

Memo

memonummer	01	
datum	11 september 2018	
aan	Dave Horsten	BPD
	Suzanne Willems	Gemeente Nuenen
van	Guido La Rose	Antea Group
	Jacqueline Mouws	Antea Group
	Adriaan Walraad	Antea Group
kopie		
project	Opstellen bestemmingsplan Herijking Nuenen West	
projectnr.	0411948.01	
betreft	interne ontsluiting	

1 Inleiding

De gemeente Nuenen heeft in december 2017 een mobiliteitsvisie vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de visie in 2018 wordt vertaald naar maatregelen en gebruikt kan worden om nieuwe plannen aan te toetsen en een kader geeft voor nieuwe ontwikkelingen. In deze memo vertalen we de mobiliteitsvisie naar uitgangspunten voor het verder ontwikkelen van het gebied Nuenen West. De memo moet worden gezien als aanvulling op het onderzoek naar de verkeerseffecten van de ontwikkeling Nuenen West, zoals deze is opgesteld in januari 2018. In deze memo worden de 7 hoofdlijnen van beleid samengevat waarna deze zijn vertaald naar Nuenen West.

2 Uitgangspunt: Mobiliteitsvisie Nuenen

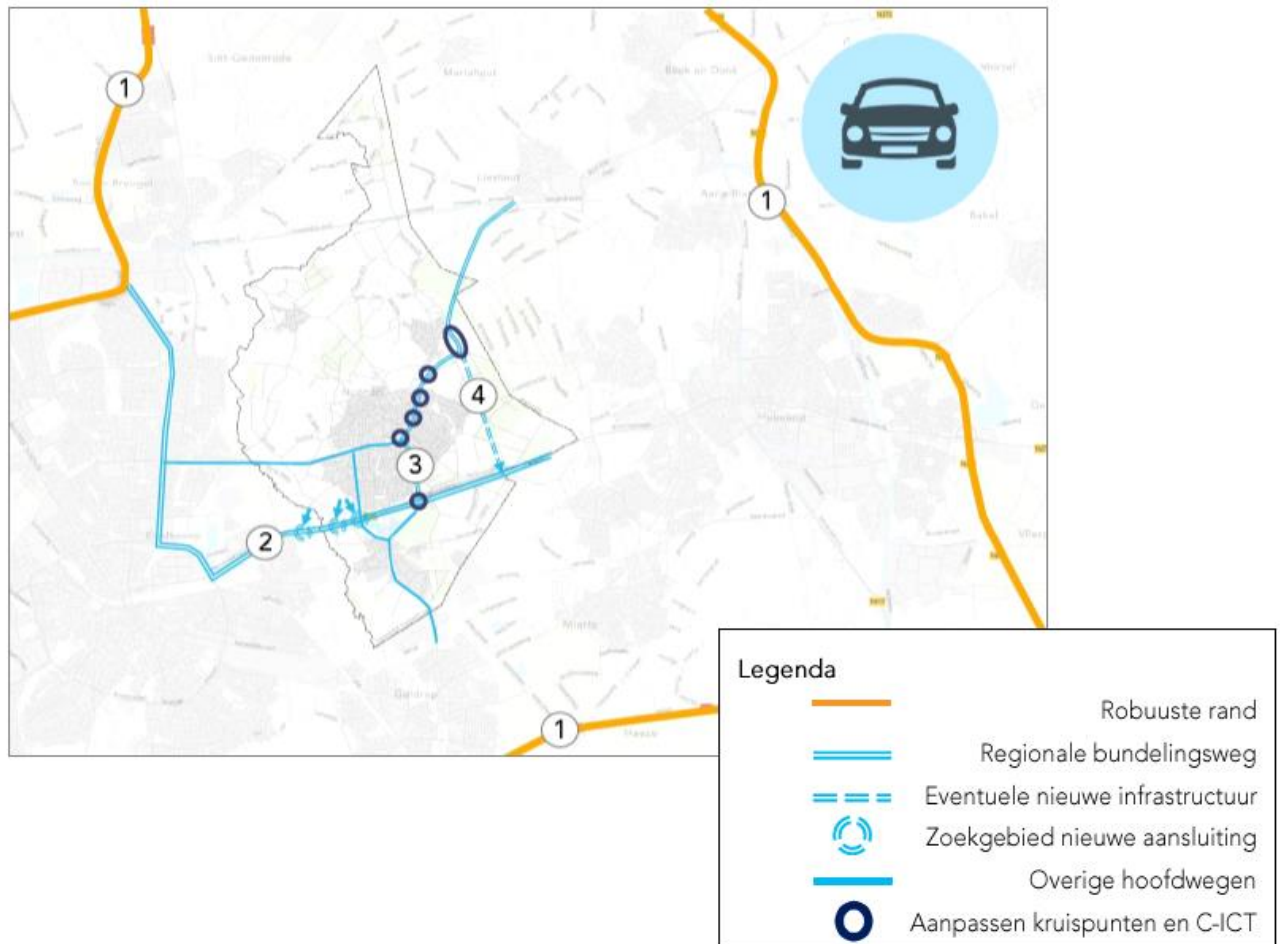
Als uitgangspunt voor de inrichting van Nuenen West wordt het Masterplan “Nuenen West – Dorps Geluk” (d.d. februari 2018) gebruikt. In het masterplan staan de routes van de verschillende verkeerssoorten. De Mobiliteitsvisie behandelt het beleid van de gemeente aan de hand van 7 verschillende thema’s. In de volgende paragrafen geven wij een korte samenvatting van deze thema’s. In het volgende hoofdstuk maken we inzichtelijk welke punten van toepassing zijn voor Nuenen West.

2.1 Gemotoriseerd verkeer

Bij de ontwikkeling van Nuenen West geeft de Mobiliteitsvisie de volgende aandachtspunten:

- Duidelijke wegcategorisering voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Invloed van ruimtelijk ontwikkelingen (zoals Nuenen West) op verkeer(stromen).
- Onderzoek ontsluiting van woningbouwlocatie Nuenen West (uitgevoerd in jan 2018 en vastgelegd in de verkeersstudie Nuenen West). Voor Nuenen West is een auto-ontsluiting vanaf de Europalaan in zuidelijke richting voorzien. Reden is het garanderen van de bereikbaarheid in het zuidelijke deel van Nuenen West en het voorkomen van hoge verkeersintensiteit op de Opwettenseweg; dit laatste vanwege de wens om hier woningen te bouwen en een snelle fietsroute aan te leggen.

