

Inspraaknota HOV2/Europalaan



Gemeente Nuenen c.a.

Afdeling Ontwikkeling en Handhaving - Projecten

2014.00336

14 januari 2014

1. Inhoud

1.	Inhoud.....	1
2.	Inspraak HOV2 /Europalaan	2
3.	Beantwoording zienswijzen.....	5
4.	Bijlagen	11

2. Inspraak HOV2 /Europalaan

Voor u ligt de 'Inspraaknota HOV2/Europalaan'.

Dit document bestaat uit:

- een beschrijving van de procedure;
- een overzicht van de inspraakreacties;
- een samenvatting van de reacties;
- overwegingen naar aanleiding daarvan.



De ingekomen inspraakreacties zijn als bijlage bij deze Inspraaknota opgenomen. Dat geldt ook voor de sfeerverslagen van de bijeenkomsten.

Doel

De Inspraaknota dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het onderwerp Europalaan/ HOV2. De ontvangen zienswijzen zijn betrokken bij de vaststelling van het definitieve ontwerp (DO) voor de reconstructie. De vaststelling van het DO door de Gemeenteraad is gepland op 13 februari 2014. Inspraakreacties geven meer inzicht in het draagvlak van varianten en de gevoeligheden die spelen bij de plannen.

In het kader van het bestemmingsplan zullen de daarvoor vereiste deelonderzoeken worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om waterhuishoudkundig, akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek. Om deze onderzoeken gericht te kunnen uitvoeren, moet eerst bekend zijn naar welke variant de voorkeur uitgaat. De daadwerkelijke realisatie van de plannen kan pas beginnen nadat de Gemeenteraad de nu nog geldende bestemmingsplannen heeft gewijzigd op de onderdelen waar dat nodig is.

De inspraak heeft zich niet zozeer gericht op de financiële kant van Europalaan/HOV2. Op aandringen van de raadscommissie is het financiële deel van de opgave weliswaar kort toegelicht, maar steeds met de kanttekening dat de Gemeenteraad dit onderdeel meeneemt in de besluitvorming (na vaststelling van subsidiemogelijkheden variant 2).

Periode en wijze van reageren

Inspraak heeft plaatsgevonden op basis van het inspraakdocument, met daarin twee varianten voor het ontwerp voor de Europalaan/HOV2. Variant 1 is daarbij in drie subvarianten uitgewerkt, waarmee het aantal varianten op vier komt.

Het inspraakdocument en de daarbij behorende stukken hebben vanaf vrijdag 25 oktober tot en met donderdag 5 december 2013 voor een ieder ter inzage gelegen op de gemeentesecretarie. Binnen die termijn zijn 48 zienswijzen binnengekomen. Daarnaast zijn tijdens de inspraakavonden nog eens 52 inspraakformulieren binnengekomen, waarmee het totaal aan reacties op 100 uitkomt.



Informatieavonden en inloopsessies

Er zijn drie informatiebijeenkomst gehouden in (de raadzaal van) Het Klooster en wel op maandag 25 november (20.00 tot 22.00 uur) donderdag 28 november (15.00 tot 17.00 uur) en donderdagavond 28 november 2013 (20.00 tot 22.00 uur). De bijeenkomsten hadden een open en informeel karakter. Er zijn enkele korte, centrale presentaties gehouden in de raadzaal. Daar én in de naastgelegen ruimte konden de tekeningen bekeken worden. Er was volop ruimte om vragen te stellen, onder andere aan de leden van de klankbordgroep en verkeerskundigen. Tussen bewoners, klankbordgroep, actiecomité en ambtenaren ontstonden levendige discussies. De indruk bestaat dat vooral de toelichtingen over varianten veel verduidelijkt heeft. Er is tijdens de inspraakbijeenkomsten door enkele personen ook gebruik gemaakt van de zogenaamde 'speakerscorner'. Het actiecomité 'HOV2 tot hier en niet verder' heeft twee keer van de uitnodiging gebruik gemaakt en hier een kort betoog gehouden. In het bijgevoegde sfeerverslag is een aantal sprekers uitgelicht.

