg 2.</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actie: we stimuleren en faciliteren BVL, landelijke en provinciale campagnes) en voor de verbetering van school-thuisroutes en schoolomgeving van basisscholen. In samenwerking met Veilig Verkeer Nuene (VVN/ Fietsersbond) en andere partners bepalen we de mensgerichte pakketten voor locaties, wijken waar objectief geen grote problemen zijn, maar waar gevoelens van verkeersonveiligheid heersen. Daarbij beoordelen we welke campagnes het meest effect hebben en aangescherpt moeten worden.</li> </ul>		Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actie: Structureel overleg platform Verkeer verbeteren.</li> </ul>	Middel	Structureel



	<i>Prioriteit (hoog/middel/ laag)</i>	<i>Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actie: We monitoren, analyseren en rapporteren ontwikkelingen planmatig over verkeersveiligheid:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– jaarlijks mechanische tellingen uitvoeren op de belangrijkste wegen;</li> <li>– eens per 2 jaar kentekenonderzoeken uitvoeren;</li> <li>– verkeersongevallenstatistiek en analyse van verkeersveiligheid;</li> <li>– effecten van uitgevoerde maatregelen (evaluaties);</li> <li>– via werkgroep Mobiliteit informeren we de gemeenteraad over de ontwikkelingen en gewenste aanscherping van beleid.</li> </ul> </li> </ul>	Hoog	Structureel

7 SMART Mobility	Beleid	
	<i>Prioriteit</i>	<i>Uitvoering (jaar/n.t.b./structureel)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meewerken aan regionale aanpak luchtkwaliteit m.b.v. SMART Mobility en het beschikbaar stellen van kennis en data voor de regio.</li> </ul>	Hoog	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiten bij regionale netwerk verkeersmanagement (C-ITS - Talking Traffic) t.b.v. verkeersbeheersing Smits van Oyenlaan en omgeving.</li> </ul>	Middel	N.t.b.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Volgen ontwikkelingen Mobility as a Service (MaaS) als eventueel alternatief voor buurtbus Nederwetten en Gerwen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan een initiatief zoals Taxbus.</li> </ul>	Middel	Structureel
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorleggen Nuenense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility.</li> </ul>	Middel	2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tweejaarlijkse update van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Nuenen.</li> </ul>	Middel	Structureel