De Nuenense visie op gemotoriseerd verkeer is schematisch weergegeven onderstaande figuur.

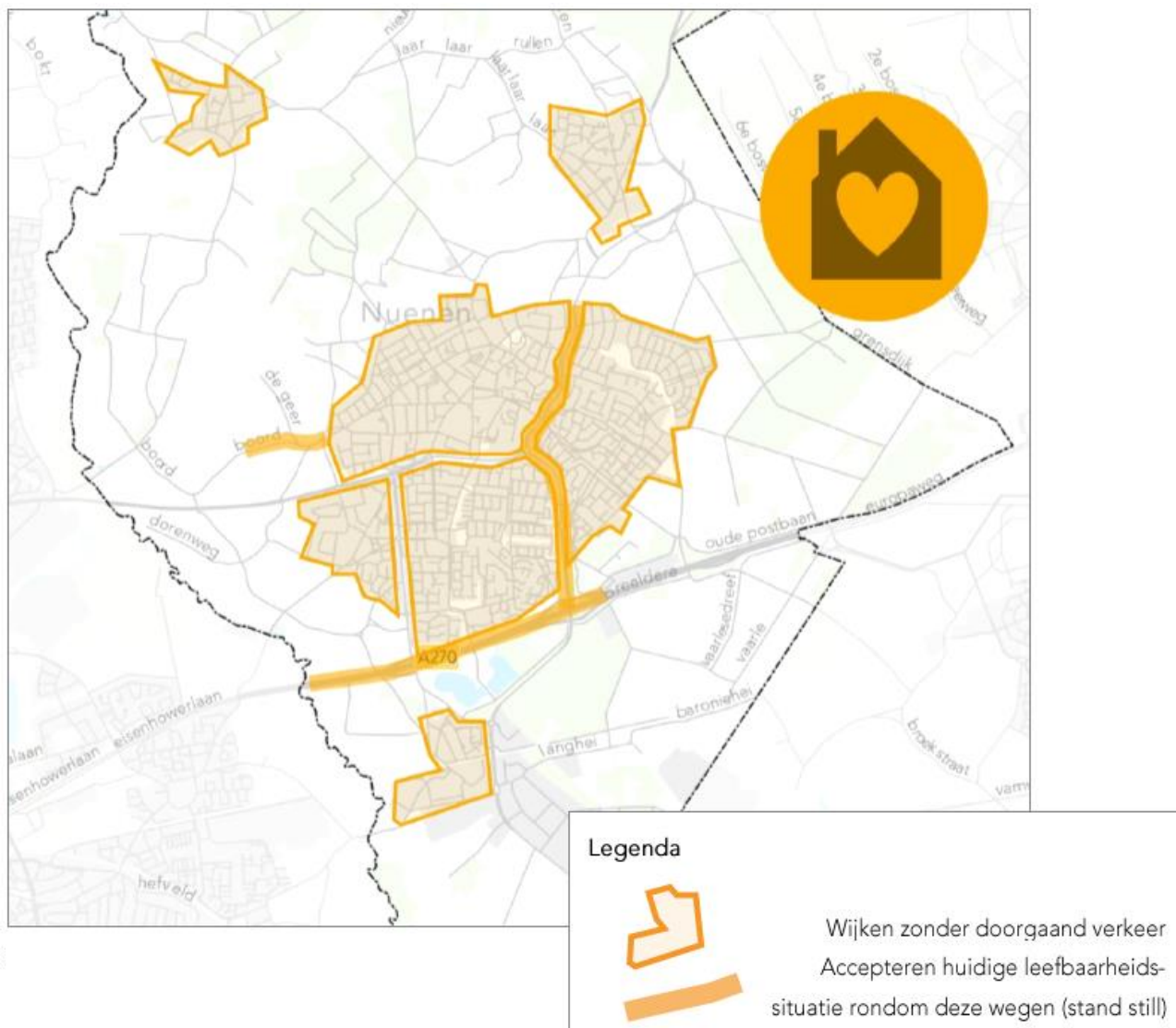


Figuur 1: visie op gemotoriseerd verkeer. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

Voor de ontsluiting van Nuenen West is het onderzoek naar de nieuwe aansluiting op de A270 heel belangrijk. Een nieuwe aansluiting zorgt voor een betere ontsluiting van het woongebied en een ontlasting van de Opwettenseweg, die als fietsverbinding wordt ingericht.