Naast de informatieavonden zijn ook nog drie inloopsessies gehouden. Deze sessies waren kleinschalig van opzet en bedoeld om '1 op 1' toelichting en uitleg te geven op de ontwerpen. Die uitleg leidde er vaak toe dat begrip onstond omtrent het functioneren van de voorrangspointjes (een nieuw fenomeen). Tijdens deze inloopsessies (20 en 21 november en 3 december 2013) zijn meer detailvragen gesteld en is vaak aandacht gevraagd voor verkeersbeleid in bredere context.

Beladen onderwerp

Niemand zal ontkennen dat Europalaan/HOV2 als een tamelijk beladen onderwerp de inspraak ingegaan is. Bij de inspraaksessies bleek al snel dat een en ander in het teken stond van het wegwerken van misverstanden waarna pas de echt goede levendige discussies over de inhoud plaatsvonden. Zo maakte de bestudering van tekeningen menigeen duidelijk dat de oversteek naar het centrum minder problematisch is dan werd aangenomen op basis van



krantenartikelen. Vaak bleek dan de “kou uit de lucht”. Onbekendheid is goeddeels weggenomen. Wat resteert is een overzichtelijke discussie over de inhoud. Samengevat een vooral genuanceerd beeld, soms verdeeld met voorstanders van verkeerslichten en tegenstanders hiervan. Het geheel overziend ligt hier misschien wel het resterende verschil van mening, de belangrijkste keuze: de ene maakt immers graag gebruik van bediening van verkeerslichten, de ander vreest dat de stagnatie en overlast van de verkeerslichten. Aanwonenden willen

wel de hinder van verkeerslichten beperkt zien. Individuele bewoners en groepen die uit zijn op verminderen sluipverkeer geven bepleiten varianten met beperkingen van de rijrichtingen (o.a. wijkraad Eeneind). De voorkeur voor het handhaven van de bestaande situatie werd veelal ingegeven door zorg om de gemeentelijke financiële positie en in de veronderstelling dat deze ook netto voordeliger zou zijn. Per saldo is de meerwaarde gebleken, dat nu meer begrip ontstond tussen partijen (inclusief actiecomité).

3. Beantwoording zienswijzen

Varianten

Tijdens inspraak kan eenieder aangeven wat zijn of haar meningen of gevoelens zijn. Dat kan betrekking hebben op voorliggende varianten. Ook geheel nieuwe oplossingen mogen gepropageerd worden. Dat laatste is niet of nauwelijks gebeurd. In de inspraak is zeker geen gedragen standpunt naar voren gekomen voor een geheel ander concept. Het bleken vooral reacties op de gepresenteerde varianten. Hoewel het dus zeker niet de intentie is of was om het aantal stemmen voor bepaalde varianten te gaan turven kan wel een gevoel van draagvalk ontleend worden aan de reacties. Dit komt erop neer dat de klankbordgroep en belangengroepen zoals VVN en Fietzersbond positieve verwachtingen hebben van de verkeerspleintjes. Zij doen vooral suggesties om die verder te verbeteren. Men neigt naar variant 1C. Ook bij aanwonenden en (in iets mindere mate andere) weggebruikers treft men dit standpunt aan. Een grote groep bleek voorstander van variant 2, enerzijds omdat de bediening voor langzaam verkeer (via verkeersregelininstallaties) aansluit bij de huidige situatie. Anderzijds was men gecharmeerd van de lagere kosten (waarbij men geen weet kon hebben van feit dat inmiddels geen subsidie verstrekt wordt).

