



COMMISSIENOTITIE	
Commissie:	Ruimte
Datum commissievergadering:	16 juni 2020
Portefeuillehouder:	wethouder Van Brakel
Afdeling:	Ontwikkeling en Handhaving
Corsanummer:	2020.08572

Onderwerp:

Ontsluiting Nuenen West

Inleiding

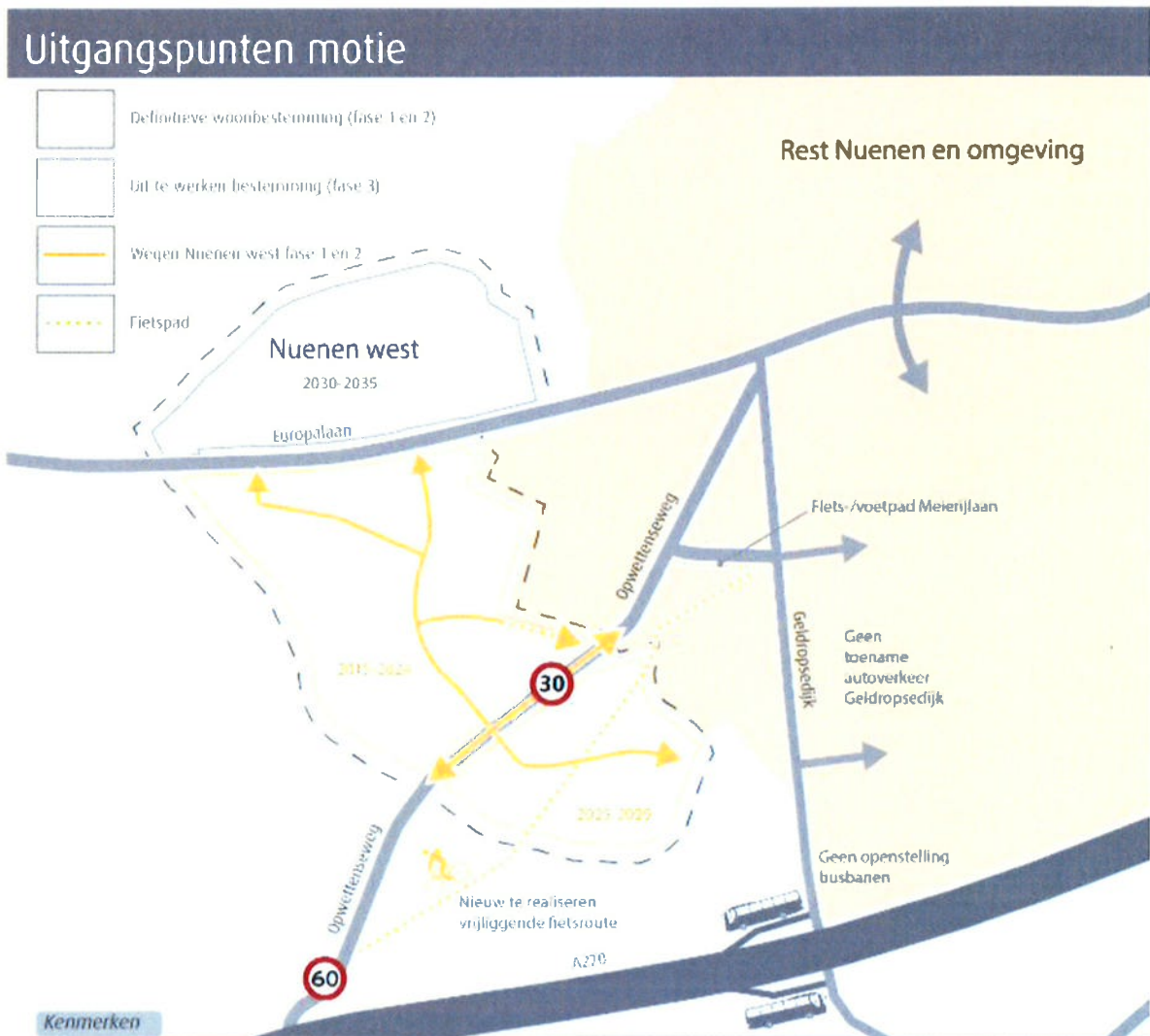
In de raadsvergadering van 29 mei 2020 heeft de gemeenteraad standpunten benoemd via een 'Motie vreemd aan de orde van de dag', waarvan de geest is:

Houd de Opwettenseweg open voor verkeer vanuit Nuenen-Zuidwest. Zorg voor een situatie die leefbaar en (fiets)veilig is, zonder verkeerstoename op de Geldropsedijk en zonder openstelling van de busbanen naar A270. Behoud de functie erftoegangsweg (30km/u en 60 km/u) en realiseer een voet-/ fietspad bij de Meierijlaan en een fietspad tussen Nuenen en Eindhoven.

In zeven punten heeft de gemeenteraad richtlijnen voor oplossingen genoemd, om daarmee aan te geven waar bestuurlijk draagvlak voor bestaat. Wethouder Caroline van Brakel heeft de taak van het college op zich genomen de kansen hiervan te onderzoeken. In deze commissienotitie wordt de tekst van de motie geïllustreerd, wordt de context van het bestemmingsplan geschetst om de kansen van deze punten te vergroten en worden enkele risico's benoemd. In deze notitie is nog geen beoordeling, afweging of onderbouwing. De raadsstandpunten vormen immers nog geen variant voor het bestemmingsplan, maar de onderdelen kunnen wel bijdragen aan de discussies daarover.

Vraagstelling

Dit memo biedt de raadscommissie gelegenheid nuanceringen en aanscherpingen aan te brengen. Verduidelijkingen kunnen helpen misverstanden bij het vervolg te voorkomen. Daarom wordt de commissie gevraagd te reageren op de bijgaande schets en 'vertaling' van de motie door het college.



Het college verwacht met bovenstaande afbeelding de verwoorde motie correct te hebben verbeeld. *Deelt de raad(scommissie)dit?*



Hieronder volgt een puntsgewijze bespiegeling op de door de raad geformuleerde richtlijnen, met vragen ter verduidelijking. Na reactie van de raadscommissie kunnen de opvattingen in een variant vertaald worden, waarna doorrekening, onderzoek en beoordeling plaatsvindt.

Gemotoriseerd verkeer binnenplans

1. De Opwettenseweg blijft open voor gemotoriseerd verkeer.

2. De Opwettenseweg blijft een 30km-weg.

Uitgangspunt is leefbaarheid

De bestemmingsplanprocedure moet gebaseerd worden op een 'goede planologie'. Dit vergt een objectieve onderbouwing van de verkeersstructuur, omwille van leefbaarheid, milieu en verkeersveiligheid. Zo'n onderbouwing is meer dan een tekstuele verantwoording, maar moet gebaseerd worden op onderzoek met een verkeersmodel. Die modelberekeningen gebeuren met een gevalideerd verkeersmodel voor de toekomst (planjaar 2030), dus inclusief lokale en regionale woningbouw. Het model geeft een prognose van het aantal motorvoertuigen per wegvak. (De gemeente doet deze berekeningen overigens niet zelf en besteedt specialistisch werk hiervoor uit.)

Met berekende aantallen moet het bestuursorgaan aannemelijk maken dat

- A. de functie, het gebruik en de inrichting van wegen bij elkaar passen, zodat de verkeersveiligheid geborgd wordt. Het gaat daarbij nog niet om de exacte inrichting van de weg, maar om de structuur van wegen (bijvoorbeeld correspondeert de prognose van het aantal motorvoertuigen per etmaal met de wegcategorie (erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg). Ook de structuur van veilige school-thuisroutes vraagt om onderbouwing.
- B. de optimale omgevingskwaliteit bereikt wordt, rekening houdend met toekomstig wegverkeerslawaaai (te berekenen met geluidmodel) en gevolgen voor luchtkwaliteit. bijvoorbeeld erftoegangsweg met x motorvoertuigen per etmaal, avond en/ of nacht).