2.2 Leefbaarheid

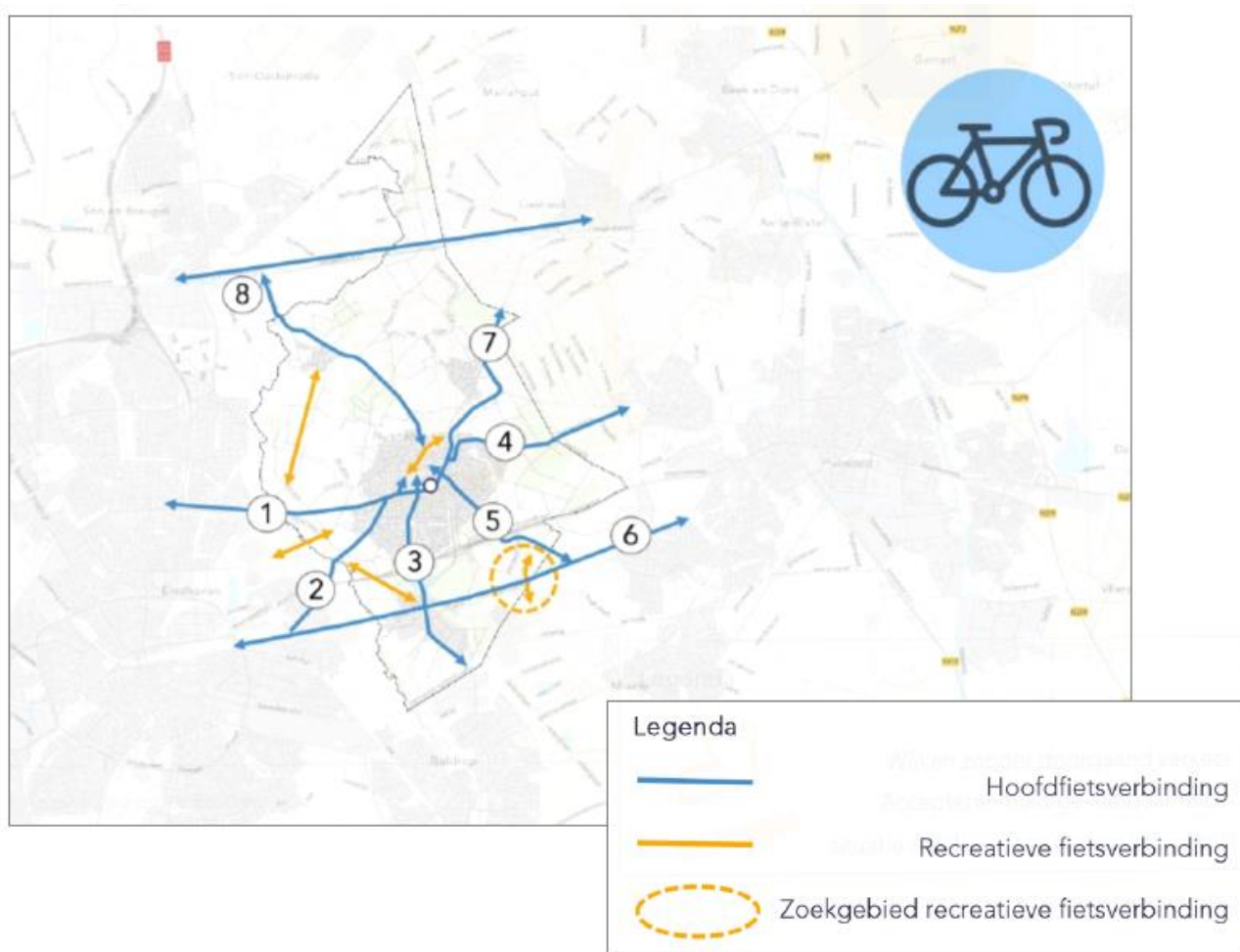
Leefbaarheid en woongenot in Nuenen is erg belangrijk. Het dorpse karakter van Nuenen wil de gemeente verbeteren door de nadelen van het verkeer op hoofdwegen te beperken. De visie op leefbaarheid is schematische weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 2: visie op leefbaarheid. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

2.3 Fietsverkeer

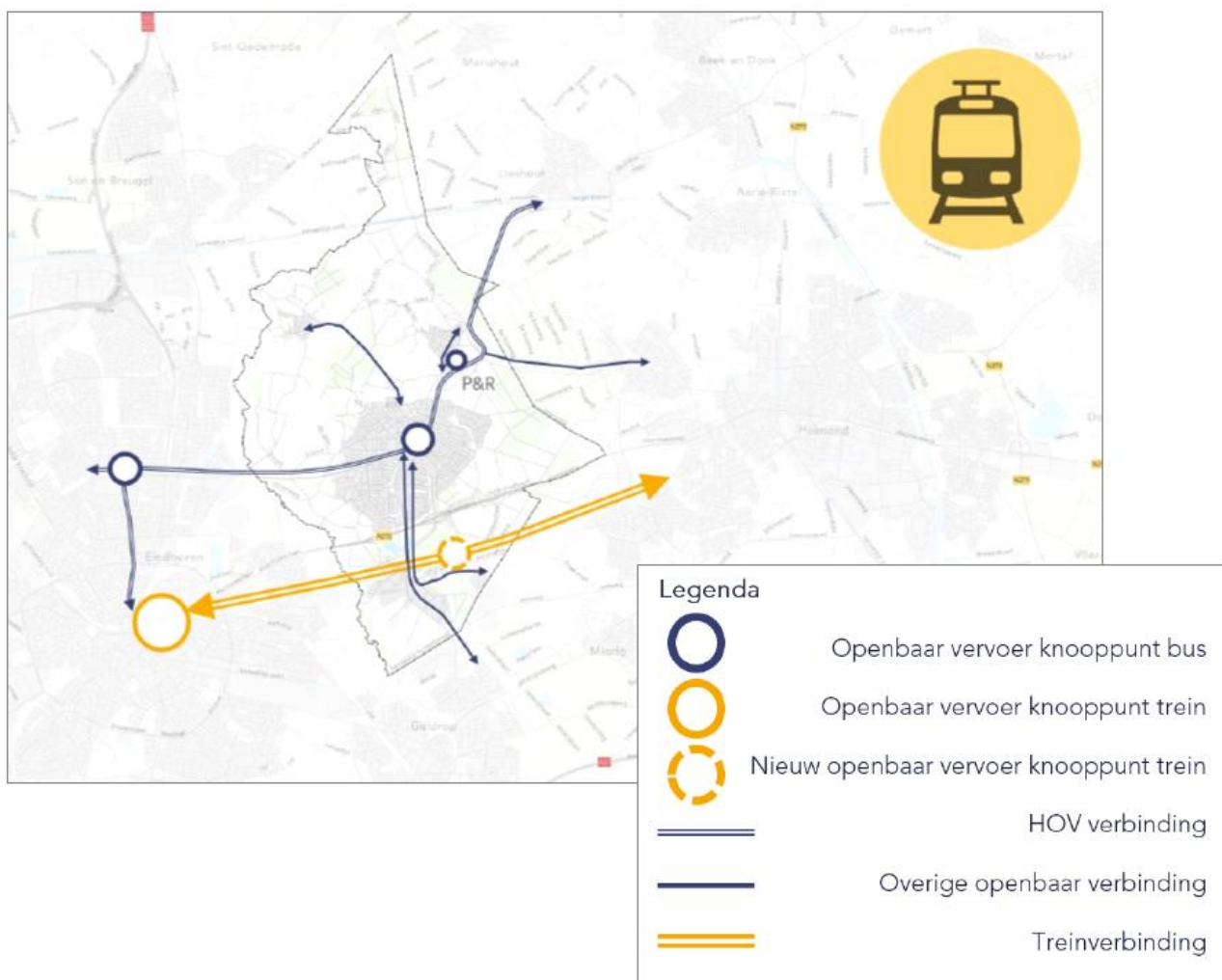
Fietsen is belangrijk in Nuenen en in de regio. Goede recreatieve fietspaden, utilitaire fietsverbindingen en comfortabele fietsvoorzieningen zoals stallingen zijn uitgangspunten. De hoofdfietsroute naar Eindhoven via de Europalaan is reeds ingericht. De snelfietsroute van Eindhoven tot Nuenen busstation via de Opwettenseweg (2 in onderstaande afbeelding) en de Fietsroute van Geldrop tot Nuenen Kerkstraat via Lyndakkers (3 in onderstaande afbeelding) zijn de routes die in de omgeving of door Nuenen West lopen en nog niet volledig zijn uitgevoerd. In onderstaande afbeelding is de visie op fietsverkeer weergegeven. Niet in deze afbeelding opgenomen maar wel van belang zijn de routes naar het centrum. Deze routes zijn benoemd als verbinding die veilig en comfortabel zijn maar worden veelal niet uitgevoerd als hoofdfietsroute.