De meest gestelde vragen

In totaal zijn tijdens de inspraakperiode 100 reacties ontvangen. In verband met dit grote aantal reacties, kunnen zij niet allemaal individueel worden behandeld. Een aantal reacties was echter min of meer gelijk qua inhoud. Soms waren reacties ook tegengesteld aan elkaar. Dit heeft vaak te maken met tegengestelde belangen en/ of gevoelens bij bepaalde oplossingen. In onderstaand overzicht is antwoord gegeven op de 16 meest gestelde vragen of gemaakte opmerkingen. In het volgende hoofdstuk wordt nog ingegaan op overige vragen. Ook daarbij zijn vragen van gelijke strekking zo veel mogelijk gecombineerd.

1. Wat is de nut en noodzaak van HOV2 en leidt de aanleg van HOV2 tot meer reizigers?

De achtergronden van HOV2 en het HOV-netwerk staan beschreven in het rapport 'HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant' (SRE, februari 2010). Met betrekking tot de HOV2 tussen Nuenen en Eindhoven staat daarin beschreven:

'Tussen Eindhoven en Nuenen is gekozen voor een HOV-route via de Sterrenlaan, omdat deze route voor een heldere netstructuur zorgt waarbij de verbindingen tussen Nuenen, Eindhoven-Noord en Eindhoven-Airport sterk verbeteren. Daarnaast zorgt deze route voor goede centrale ontsluiting van Nuenen-West. Gezien het huidige aantal reizigers, de groei als gevolg van Nuenen-West en de reizigersgroei als gevolg van de investering in het HOV-netwerk zal er voldoende vervoerwaarde zijn voor een HOV-as Eindhoven-Sterrenlaan – Nuenen.'

Het bovenstaande toont de nut en noodzaak aan van de HOV2, althans de keuze van het SRE om juist dit deel van de regio als kansrijk voor HOV te betitelen en juist hier subsidie in te zetten voor de realisatie van HOV-infrastructuur. Daarbij sluit ook de doorstroomas vanuit Gemert aan op HOV2. Al met al komen de reizigersaantallen in de prognoses uit op 4.400 reizigers per etmaal tussen Eindhoven en Nuenen-West. De drempelwaarde voor HOV is 3.500 reizigers per etmaal. Uiteraard zullen de aantallen onderzocht en verantwoord worden. Dit is ook een verplichting van het Rijk als subsidieverstrekker (monitoring).

Een tweede deel van nut en noodzaak is gelegen in de toestand van de weg. Verkeerskundig functioneert de Europalaan alles behalve ideaal: filevorming voor het autoverkeer en lange wachttijden voor het langzaam verkeer. De weg voorziet ook nog niet in de noodzakelijke ontsluiting van Nuenen-West. Ook om onderhoudstechnische redenen moet er iets gebeuren. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat de zogenaamde restlevensduur nihil is. De asfaltconstructie van de weg is „op“. Met kostbare „opknappen“ kan de de

reconstructie even uitgesteld worden. Maar al snel zal het overgrote deel totaal gereconstrueerd worden. Dat is nu nog mogelijk met een forse subsidie. HOV is dus een prima aanleiding om dat werk gesubsidieerd uit te voeren. Zie hiervoor ook de toelichting op het DO.

2. *In Nuenen komen maar 4 (maal twee) haltes te liggen, waardoor voor een deel van de reizigers de halte op grote afstand ligt. Komen er extra parkeervoorzieningen bij de haltes, met name bij het busstation?*

Autoverkeer is geen gebruikelijk vervoersmiddel voor de overstap naar openbaar vervoer. Ervaringscijfers/ kengetallen leren dat automobilisten slechts parkeren en instappen voor een ritje per bus naar de stad. (Vooral sporadisch, bij grote P&R terreinen met gratis openbaar vervoer en zeer hoge parkeertarieven in grote steden.) De gerede verwachting is dat ook in Nuenen vooral voetgangers en veel fietsers gebruik maken van HOV. Er zijn in de wijken rondom de haltes wel parkeervoorzieningen aanwezig. Dus indien men tijdens of na de spits parkeerruimte zou wensen, is er altijd op beperkte afstand ruimte beschikbaar. De indruk bestaat, dat de vraag vooral betrekking heeft op gebruikers van de (tot voor kort gratis) ov-pas voor ouderen.

