

Voorzitter,

Allereerst bedank ik alle sprekers voor hun inbreng. Tevens dank voor de beantwoording van de nog openstaande vragen die we als CDA gesteld hebben in de cte. Ruimte inzake **STUDIE LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID BUNDELROUTES NUENEN**. Ook dank voor de toegestuurde memo met toezeggingen van de wethouder.

We hebben kennisgenomen van de maatregelen van de regiogemeenten. U schrijft dat de gemeente Eindhoven de doorstromingsmaatregelen voor de Eisenhowerlaan, ring Noordoost en de Kennedylaan anders en slimmer gaat uitwerken dan initieel voorzien is in het M-pakket.

Onze vertaling in deze is dat met name *smart mobility* ervoor dient te zorgen dat de doorstroming op voornoemde wegen verbetert. De toekomst zal uitwijzen of deze maatregelen afdoende zijn om de doorstroming van autoverkeer in de spits op de Europalaan, SvOyenlaan en de A67 in Nuenen te verbeteren dan wel op te lossen.

Raadsvoorstel

Als CDA zijn we vóór het vaststellen van een voorkeurscenario. Uitgangspunt voor het CDA is beslispunt 2 van het raadsvoorstel (variant 1A incl. bouwsteen 12 openstelling busbanen).

We willen hier echter bouwsteen 4 (aanleg fietstunnel Beekstraat) aan toevoegen. Verder zijn we van mening dat bouwsteen 7 (opwaarderen busstation Nuenen Centrum) gerealiseerd dient te worden als besloten wordt bouwsteen 9 (mobiliteitshub Gerwen) te laten vervallen. We willen bouwsteen 6 (aanleg HOV-busbanen SvOyenlaan) schrappen en primair inzetten om de voorrang voor bussen op de kruispunten dynamisch te regelen. Maatregel 13 (fietstunnel kruispunt Wolvendijk-A270) ad. 2,2 miljoen, dient naar onze mening niet op Nuenens conto te komen. Maatregel 1, afsluiten viaduct Mierlosedijk, willen we betrekken bij de ontwikkeling van Gulbergen.

In beslispunt 3 wordt voorgesteld om een eventuele snelheidsverlaging op de A270 te betrekken bij een extra afweging. Wij zijn voor **één snelheidsregime, zijnde 80 km.**

Waarom kiest het CDA voor dit aangepast voorkeurscenario; een nadere toelichting. *Bundelroute SvOyenlaan/Collse Hoefdijk*

In de voorkeursvariant is een eenzijdige busbaan op noordelijk gedeelte opgenomen op de SvOyenlaan, waardoor het wegprofiel compleet veranderd, nl. 2 rijbanen voor auto en in het midden één rijbaan voor de bus. We hebben vraagtekens of dit de verkeersveiligheid en doorstroming van het autoverkeer ten goede komt. Onze argumenten zijn: het heeft een grote impact op het dwarsprofiel tussen Pluuke en Papenvoort; geluidswal en groen worden aangetast, rijbanen komen dicht bij de woningen te liggen, aanzienlijke kosten (ca. 5 miljoen) en nauwelijks tijdsinstaat voor bus. Kortom we zien hier geen meerwaarde in. Dit geldt ook voor de aanleg van een tweezijdige busbaan (zuidelijk gedeelte). Behalve de kosten betekent dit volgens ons een slechtere doorstroming van het autoverkeer in de spits. In de bijlage van Tauw staat dat alternatieve maatregelen kunnen worden genomen voor de bus; b.v. voorrang bij kruispunten. De kosten zouden dan slechts een fractie van de optie 'vrijliggende busbanen' bedragen.

In scenario 1B wordt voorgesteld om ten zuiden van het Pluuke de max snelheid te verhogen naar 70 km/h om de doorstroming op de SvOyenlaan te verbeteren. Dit zorgt voor meer geluidsbelasting. Wij zijn van mening dat het huidig snelheidsregime 50 km/h dient te blijven en dat er op twee punten permanente snelheidsbewaking met 2 flitskasten moeten komen.

Inzake kruising Beekstraat-SvOyenlaan (maatregel 4) zijn we van mening dat dit kruispunt verkeersveiliger dient te worden; dit gelet op het aantal ongelukken die hier plaatsvinden, waarbij zelfs doden zijn gevallen. Door de aanleg van een fietstunnel kruist het fietsverkeer veilig de SvOyenlaan en sluit hierdoor tevens aan op de snelfietsroute Ehv-Gemert.

We kunnen instemmen om een eventuele ongelijkvloerse spoorwegkruising bij de Collse Hoefdijk te betrekken als een extra afweging. We zijn wel benieuwd wat we als Nuenen hier aan bij dienen te dragen; dit gelet op de forse investering.

A270

Als CDA pleiten we al jaren voor één snelheidsregime van 80 km. op de Helmondweg om zodoende een gelijkmatige doorstroming op de A270 te bewerkstelligen en om geluidsreducerende voorzieningen zoals deze zijn opgenomen in maatregel 16 en 17. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid voor de inwoners van met name Nuenen Zuid.