De motie zegt niets over een gewenste uitkomst in de zin van toe- of afname van gemotoriseerd verkeer op wegen als de Opwettenseweg, Wettenseind, Vorsterdijk en nieuwe wegen binnen het plangebied. De gemeente moet effecten van oplossingen onderzoeken i.v.m. de juridisch-planologische haalbaarheid. Een quick scan leert ons dat bij het openhouden van de Opwettenseweg de intensiteiten zullen oplopen tot > 8.000 mvt/ etmaal. Hierdoor is het juridisch-planologisch noodzakelijk de groei van het autoverkeer op de Opwettenseweg te beperken, alleen al om grenswaarden voor milieu te halen. Zonder beperkingen komt daarnaast de verkeersveiligheid zodanig in het geding dat onderbouwing zeer aanvechtbaar is en daarmee vatbaar voor bezwaar en beroep. In de motie wordt geen invulling gegeven aan de afname van autoverkeer (wel voor fietsverkeer) op de Opwettenseweg, terwijl de noodzaak hiervan wel voor het college duidelijk is.

Welke wegen leiden nog meer naar Nuenen West? Dit vraagt om een invulling van de motie. Voor nu gaat het college uit van de vigerende hoofdstructuur (globale bestemmingsplan 2008) waarbij er drie aansluitingen bedacht en vastgesteld zijn



(Europalaan 2x en Wettenseind), de Laan door de Panakkers slingert door het plangebied, van Europalaan tot Wettenseind. De gedetailleerde interne structuur is nog niet verder uitgewerkt in dat globale, vigerende bestemmingsplan. Het college vertaalt de motie voor alle andere bestaande en nieuwe wegen in het plangebied, dat ook daarvoor de richtlijn is: open houden. Als interne structuur voor de raadsvariant gaan we er voornamelijk ook vanuit nieuwe en bestaande wegen aan te sluiten op de Opwettenseweg. Door dit als variant door te rekenen kiezen we een helder vertrekpunt en kunnen we de interne en externe effecten zien.

Ter verduidelijking: deelt de raad de opvatting van het college dat:

- *nadere berekeningen nodig zijn met een verkeersmodel (toekomst 2030)*
- *(planologisch relevante) maatregelen de groei van autoverkeer (ook) op de Opwettenseweg dienen te beperken*
- *ook andere wegen opengelaten worden in de berekeningen voor de variant; dus voornamelijk geen extra beperkingen in rijbewegingen toegevoegd worden?*

Fietsverkeer

3. In het bestemmingsplan wordt een fietsroute ontwikkeld die een logische verbinding vormt tussen Nuenen en Eindhoven

4. De Opwettenseweg blijft beperkt beschikbaar voor fietsers (bestemmingsverkeer)

Uitgangspunt is de veiligheid van de fietsers

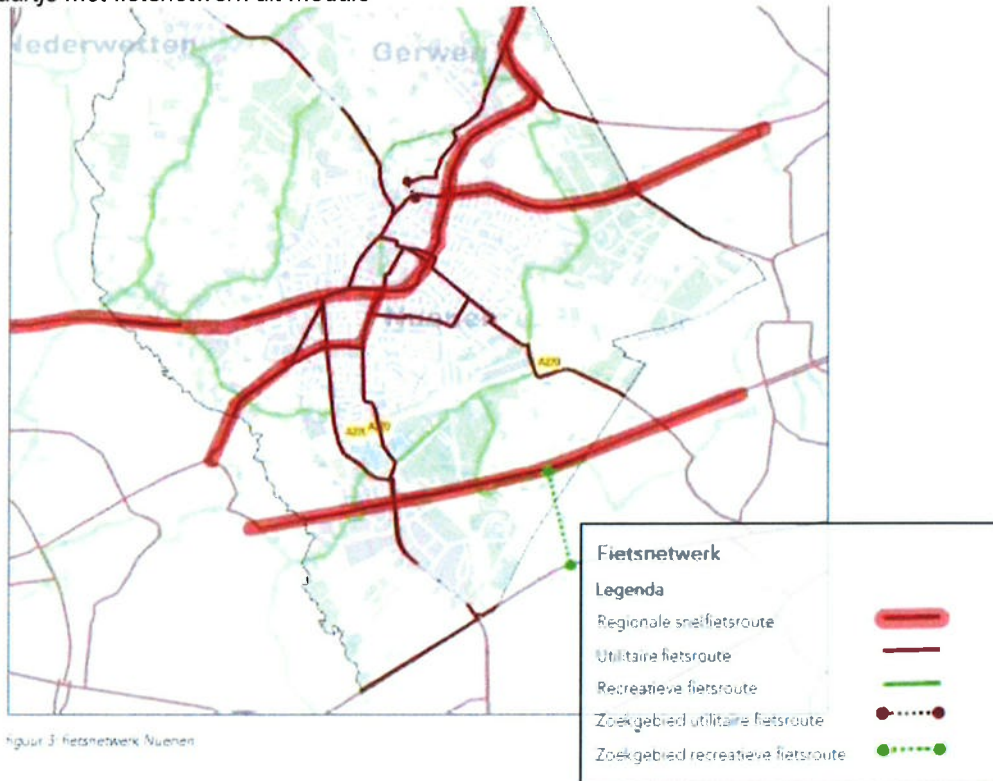
Uit de combinatie van beide standpunten 3 en 4 maakt het college op dat een solitair vrijliggend fietspad bedoeld wordt en geen fietspad tegen de Opwettenseweg aan (die zou deels door bestaande voortuinen lopen). Om dit toch scherper te krijgen, is in de schets uitgegaan van een fietspad aan de zuidzijde. Dat tracé is enerzijds gunstig omdat dan geen grondaankoop van particulieren nodig is. Aan de zuidzijde is bovendien de verkaveling nog niet gereed. Er staat tegenover dat de samenwerkingsovereenkomst met BPD binnen het exploitatiegebied aangepast moet worden. Op het fietspadtracé binnen Nuenen West kan immers niet bebouwd worden. Dit heeft nader te onderzoeken gevolgen voor planning en geld. Zie ook *Financieel*.