3. *Is het mogelijk om een (al dan niet extra) halte aan te leggen nabij de Parkstraat? De haltes liggen te ver uit elkaar.*

Belangrijke kenmerken voor hoogwaardig openbaar vervoer zijn onder andere snelheid en betrouwbaarheid. Een extra halte zorgt ervoor dat beide onder druk komen te staan. HOV kent in de regel een grotere halteafstand dan regulier openbaar vervoer. Het verzorgingsgebied is ook groter, omdat passagiers het ervoor over hebben om iets verder te fietsen/ lopen om daarna via een betrouwbaar, snel en comfortabel systeem door te reizen. In feite kent HOV een ander optimum (aanvaardbare loopafstand tot de halte c.q. het bedieningsgebied versus halteringstijd) dan regulier ontsluitend openbaar vervoer. De halteafstanden zijn vastgelegd in ontwerprichtlijnen voor HOV. Deze bedragen 600 tot 1.000 meter. Nuenen zit met ongeveer 500- 600 meter al aan de zeer lage kant. Dit is te verantwoorden doordat Nuenen in de uitloper ligt van het stedelijk gebied.

Met de huidige ligging en spreiding van de haltes wordt Nuenen goed bediend. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat toekomstige passagiers met name woon-werkforensen zijn. De aantrekking van het Nuenense winkelgebied en de toeristische waarde zullen als reismotief hieraan fors ondergeschikt zijn. "Eindhovenaren gaan waarschijnlijk niet in Nuenen boodschappen doen." Een halte moet daarom niet per definitie bij het centrum liggen, maar vooral bij de woonwijken/scholen, en vooral bij de ontsluitende structuren voor langzaam verkeer (b.v. kruising fietspaden/tunneltje) en concentraties van potentieel openbaar vervoergebruik.

4. *Welke maatregelen worden genomen voor het langzaam verkeer? Fietsers worden in het ontwerp (bij voorrangspointjes) "de dupe" door beperking van de oversteekmogelijkheden.*

De fietspaden aan de noord- en zuidzijde van de Europalaan worden uitgevoerd als tweerichtingen fietspaden, waarmee het aantal oversteekbewegingen kan worden teruggebracht. Daarnaast is bij alle oversteken een middeneiland aanwezig, waarmee voetgangers in twee fasen kunnen oversteken en dus op een veilige en snelle manier kunnen oversteken. Bovendien liggen de snelheden van het autoverkeer lager als gevolg van de uitbuiging van de Europalaan op de pleintjes.

In het DO is onderzocht of er een extra oversteek kan worden ingepast aan de westkant van de kruising Parkstraat – Europalaan. Daarnaast is ook onderzocht in welke mate de

ongereguleerde oversteken bij de voorrangspunten te beveiligen zijn met verkeerslichten (zie ontwerpnota HOV2/Europalaan, januari 2014). Hier bestaan kansen voor.

5. *Waarom is er geen rekening gehouden met een fietstunnel?*

Een fietstunnel is eerder in het ontwerpproces onderzocht, nabij de kruising met de Geldropsedijk. Dit is immers de plaats waar de meeste oversteekbewegingen te verwachten zijn (Nuenen – Eindhoven v.v.) en een HOV-halte gepland is. De tunnel is om drie redenen afgefallen:

- Nut en noodzaak staan nauwelijks of niet in verhouding tot de kosten. Het aantal fietsbewegingen is beperkt om de investering te legitimeren, zelfs bij de oversteek Europalaan – Geldropsedijk – Opwettenseweg.
- De tunnel betekent een ingreep, die ruimtelijk bijna niet inpasbaar is, tussen bestaande woningen en wegen. Alleen bij de Geldropsedijk was er een mogelijkheid. Dat gaat echter wel ten koste van de gestrektheid van de fietsroute over de Europalaan (omfietsbeweging nodig).
- Een fietstunnel komt niet in aanmerking voor subsidie door SRE. Er is verder geen dekking binnen het project voor de fietstunnel.