Figuur 3: visie op Fietsverkeer. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

2.4 Openbaar vervoer

Na de aanleg van de Hoogwaardige Openbaar vervoer Verbinding over de Europalaan richting Eindhoven is de kwaliteit van het openbaar vervoer zeer goed. De frequentie is hoog en er zijn meerdere lijnen door Nuenen. De bewoners van Nuenen West kunnen hier gemakkelijk gebruik van maken vanwege de bushalte aan de Europalaan.



Figuur 4: visie op openbaar vervoer. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

2.5 Verkeer en parkeren centrum

Voor de beleving van het centrumgebied is het belangrijk dat het authentieke dorpskarakter behouden blijft. Doorgaand verkeer door het centrum hoort daar niet bij, een goede bereikbaarheid van het kernwinkelgebied wel. Dit gebied bestaat uit de straten Parkstraat, Park, Berg en Vincent van Goghstraat. Om het centrum van Nuenen aantrekkelijker te maken is inzet op verblijfskwaliteit en langzaam verkeer, regulering van de verkeersstromen en het parkeren in het centrum nodig. De Nuenense visie op verkeer en parkeren in het centrum is in onderstaande afbeelding weergegeven.



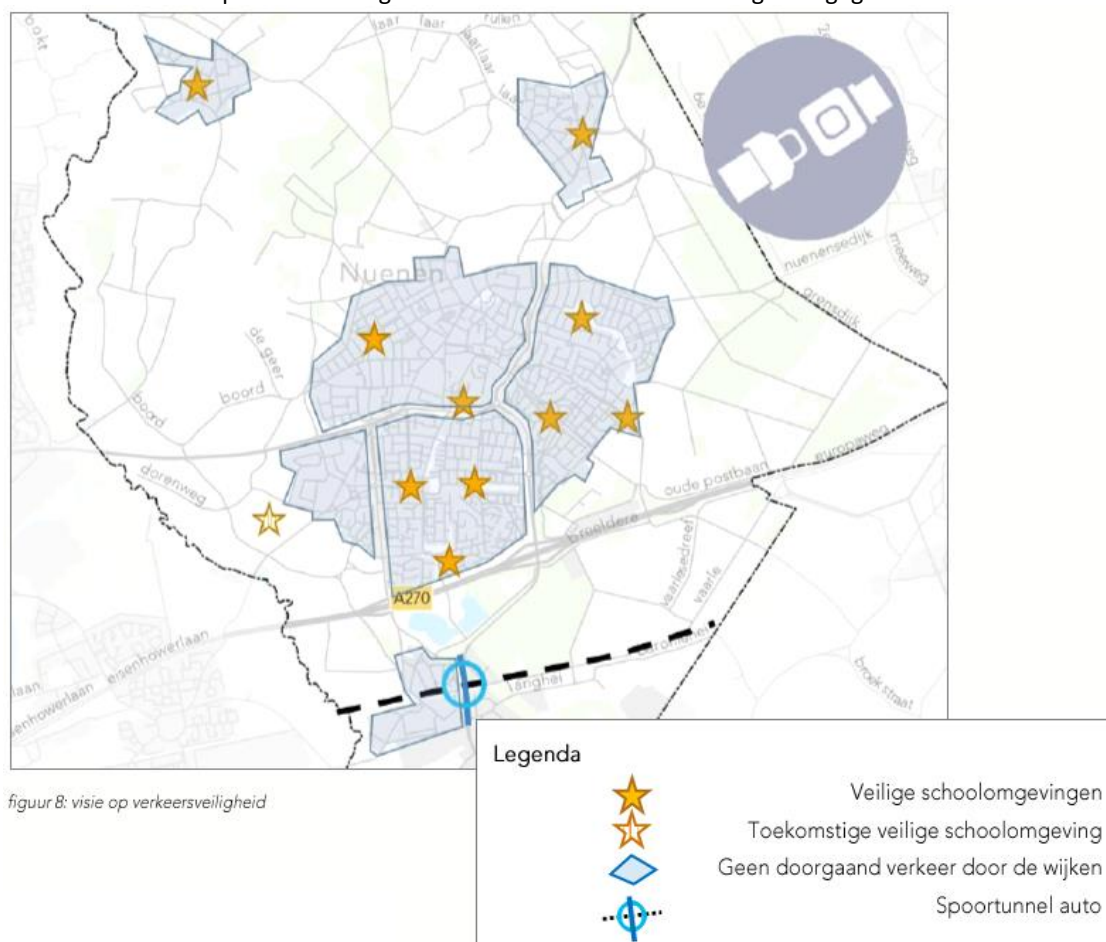
Figuur 5: visie op verkeer en parkeren centrum,. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

2.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde in het verkeersbeleid en belangrijk voor de gemeente. Daarnaast zorgt een goede inrichting van de openbare ruimte voor een vergroting van de verkeersveiligheid. De gemeente Nuenen zet in op het terugdringen van zowel de objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid. Nuenen doet dit met preventief beleid, dat wil zeggen voorkomen van ongevallen door eenduidige inrichting, educatie en voorlichting ter stimulering van verkeersveilig verkeersgedrag. Verkeersveiligheidsbeleid kent de volgende speerpunten:

- Verkeerseducatie: de gemeente stimuleert de scholen (basis en middelbaar) actief bezig te zijn met verkeersveiligheid en sluit aan bij de landelijke, provinciale en regionale campagnes.
- Schoolomgeving: In de omgeving van scholen is er aandacht voor de positie van fietsers en voetgangers en toegankelijkheid van de schoolomgeving. Goede en brede voetgangersvoorzieningen zijn vooral belangrijk in schoolomgevingen waar veel gelopen en gespeeld wordt. Daarnaast zijn de schoolroutes belangrijk. Hierbij is de inzet het voorkomen van halen en brengen met de auto. Voor dit halen en brengen met de auto, wat niet te voorkomen is, zijn goede parkeervoorzieningen op de juiste plaats belangrijk.
- Verkeersveiligheid centrum: de veiligheid voor voetgangers en fietsers kan beter in het centrum. Het doel is het gebruik van de fiets naar het centrum te bevorderen.
- Verkeersveiligheid en geluidsoverlast spoor: Ingezet wordt op het verbeteren van de onveiligheid op de twee spoorwegovergangen nabij Eeneind en de Collse Hoefdijk.