Nodig voor het open houden van de Opwettenseweg is in ieder geval een oplossing voor het fietsverkeer, met als uitgangspunt verkeersveiligheid. De variant is kansrijker naarmate de route voor een solitair fietspad logisch aansluit op bestaande directe structuren tussen centra van dorp en stad. Pas dan zal de hoofdstroom voor fietsers effectief gebruik maken van dit alternatief voor de Opwettenseweg.

Ter verduidelijking: deelt de raad de opvatting van het college dat het tracé voor dit fietspad gezocht moet worden aan de zuidzijde van Nuenen West, aan te sluiten op Wolvendijk en Bultsepad?



Kaartje met fietsnetwerk uit module



Bovenwijken/ buitenplans

5. Geen extra verkeersbewegingen op de Geldropsedijk

6. Geen openstelling van de busbanen naar A270.

De beide standpunten moeten onderzocht worden. Haalbaarheid van punt 5 kan alleen blijken uit onderzoek met het verkeersmodel en -in verlengde daarvan- uit onderzoek naar akoestische effecten. Het gaat immers om een ruimer gebied. De Geldropsedijk is een lange weg met verschillende wegvakken en uiteenlopende intensiteiten. Als gevolg van externe ontwikkelingen én de ontwikkelingen in Nuenen West is niet op voorhand uit te sluiten dat er ergens op omliggende wegen iets verandert. *Of moet het college dit punt zo vertalen, dat de raad de bestemde aansluiting Wettenseind – Laan door de Panakkers niet wil realiseren en verder toch alles “open” wil laten (zie onder punt 1)?* Het college concludeert dat het voor het bestemmingsplan noodzakelijk is, en om redenen van leefbaarheid en belangen gewenst, om een ruimer gebied akoestisch te berekenen. Dat is juridisch nodig en omwille van draagvlak ook gewenst.

Ter verduidelijking: *deelt de raad de opvatting van het college dat de Geldropsedijk gezien moet worden als een van meerdere wegen in het gebied rondom Nuenen West waarvan akoestische effecten én verkeersveiligheid in beeld gebracht moeten worden?*

De raad ziet de aansluiting op de A270 niet zitten. Draagvlak voor meer verkeer is ook lastig te vinden. Tot nu toe is in de plannen steeds uitgegaan van handhaven van de aansluiting als busbanen. Punt 6 valt echter niet binnen de bestemmingsplanprocedure. Het doel van die procedure is immers om een houdbare structuur voor Nuenen West te



vinden binnen de grenzen van het bestemmingsplan. Dat proces voorziet niet in het (wel of niet) ontwikkelen van externe verbindingen voor gemotoriseerd verkeer. Anderzijds lijkt het logisch dat de Opwettenseweg ontlast wordt door een openstelling. Wat dat betreft is het niet openstellen voor het bestemmingsplan te beschouwen als 'worst case'.