6. *Is het mogelijk om het meest westelijke verkeersplein in Nuenen-West te verplaatsen naar de kruising Europalaan-Vorsterdijk? Hiermee wordt de ontsluiting van Nederwetten verbeterd.*

Deze mogelijkheid is er vooralsnog niet. De twee verkeerspleinen ter hoogte van Nuenen-West dienen als ontsluiting van de wijk en zijn als zodanig vastgelegd in het bestemmingsplan Nuenen-West. Verschuiving van het verkeersplein betekent een wijziging van de ontsluitingsstructuur van Nuenen-West. In die structuur wordt de Vorsterdijk niet als auto-ontsluiting gezien. Nederwetten kan ontsloten worden via de tijdelijke „afslag“ Europalaan en in de toekomst via het meest westelijke voorrangspunt naar de noordzijde. Een extra voorrangspunt is niet aan de orde vanwege de beperkte afstanden tussen de kruisingen.

7. *Door de vermindering van 2 naar 1 rijbaan vermindert de capaciteit en daarmee verslechtert dus de doorstroming van het autoverkeer.*

De capaciteit van een weg in stedelijk gebied is niet zo zeer afhankelijk van het aantal rijstroken, maar van de afwikkeling op de kruisingen. Met 1 rijstrook is voldoende capaciteit aanwezig om het verkeer af te wikkelen. In de huidige situatie zijn slechts op een beperkt deel van het traject 2 rijstroken aanwezig. Deze zorgen niet voor extra capaciteit, maar bieden de mogelijkheid om in te halen. Het verdubbelen van het aantal rijstroken binnen de kom zou leiden tot zeer slechte oversteekbaarheid en veiligheid (probleem is „afdekking“ van elkaar passerende voertuigen en hoge snelheid). Buiten de kom kan in theorie een stuk van een paar honderd meter een rijbaanverdubbeling uitgevoerd worden. Voor de Dommelbrug zouden de verkeersstromen weer samengevoegd moeten worden (nieuw maatgevend doseerpunt).

8. *Het beperken van rijrichtingen op de Europalaan - Geldropsedijk en Europalaan – Vallestep bevordert sluipverkeer door Nuenen-Zuid.*

Het tegendeel blijkt waar. De beperkingen zijn bedoeld om de doorgaande route Geldrop – Nuenen minder aantrekkelijk te maken. Uit modelberekeningen blijkt dat de beperkingen dit effect ook te bereiken. Ze leiden ertoe dat het grootste deel van het doorgaand verkeer voor andere routes kiest, zoals via de A270. Een deel sluipt echter via Nuenen-Zuid, afhankelijk van de rijrichtingen die worden beperkt. Parallel aan de uitwerking van HOV2 is VSP2 uitgewerkt, waarin maatregelen zijn uitgewerkt voor de verbetering van de wegenstructuur van Nuenen. Na vaststelling van de visie in december 2011, is dit traject vooralsnog stil komen te liggen.

9. Variant 1a en 1b zijn in feite alleen mogelijk in combinatie met de aanleg van de verbindingsweg tussen de Meierijlaan en de Pinckart.

De varianten 1a, 1b en 1c functioneren ook zonder uitvoering van de maatregelen uit VSP2. Voor 1a en 1b is de verbindingsoog dan ook geen noodzaak. Wel is de verbindingsoog – naast verbetering van de Europalaan voor openbaar vervoer – een kans om de wegenstructuur voor autoverkeer in Nuenen robuuster en fijnmaziger te maken. Dit uit zich onder andere in een betere verdeling van verkeer over de hoofdwezenstructuur en minder sluipverkeer door Nuenen-West. Deze vaak gehoorde opmerking ligt overigens buiten de scope van dit project, maar houdt verband met het wel of niet uitvoering geven aan VSP2.