De Nuenense visie op verkeersveiligheid is in onderstaande afbeelding weergegeven.



figuur 8: visie op verkeersveiligheid

Figuur 6: visie op verkeersveiligheid,. Bron Mobiliteitsvisie Nuenen september 2017

2.7 SMART Mobility

SMART Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. Verkeer kan hiermee gestuurd worden, bijvoorbeeld in de routekeuze of keuze van reismomenten. Verder is de verwachting dat binnen SMART Mobility slimme oplossingen voor maatwerkvervoer mogelijk worden en dat de automobilist steeds meer ondersteund wordt in de rijtaken. De gemeente Nuenen volgt de technische SMART Mobility-ontwikkelingen en werkt regionaal mee aan het stimuleren van de ontwikkeling als dat mogelijk en wenselijk is; deze ontwikkelingen kunnen op termijn bijdragen aan het realiseren van de Nuenense beleidsdoelen. Op dit moment zijn er drie opgaven waarin SMART Mobility toepassingen een toevoeging kunnen zijn:

1. Meewerken aan de regionale aanpak luchtkwaliteit m.b.v. SMART Mobility.
2. A270-Smits van Oyenlaan en omgeving: netwerk verkeersmanagement op basis van snelheden en leefbaarheidswaarden, waaronder SMART Mobility (C-ITS – Talking Traffic). Hiermee worden de snelheden en daarmee de routekeuze van verkeer gestuurd, om tot een optimale netwerkverdeling te komen van verkeer op de Nuenense hoofdwegen.
3. Ontsluiting van de kleine kernen met vraagafhankelijk vervoer (Mobility as a Service (MAAS)), als alternatief voor de verdwenen buurtbus naar Nederwetten en Gerwen. Anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

3 Mobiliteitsvisie Nuenen vertaald naar Nuenen West

In deze memo is als uitgangspunt voor de inrichting van Nuenen West het Masterplan “Nuenen West – Dorps Geluk” (Masterplan) gebruikt. Het masterplan is gelegd naast de hierboven samengevatte Mobiliteitsvisie Nuenen, waarbij de verkeerskundige uitgangspunten met elkaar zijn vergeleken. Hiervoor doorlopen we dezelfde zeven thema’s als in het voorgaande hoofdstuk.

Het Masterplan is gericht op de interne ontsluitingsstructuur van Nuenen West. De ontwikkeling vormt de overgang van de huidige kern naar het landelijke gebied, met bebouwing die richting de westrand van het gebied in dichtheid af neemt.

3.1 Gemotoriseerd verkeer

In het masterplan wordt onderstaande afbeelding gebruikt om de ontsluiting voor de verschillende verkeerssoorten binnen Nuenen West te duiden. In deze afbeelding is de Europalaan opgenomen als gebiedsontsluitingsweg. Enkel de Europalaan heeft een functie als *verkeersader*. Deze

gebiedsontsluitingsweg vormt de verbinding met Eindhoven en dient ook als route voor de HOV. Alle andere straten in het gebied hebben als hoofdfunctie *de verblijfsfunctie* en ontsluiten woningen en bestemmingen. In termen van Duurzaam Veilig zijn dit de *erftoegangswegen*.

Gezien de verkeersfunctie in de huidige situatie en de toename daarvan door ontwikkeling van Nuenen West, vraagt barrière werking van de Europalaan om aandacht bij het detailleren van de aansluitingen, en dan met name de oversteekpunten.

In het Masterplan is ook de Dorpslaan benoemd als hoofdontsluiting; hiermee wordt bedoeld een hoofdontsluiting binnen de wijk. In de nadere toelichting op de Dorpslaan wordt al opgemerkt dat deze een 30km/uur inrichting heeft en gemengd verkeer kent (erftoegangsweg, categorie 1).



Figuur 7: opzet ontsluitingsstructuur, bron: Masterplan “Nuenen West – Dorps Geluk”, november 2017

Voor oriëntatie en 'wayfinding' (de aangeboden hulpmiddelen om de weg te vinden) kan de weg een karakteristiek profiel krijgen, maar dat doet niets af aan het ontbreken van hiërarchie of voorrangregelingen. De Dorpslaan is verblijfsgebied, zoals ook andere wegen dat zijn. Verkeerskundig gezien is de Dorpslaan dan ook te categoriseren als erftoegangsweg (categorie 1). In figuur 8 wordt het ideaalbeeld geschetst van een erftoegangsweg.

Parkeren gebeurt in principe op eigen terrein volgens het Masterplan. Dit is een goed uitgangspunt. In de praktijk gebeurt dit lang niet altijd, zeker als het om parkeerplaatsen in een garage gaat. De kans bestaat dat bewoners dan op straat parkeren. Bovendien moet er niet voorbij gegaan worden aan stoppen en parkeermogelijkheden voor bezorgdiensten en bezoekers in het gebied. Daarom wordt in het uitontwerpen van de bouwvelden ook rekening gehouden met voldoende (bezoekers)parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeermogelijkheden voor deze beide groepen, is bij verdere detaillering dan ook punt van aandacht. Met het oog op de locatie ligt het voor de hand om de parkeerkecijfers voldoende ruim te kiezen; deze zijn dan ook vastgelegd in de beleidsregel 'parkeren' in het bestemmingsplan. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte te clusteren, kan eventuele overcapaciteit in het parkeren in de toekomst een andere functie krijgen.

3.2 Leefbaarheid

De Nuenense visie op leefbaarheid in de Mobiliteitsvisie is vertaald in Nuenen West door grote aaneengesloten verblijfsgebieden te ontwerpen. De snelheden zijn daar laag en de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer zijn zodanig dat de leefbaarheid voor aanwonenden geborgd is. Alleen de Europalaan en de Geldropsedijk (buiten het plangebied, ten oosten van en niet grenzend aan Nuenen west) zijn verkeersaders met een gebiedsontsluitingsfunctie, maar daar zijn geen woningen direct aan gelegen: langs de Europalaan wordt gewerkt met een parallelstructuur bij de woningen. Op de Europalaan wordt extra stil asfalt toegepast, wat de leefbaarheid ten goede komt.