Inzake maatregel 20, aanleg diverse fietsroutes, is onze vraag of doortrekking van een fietspad langs de A270 van Wolvendijk tot Mierlosedijk langs de A270 haalbaar is? Dit geldt ook voor het doortrekken van het vrijliggend fietspad bij Intratuin via Collse Hoefdijk tot aan dit nieuwe fietspad?

We zijn voor verbeteren doorstroming en vormgeving kruispunt A270-Wolvendijk voor auto en fiets (bouwsteen 13) De kosten bedragen ca. 4,3 mln.; provincie en gemeenten dienen hierover nog nadere afspraken moeten maken laten we. Onze vraag blijft echter hoeveel Nuenen hieraan moet mee betalen? Dit mede gelet op feit dat dit kruispunt op Eindhovens grondgebied ligt.

Gulbergen

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan (Gulbergen) is de toekomstige verkeersstructuur bepaald (vastgestelde bouwsteen 22). Specifiek hierbij is een nieuwe weg tussen Mierlosedijk en Neervoortse Dreef die uitkomt op het geplande parkeerterrein voor Landgoed Gulbergen. Autoverkeer tussen Nuenen en Mierlo wordt dan geweerd. Voor deze studie is het genoemde eoduct opgenomen in alle scenario's.

Onze vragen hierover zijn:

Waar komt het parkeerterrein voor Gulbergen te liggen nu Provincie hier eerder goedkeuring aan onthouden heeft? Verder vinden we dat nader onderzocht dient te worden of de autoverbinding tussen Nuenen en Mierlo intact dient te blijven. *Het lijkt ons logischer om voornoemde maatregelen en de uitwerking hiervan te betrekken bij de ontwikkeling van Gulbergen; bent u dat met ons eens?*

Snelfietspad EHV-Gemert

Ons inziens is een snelfietspad dat loopt via de Geldropsedijk, Meierijlaan en Lyndakkers een onlogische fietsverbinding. De meest logische route voor fietsers naar Eindhoven en Gemert vice versa is via “Wolvendijk, Opwettenseweg, Europalaan en SvOyenlaan”. Bij de Europalaan ligt nota bene een fietstunnel welke aansluit op fietspaden Europalaan en op fietspaden van de Vallestap en Lyndakkers. *Bent u dit met ons eens?*

Resume: Als CDA zijn we voor het verbeteren van de fietsstructuur in de gehele regio. Zeker met de sterke toename van elektrisch fietsen is dit voor woon-werkverkeer erg aantrekkelijk geworden. Inzake het optimaliseren van busverkeer zijn wij voorstander dat de bus meerrijdt in de verbeterde doorstroming van het autoverkeer op de SvOyenlaan. We staan achter het veiliger maken van kruispunten op deze weg om de verkeersveiligheid te verbeteren en achter maatregelen om verkeerslawaaai te verminderen.

Als CDA hadden we liever gezien dat de Provincie en de regiogemeenten Eindhoven, Helmond, Son en Breugel, Geldrop-Mierlo, Laarbeek, Gemert en Nuenen c.a. in een breder perspectief de regionale verkeersknelpunten hadden opgepakt om zodoende voor de middellange termijn duurzame oplossingen tot stand te brengen. De blauwdruk, zijnde de ruit zou hiervoor als uitgangspunt kunnen dienen. Maar zoals in het rapport van Tauw is aangegeven, blijkt hier thans geen politiek draagvlak voor te zijn bij de buurgemeenten Eindhoven, Helmond en de Provincie. *We vragen ons af of de ruit wel bij de MIRT-studie wordt betrokken gelet op het mobiliteitsvraagstuk voor de periode na 2040?*

We vallen dus terug op de studie bundelroutes. Belangrijk aspect hierbij is dat wel duidelijk dient te worden wat de vier regiogemeenten aan maatregelen willen uitvoeren. Het is evident dat met name pakket M van Eindhoven relevant is voor onze gemeente. Laat onverlet dat we als Nuenen nu een voorkeurscenario dienen vast te stellen. Als laatste, maar zeker niet onbelangrijk, het kostenaspect. De investeringskosten worden globaal geraamd op ca. € 36 miljoen met een bandbreedte van 18 tot 54 miljoen. Het voorkeursalternatief, wat eind november in de raad wordt behandeld, dient ons meer inzicht te geven in de realisatiekosten en wat onze gemeente dient bij te dragen. Onze vraag aan de wethouder is om dan ook *aan te geven hoe we dit als gemeente Nuenen financieel gaan dekken?*

Uitgaande van de voorgaande overwegingen, is de conclusie van het CDA dat wij voornoemd scenario zoals aangegeven in mijn inleiding als voorkeurvariant willen vaststellen. De coalitie heeft in deze een amendement opgesteld wat door W70 mede namens de fracties CDA, GL en NN zal worden ingediend.

Tot zover in 1^e termijn,

8 juli 2021, Cms