10. De aanleg van de voorrangspelen heeft een aanzuigende werking door de verbeterde doorstroming en zorgt daarmee voor een grote verkeersoverlast op de Europalaan.

Er bestaat dus enerzijds zorg voor voldoende doorstroming en anderzijds de vrees dat de doorstroming té goed wordt. Dit kan uitgelegd worden als een teken dat de ontwerpen kennelijk een goed gemiddelde zijn. Negatiever gesteld: aan beide wensen voldoen “ideale doorstroming én vermindering van hinder autoverkeer” is een utopie. De vrees dat voorrangpleintjes (of slimme verkeerslichten) veel verkeer aantrekken, kan overigens wel iets verminderd worden door het anders inzetten van de ontruimingslichten resp. verkeerslichten. Voor HOV is belangrijk dat de verkeerslichten in beide gevallen ingezet worden om prioriteit te geven aan het busvoertuig. Op alle andere momenten kan namelijk gekozen worden wel/geen prioriteit gegeven worden aan het overige verkeer/langzaam verkeer/zijtakken. “Meer rood” voor doorgaand autoverkeer mag de geloofwaardigheid van de regeling niet aantasten. Er moet dus niet onnodig rood gegeven worden. Eventueel “bufferen” met extra “rood” is in theorie een mogelijkheid om verkeer te “sturen”, met als ultieme vorm “verkeersmanagement”: verkeer vanaf de randen van het dorp sturen in de gewenste (minst belastende) routes. Dit “bufferen en sturen” kan op de Europalaan zelf (er ontstaan dus wachtrijen) maar bij voorkeur elders (Smits van Oyenlaan). Dit laatste is een mogelijkheid die overigens buiten de scope van dit project valt.

11. Geen beperking van de rijrichtingen op de aansluiting Kerkstraat – Europalaan. Voor de rijrichtingen die komen te vervallen bestaat geen goed alternatief. Deze verbinding ontlast de Europalaan.

Linksafbewegingen zijn in het VO natuurlijk niet zomaar verdwenen. Dit zijn de lastig vorm te geven bewegingen, omdat linksafslaan voertuigen zich moeten opstellen op of naast de doorgaande rijbaan. Dit brengt risico met zich mee. Bij drukker wordende wegen ontstaat bovendien meer kans op terugslag indien de wachtrij de linksafslaan voertuigen de hoofdrichting gaat frustreren. Sommige sprekers geven overigens aan, juist wel gecharmeerd te zijn van de beperkingen waarschijnlijk in de hoop dat het „hun straat“ rustiger maakt. Dit lijkt een bekend verschil van inzicht en belang tussen weggebruikers en aanwonenden. In de toelichting op het ontwerp zijn mogelijkheden geschetst voor een compromis, waarbij een of twee richtingen alsnog opengesteld kunnen worden. Dus de mogelijkheid om een andere, nadere keuze te maken bestaat wel, door aanpassing van het ontwerp (uiteeraard met kanttekeningen).

12. De voorrangspelen zijn niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Voorrangspelen vormen een veilige oplossing. Onder andere in Hilversum zijn deze al in de praktijk toegepast. Uit een evaluatie uit 2008 (DHV) blijkt de verkeersveiligheid na reconstructie te zijn verbeterd, zowel qua beleving als qua ongevallencijfers. Voorrangspelen kenmerken zich door de eenvoudige vormgeving en scheiding van conflicten.

13. Verkeerslichten veroorzaken filevorming en overlast.

De huidige verkeerslichten functioneren inderdaad matig. Dat heeft veel te maken met de leeftijd/ technische kwaliteit en mogelijkheden van die bestaande installaties. Met de nieuwe generatie verkeersregelinstallaties kan wel winst geboekt worden t.a.v. de wachttijvorming, afremmend/ optrekkend verkeer en de beïnvloedingsmogelijkheden voor busverkeer. Dit blijkt ook uit het onderzoek voor het stuk tussen Geldropsedijk en Vallestep. De betere doorstroming zal in bepaalde mate wel ten koste gaan van de groentijd voor langzaam verkeer. De snelheid blijft bij verkeerslichten relatief hoog.