Er zijn overigens drie mogelijkheden voor aansluiting denkbaar voor aansluitingen op de A270 (volgens vastgestelde Mobiliteitsvisie 2017). De insteek bij het nieuwe bestemmingsplan is deze aansluitingen niet te onderzoeken, tenzij de raad nu aangeeft dat anders te zien. Externe aansluitingen (zeker direct vanuit Nuenen West) hebben immers gevolgen voor de routing en de verkeersstructuur, dus voor het bestemmingsplan, omliggend landschapspark etc.. Een verbreed onderzoek is desnoods denkbaar als alle drie de opties erin betrokken worden. Dat zou de onderzoeksopdracht aanzienlijk verbreden en de onderzoeksduur verlengen. Bij de bestemmingsplanprocedure kunnen/ willen we bovendien niet afhankelijk zijn van derden (provincie) voor nieuwe aansluiting op de A270. Dan is het beter (minder slecht) resultaten van de studie Leefbaarheid en Bereikbaarheid af te wachten.

Ter verduidelijking: *deelt de raad de opvatting van het college dat in het lopende onderzoek en onderbouwing voor het bestemmingsplan, geen rekening gehouden wordt met nieuwe externe ontsluitingen van Nuenen Zuidwest op de A270, dus ook geen directe aansluiting vanuit Nuenen West?*

7. Aanpassen van de Meerijlaan vanaf de rotonde Geldropse dijk naar de Opwettenseweg, met een voet- cq fietspad.

De Meerijlaan ligt buiten het plan en een voet-/ fietspad heeft geen effect op de verkeersstromen voor gemotoriseerd verkeer binnen het plan. Een dergelijke maatregel kan uitgevoerd worden buiten het bestemmingsplan en heeft geen effect op bestemmingsplan of –procedure. Een solitair fietspad langs een erftoegangsweg (Meerijlaan) is verkeerskundig eerder uitzondering dan regel. Het kan wel, als de route Meerijlaan ook een belangrijke schakel wordt in het fietsnetwerk maar vervangt dan niet de veel gerichtere route Bultsepad. Wel is het van belang te weten hoe de raad de aansluitingen van het nieuwe solitaire fietspad ziet. Het college neemt aan dat het niet de bedoeling is een fietspad aan te leggen tussen de kruising Meerijlaan/ Opwettenseweg/ Witte Hondpad en de Bultsepad/ Opwettenseweg. Er zou dan geen gestrekte route ontstaan, voortuinen aan de Opwettenseweg zouden alsnog aangekocht moeten worden.

Ter verduidelijking: *deelt de raad de opvatting van het college dat de vastgestelde kaart voor fietsroutes (module Fietsverkeer) in stand blijft, dus de route niet (beleidsmatig) te verplaatsen van Bultsepad naar Meerijlaan?*

Financieel en planning

De financiële effecten zijn nog slechts indicatief inzichtelijk te maken. Deze bestaan uit effecten op de grondexploitatie (m2 grond niet uitgeefbaar en eventuele omzetting (minder woningen). Daarnaast zijn er realisatiekosten voor fietspad en kan rekening gehouden worden met een extra fietsbrug over de Dommel. Voordat 'hardere' bedragen gecalculereerd worden is eerst ontwerp, nadere berekening en vooral onderhandeling met BPD nodig (afwijking SOK). Risico's door aanpassing bestemmingsplan en



herijkingsafspraken kunnen gekwantificeerd worden via de risicoanalyse (kans van optreden maal effect). Dit vergt ook onderhandeling. Om die redenen zullen sommige bedragen vooralsnog vertrouwelijk inzichtelijk gemaakt worden.

Ter verduidelijking: deelt de raad de opvatting van het college inzake de financiële componenten (globale beschouwing, afhankelijkheid van contract en onderhandeling en gedeeltelijke vertrouwelijkheid)?

Burgemeester en wethouders van Nuenen,
de secretaris,

Drs. M. Arents

de burgemeester,

M.J. Houben MBA