3.3 Fietsverkeer

In de eerder getoonde opzet ontsluitingsstructuur (figuur 7) staan ook de fietsroutes. In de opzet van de ontsluitingsstructuur worden de recreatieve routes voor fiets benoemd. Punt van aandacht bij verdere detaillering is op welke wijze de langzaam verkeersontsluiting aansluit op utilitaire verbindingen in Nuenen. Hierbij moet worden gedacht aan de fietsverbindingen vanuit Nuenen West naar bestemmingen in Nuenen, zoals het winkelcentrum, middelbare scholen en andere voorzieningen. Het is niet noodzakelijk dat deze verbindingen worden uitgevoerd als fietspaden, maar deze routes moeten echter wel benoemd worden als fietsroutes. De Opwettenseweg dient in de toekomst als de belangrijkste fietsroute tussen Nuenen West, het centrum van Nuenen en Eindhoven.

In de tekst van het masterplan wordt een fijnmazig netwerk voor fietsen benoemd. De detaillering van dit fietsnetwerk vraagt nog aandacht, waarbij ook voldoende maatvoering van de gewenste doorsteken aandachtspunt is. Doorsteken die enkel voor voetgangers zijn ontworpen worden in de praktijk ook gebruikt door fietsers. Hierdoor kunnen klachten ontstaan. In het uitontwerpen van de bouwvelden, waar de stedenbouwkundige inrichting exact wordt uitgewerkt, dient hiervoor aandacht te zijn.

3.4 Openbaar vervoer

Om optimaal aan te sluiten bij het kwalitatief Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Nuenen is voor Nuenen West vooral de HOV halte op de Europalaan van belang, naast de openbaar vervoer halte op de Geldropsedijk (Bushalte Eeneind). Naar deze beide locaties dienen loop- en fietsroutes heen te leiden, deze worden in het uitontwerpen van de bouwvelden meegenomen. Ter plaatse van de haltelocaties dient ook een veilige oversteekvoorziening aanwezig te zijn; deze worden gevormd door de aanwezige fiets- en voetpaden en de oversteek bij de rotonde op de Europalaan.

3.5 Verkeer en parkeren centrum

Om het centrum leefbaar en bereikbaar te houden, is het gewenst om vanuit Nuenen West directe routes naar het centrum van Nuenen te hebben. Dit ter ondersteuning van het voorkomen/verminderen van gemotoriseerd verkeer.

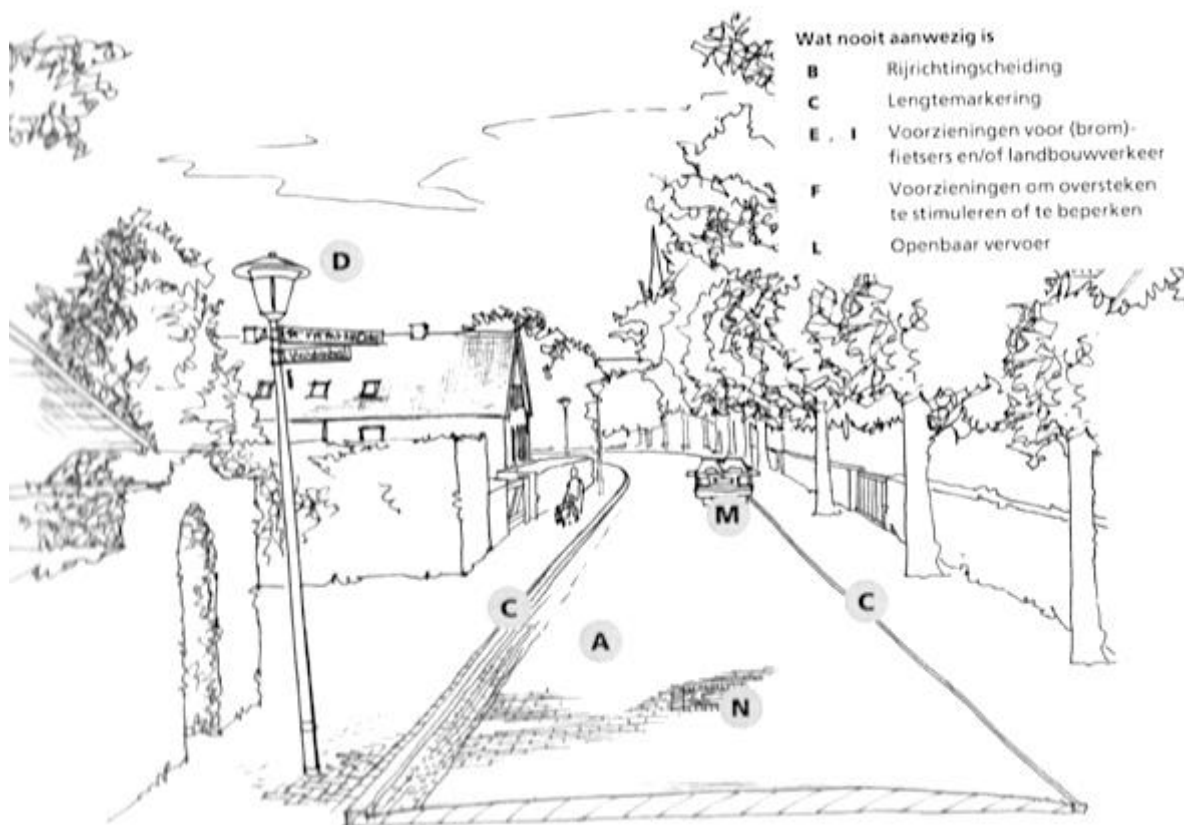
In de route naar het centrum kruist een deel van de bewoners uit Nuenen West, het zuidelijke deel, de Europalaan. Op de Europalaan zijn diverse plaatsen voorzien waar oversteken veilig mogelijk is. Naar deze oversteken over de Europalaan dienen directe looproutes te worden voorzien vanuit het zuidelijke deel van Nuenen West. Vanuit het noordelijke deel van Nuenen West zijn directe looproutes aansluitend op de structuur rond het centrum gewenst.