14. Suggestie: extra oversteek voor fietsverkeer aan de westzijde van de voorrangspointje op kruising Parkstraat – Europalaan

De oversteeken voor langzaam verkeer bij de Kluif (deel Geldropsedijk – Parkstraat) waren in het concept DO (variant 1) gesitueerd aan de buitenzijden, dus bij de Parkstraat aan de oostzijde en bij de Geldropsedijk aan de westzijde. Zowel fietsers als voetgangers kunnen hier in twee richtingen oversteken. Zodoende wordt het aantal conflictpunten beperkt. Optioneel is het wel mogelijk om een extra oversteek toe te voegen op deze locaties. Deze optie is beschreven in de toelichting op het DO. Dit leidt tot een iets lastiger oversteek van de Europalaan aan de westzijde en tot minder oversteekbewegingen de Parkstraat over.

15. Is het mogelijk om het groene karakter tussen Draviklaan en Europalaan te behouden?

De busbaan aan de zuidzijde tussen Parkstraat en Kerkstraat heeft een beperkte toegevoegde waarde en is daarom komen te vervallen in samenspraak met het SRE. De middenberm heeft een belangrijke esthetische waarde het scheidt de weghelften en verbindt het groene karakter van de oostzijde met de „kluif“. De functionele waarde is komen te vervallen door aanpassing van de kruising Europalaan – Kerkstraat. Dit kan gezien worden als een aanleiding om de middenberm te laten vervallen. Dit samen met het laten vervallen van de genoemde busbaan leidt tot ruimte om de groenstrook/ buitenberm aan de zuidzijde hier te handhaven. Aanpassing van het ontwerp Europalaan ter hoogte van Draviklaan is beschreven in de toelichting op het DO.

16. Als de middelen ontbreken is het niet verstandig dat de gemeente veel geld steekt in een reconstructie/ realisatie HOV2; het is overheidsgeld.

De financiële kant van de reconstructie wordt vooral overgelaten aan de Gemeenteraad bij de besluitvorming. Maar uiteraard kan eenieder zijn zorg uitspreken voor niet-inhoudelijke zaken zoals financiering. Het is voor insprekers een begrijpelijke zorg (en belang) dat de gemeente liefst geen onnodige investeringen doet. Het standpunt/ negatieve gevoel houdt echter geen stand indien het netto bedrag bij subsidiabele varianten zo klein is dat slechts een fractie resteert van het bedrag dat benodigd zou zijn voor het noodzakelijke wegonderhoud. Op de aspecten kosten, nut en noodzaak en subsidie wordt uitgebreid ingegaan in de toelichting op het DO. Ook is daarin weergegeven waarom een beperkte onderhoudsbeurt leidt tot kapitaalvernietiging leidt en waarom een totale reconstructie juist de economisch verstandigste keuze is.

Overzicht overige inspraakreacties

1b. aanleggen rotonde Boord – Vorsterdijk voor oversteekbaarheid en ontsluiting Nederwetten	Voorlopig blijft de aansluiting bij Boord ongewijzigd. Bij start realisatie Nuenen-West komt een alternatief ontsluiting voor Nederwetten.	Aanleggen van een extra rotonde is niet noodzakelijk
6a. Aandacht voor behouden van bomen	Bij de start van het project is een bomeninventarisatie gehouden. Tijdens het ontwerpproces is derhalve al rekening gehouden met behoud van bestaande waardevolle bomen.	Geen aanpassing in ontwerp
7a. Er is al een snelle, goed functionerende busverbinding, een nieuwe is niet nodig.	Het HOV-netwerk vormt de ruggengraat voor het openbaar vervoer in de regio in de toekomst. HOV2 is geen nieuwe lijn, maar een versterking van de bestaande lijn 121.	Geen aanpassing in ontwerp
7b. Gebruik de rijbanen voor HOV alleen buiten de spits voor HOV. In de spits openstellen voor autoverkeer. Verder weinig ingrijpen nodig	De busbanen zijn exclusief voor gebruik door bussen. Ontwerptechnisch is het niet mogelijk om deze rijbanen open te stellen voor alle verkeer.	Geen actie
7c. Stel de aansluiting Geldropsdijk – A270 open voor alle verkeer	Deze aansluiting valt buiten de scope van het project.	Geen actie
9a. Tidal flow (wisselstrook) toepassen voor autoverkeer. (4 rijstroken tot aan Pluuke)	De capaciteit van de Europalaan is voldoende. Bovendien zijn de kruisingen niet geschikt voor gebruik in 2 richtingen.	Geen actie
14a. Doorstroom A270 verbeteren, dan is busbaan niet nodig. (icn NOC)	Dit valt buiten de scope van het project.	Geen actie
16a. Variant 2 aanvullen met busbaan tot aan busstation	Een busbaan vanaf busstation tot aan Parkstraat draagt bij een verbetering van de betrouwbaarheid van HOV.	In variant 2+ is een busbaan meegenomen aan de noordzijde van de Europalaan tussen busstation en Parkstraat.
17a. Te veel bomen langs de Europalaan	Aan begin van proces is een inventarisatie gedaan van bomen die behouden dienen te worden. Dit is meegenomen in ontwerp.	Is reeds meegenomen in ontwerpproces
18a. Variant 1c alleen een optie in combinatie met verkeerslichten voor langzaam verkeer ivm drukte en veiligheid langzaam verkeer.	In de ontwerpnota is een verdere toelichting hierop te vinden. Verkeerslichten voor langzaam verkeer zijn als optie toe te voegen zonder al te grote aanpassingen in het ontwerp.	Optie is toegevoegd aan ontwerpnota
20b. Extra oversteek bij Geldropsdijk (oost)	De oversteken in het ontwerp zijn uitgevoerd in 2 richtingen. De aansluitende fietspaden zijn hier ook op ingericht. Hiermee wordt het aantal conflictpunten beperkt.	Optie is toegevoegd aan ontwerpnota
21a. niet investeren in HOV maar beter wegennetwerk.	Doelstelling van het project is aanleg van HOV2, niet uitbreiding van de capaciteit voor autoverkeer.	Geen actie
27b. Markeren oversteken om te voorkomen dat ze bezet worden door afslaand verkeer.	Uit modelberekeningen blijkt dat er voldoende hiaten vallen in de verkeersstroom. De wachtrij op de afslagstroken slaat dus niet terug tot op de hoofdrijbaan en de oversteken voor langzaam verkeer.	Geen actie
28a. Realiseren geluidwerende muur langs de Lindenhof	Op dit deel van de Europalaan zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.	Geen actie
29d. toepassing 30 km/u	De Europalaan is en blijft een belangrijke invalsweg van Nuenen. 30 km/u wordt alleen toegepast in verblijfsgebieden.	Geen aanpassing in ontwerp
29 e. dosering op 't Pluuke	Valt buiten de scope van project.	Geen aanpassing ontwerp
32. Opknappen bestaande tunnel bij Kerkstraat	Valt buiten de scope van project	Geen aanpassing in ontwerp

4. Bijlagen

1. Publicaties tijdens inspraak:

- Inspraakdocument
- Publicatie start inspraak, 24 oktober 2013 (Rond de Linde)
- Meest gestelde vragen over de Europalaan / HOV2, 7 november 2013 (De Nuenense Krant)
- Artikel inspraak HOV2, 14 november 2013 (Rond de Linde)
- Meest gestelde vragen over de Europalaan / HOV2, deel 2, 14 november 2013 (De Nuenense Krant)

2. Sfeerverslagen

- Inloopsessies (technische toelichting op ontwerp in klein informele sfeer in gemeentehuis)
- Informatieavonden (toelichting in Klooster)

3. De ingekomen inspraakreacties

(Afzonderlijke bijlage)