3.6 Verkeersveiligheid

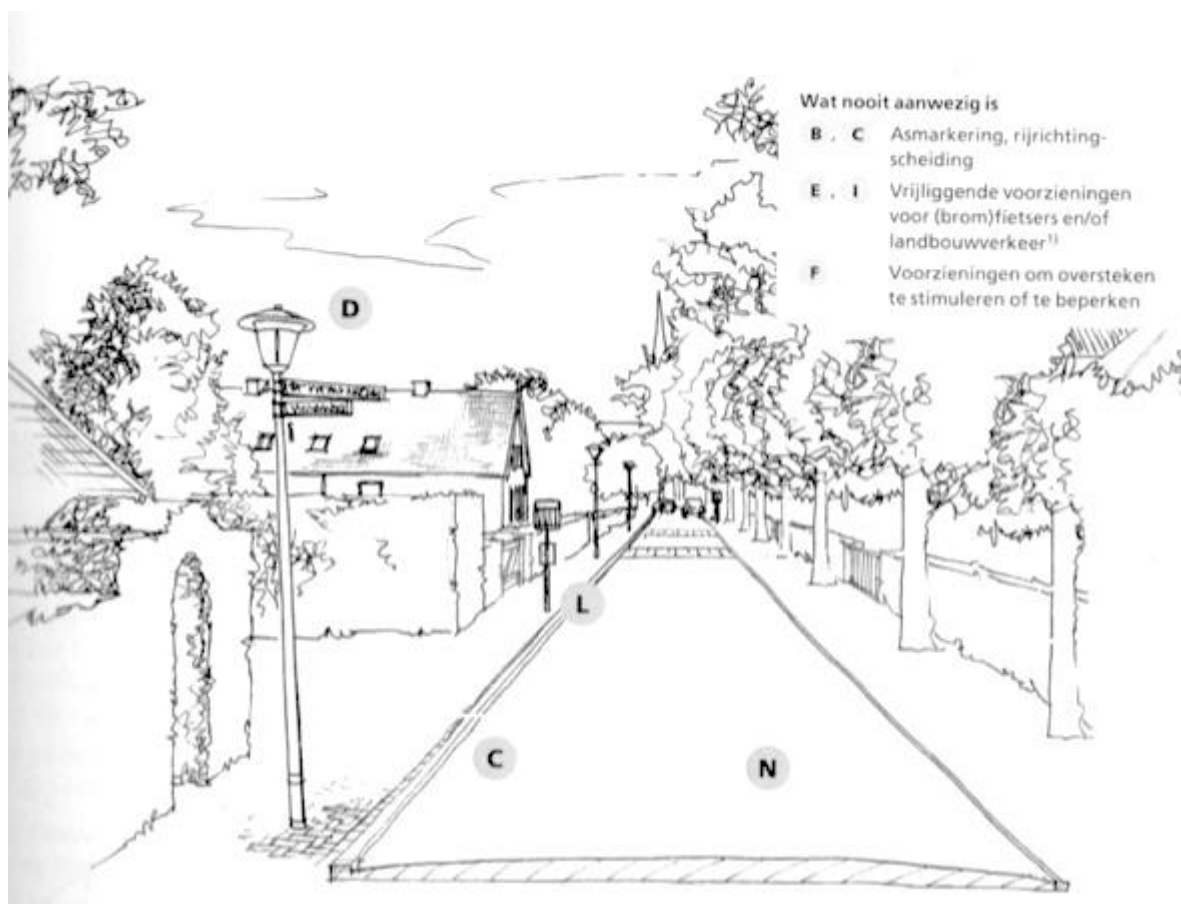
De Nuenense visie op Mobiliteit geeft aan dat aangesloten dient te worden bij de uitgangspunten van duurzaam veilig. De getoonde dwarsprofielen in het Masterplan "Nuenen West = Dorps Geluk" voldoen in hoofdlijnen aan dit uitgangspunt met uitzondering op de volgende onderdelen:

- De trottoirs langs de Dorpslaan zijn nu voorzien met een breedte van 1,8 m. Dit is de minimale maat conform CROW. Het is gewenst de trottoirs tenminste 2 m breed te maken. Dit in verband met het voorkomen van obstakels waardoor plaatselijk de breedte wordt verminderd (kabelkastjes, prullenbakken, lantaarnpalen ed.) en er bij 1,8 m niet voldoende ruimte voor een rolstoel kan overblijven;
- het lopen over groen zoals aangegeven bij de linten is niet gewenst. Of men loopt op de weg of men heeft een voetpad. Voor het lopen op de weg is het gewenst dat de snelheid erg laag is >15km/uur en er voldoende voetgangers zijn. Als aan een van beide niet wordt voldaan is het gewenst voor voetgangers een eigen voetpad aan te geven;
- de minimale rijbaanbreedte bij twee-richtingen verkeer en fietsers op de rijbaan is 4,8 m conform CROW. De optimale breedte (CROW) is 5,8 m.

Het verdient aanbeveling om de basiskennmerken van de erftoegangsweg (CROW) te volgen. Omdat het nieuwe wegen zijn, zouden die dicht bij het ideaalbeeld moeten liggen. De wegen moeten tenminste voldoen aan het minimale beeld voor een erftoegangsweg.



Figuur 8 Ideaalbeeld erftoegangsweg , uitgaande van basiskkenmerken [Bron: CROW]



Figuur 9 Minimaal beeld van een erftoegangsweg, uitgaande van basissenmerken [Bron: CROW]

In het Masterplan is niet aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met de kruispunten van de woonstraten onderling. Op kruispunten, anders dan de aansluitingen op de gebiedsontsluitingswegen, zijn verkeersregelinstantaties niet gewenst. Het verhogen van de attentie is een belangrijk uitgangspunt bij verdere uitwerking. Het verhogen van de attentie kan bijvoorbeeld worden gedaan door een deel van de kruispunten uit te voeren als kruispuntplateau.

Bij verdere detaillering van de wegenstructuur is aandacht voor de minder valide en/of mensen met kinderwagens gewenst. Door het uitvoeren van de kruispunten met plateaus die ook de straat in lopen is het mogelijk de oversteken op eenzelfde hoogte uit te voeren. Als dit niet mogelijk is, dienen er bij iedere zijstraat/ kruising goede overgangen in hoogte gemaakt te worden. In het (civiel)technisch uitontwerpen van de bouwvelden dient dit meegenomen te worden

Er is niet aangegeven of straten eenrichtingsverkeer worden. Dit is niet gewenst, dus de minimale breedte van de linten is ook 4,8 m voor de rijbaan. Het niet gewenst zijn van eenrichtingsverkeer hangt samen met de snelheidsverhoging (men verwacht geen tegenliggers) en de onleesbaarheid van een wijk (een andere route in als uitgang). In het (civiel)technisch uitontwerpen van de bouwvelden dient dit meegenomen te worden

Als onderdeel van de verkeersveiligheid is in de Mobiliteitsvisie specifiek aandacht voor schoolomgeving. Hoewel de Mobiliteitsvisie geen richtlijnen noemt zijn de volgende algemene uitgangspunten zeker van belang:

- Leg de toegang van een school aan een of meer rustige straat (dit is gedaan door de toegang niet aan de Dorpslaan te situeren); zorg dat de toegang daar ook een overmaat aan ruimte voor voetgangers heeft (hier is voldoende ruimte voor en dit dient in het civieltechnisch ontwerp meegenomen te worden);
- Zorg dat ouders die kinderen met de auto brengen de ouders die met de fiets of te voet kinderen naar school brengen niet of minimaal hinderen. Zorg voor goede en voldoende parkeergelegenheid in de omgeving van de toegang maar niet direct voor de toegang. De situeren van de parkeerplaatsen rondom het park zorgen hiervoor;
- Zorg voor een overzichtelijke en ook als zodanig herkenbare schoolomgeving. Daarbij hoort ook snelheidsremming om een veilige situatie rondom de school te hebben. In het civieltechnisch ontwerp voor de Dorpslaan en de weg bij de school dient dit meegenomen te worden;
- In het ontwerp van het gebouw en de ruimte om de school is het gewenst dat er meerdere ingangen zijn voor kinderen die zelfstandig naar school komen, gekoppeld aan hun loop en/of fietsroute:
 - De locatie van de fietsen stalling dient gekoppeld te zijn aan een goede route voor fietsers. In het ontwerp is dit in de directe omgeving voorzien; in de nog te ontwikkelen en ontwerpen bouwvelden rondom de school dient dit meegenomen te worden;
 - Het onderwijzend personeel zal ergens in de omgeving parkeren; hiervoor zijn specifieke parkeerplaatsen voorzien;
- De school wordt ook bevoorraad door vrachtverkeer; de kinderen gaan ook op (school-)reis daarvoor is een locatie voor een schoolbus. De toegang voor de ouders die de kinderen met de auto naar school brengen, kan daarvoor gebruikt worden.

De afval inzameling geschiedt met vrachtwagens. Voor deze vrachtwagens is het niet wenselijk om achteruit een weg in te steken. Ze rijden bij voorkeur vooruit en verlaten de plaatsen waar afval wordt aangeboden, zonder daarbij te moeten keren. Voor eventuele verzamel containers wordt veelal gebruik gemaakt van een groter voertuig. Vooraf plannen waar deze containers in de openbare ruimte zijn (bereikbaar voor bewoners die lopen, en ophalers met een vrachtwagen) biedt meerwaarde in het uiteindelijke ontwerp. In de bouwveldontwerpen kan dit meegenomen worden.

Voor bezorgers is het gewenst dat zij kort voor hun bestemming kunnen stoppen. Dit kan op woonstraten gewoon aan de kant van de weg en er hoeft niet voorzien te zijn in een parkeerplaats. Echter als er een voertuig stil staat dienen fietsers en andere auto's dit voertuig wel te kunnen passeren (vandaar de minimale breedte van 4,8 m).

Het is belangrijk dat de school zelf initiatief toont om het verkeer goed te regelen. Goede samenwerking met verkeersouders, communicatie van gewenst gedrag via schoolgids etc. is even belangrijk als een goede inrichting van de schoolomgeving.

Ook zijn er voorbeelden waar vuilnisophaaldiensten de schoolspits mijden; dit is voor beide partijen aantrekkelijk.

3.7 SMART Mobility

Nuenen is enthousiast over de mogelijkheden die SMART Mobility kan bieden en wil hier graag bij aanhaken. In de wijk Nuenen West lijken voorsnog weinig directe aanknopingspunten, maar SMART Mobility past goed bij de dorpse setting. Zo kan er een begin gemaakt worden door een slimme infrastructuur voor elektrisch rijden aan te leggen, autodelen te introduceren en afhaalpunten voor internetaankopen uit te rollen over het gebied.

4 Conclusie en aanbevelingen

In het Masterplan “Nuenen West – Dorps Geluk” zijn aanzetten gegeven voor de opzet van de openbare ruimte in dit nieuwe deel van Nuenen. De opzet van de interne wegenstructuur Nuenen West sluit logisch aan op de uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie van de gemeente Nuenen.

Vanuit het principe van ‘wayfinding’ dient de Dorpstraat een herkenbaar profiel te hebben, maar dit kan goed gecombineerd worden met de verblijfsfunctie die de weg heeft. Een hiërarchie zou ook niet in lijn zijn met de systematiek binnen de Mobiliteitsvisie.

De routes binnen het gebied zijn voor de meeste verkeerssoorten uitgewerkt. Om de doelen uit de Mobiliteitsvisie te bereiken is een uitwerking van de inrichting van de wegen op enkele onderwerpen nog wel wenselijk. Dit vraagt echter om een detailniveau, dat (pas) wordt bereikt bij het stedenbouwkundig en (civiel)technisch uitontwerpen van de verschillende bouwvelden.

Wat nog aandacht vraagt bij verdere detaillering in het ontwerpproces:

- Externe aanhechting van het fietsnetwerk, waarbij ook voldoende maatvoering van de gewenste doorsteken wordt aangebracht. Denk aan doorsteekjes voor fietsers en verbindingen met fietsroutes. Deze doorsteekjes zijn vanzelfsprekend ook te gebruiken voor voetgangers, zoals dat in de dorpse setting gebruikelijk is.
- Naar beide haltes loop- en fietsroutes laten leiden en ter plaatse van de haltelocaties een veilige oversteekvoorziening voorzien.
- Vanuit het noordelijke deel van Nuenen West zijn directe looproutes aansluitend op de structuur rond het centrum gewenst.
- Een visie ontwikkelen voor de vuilophaal- en bezorgdiensten.
- Daarnaast vraagt de schoolomgeving een zorgvuldige uitwerking om toekomstige problemen te voorkomen.

Er moeten aantrekkelijke en verkeersluwe relaties ontstaan met de belangrijkste bestemmingen, zoals het bestaande Nuenen, het winkelcentrum, (middelbare) scholen, bibliotheek en sportvelden.