



Nuenen



## Module 4 Openbaar vervoer

### 4.1 Inleiding

#### Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een Mobiliteitsvisie die vastgesteld is door de gemeenteraad. De visie krijgt een doorvertaling in zeven modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket.

#### Van Visie naar module Openbaar vervoer

In de Mobiliteitsvisie hebben we aangegeven dat Nuenen goede verbindingen voor het openbaar vervoer erg belangrijk vindt. De huidige kwaliteit is goed, dit willen we behouden en waar mogelijk verbeteren. We hebben daarom een gemeentelijk openbaar vervoer netwerk benoemd, waar visueel is gemaakt wat de ambities zijn. Hoewel de gemeente beperkt invloed heeft op het openbaar vervoer, zien we wel beleidsmatige kansen voor optimalisatie van de bereikbaarheid. Dit doen we door weloverwogen mee te werken aan de inrichting van het regionale openbaar vervoer systeem en door de haalbaarheid van buurtbuslijnen te onderzoeken. Waar mogelijk willen we met slimme en innovatieve maatregelen het openbaar vervoer en de bijhorende voorzieningen in Nuenen verbeteren en toegankelijker maken.

#### Verband met andere modules

De module Openbaar vervoer heeft een relatie met de modules Fietsverkeer en Parkeren en verkeer centrum. Zo hebben deze modules betrekking op de bereikbaarheid van openbaar vervoer haltes. Denk daarbij aan fietsbereikbaarheid en fietsparkeren en aan looproutes tussen openbaar vervoer haltes en voorzieningen in het centrum. Daarnaast is er een link met de module Smart Mobility, beleid over slimme alternatieve vervoerswijzen en collectieve systeem komt daarin terug.



Nuenen



## 4.2 Waar staan we nu?

### 4.2.1 Huidige situatie

#### HOV Europalaan

Gemeenten hebben slechts indirect invloed op de kwaliteit van het openbaar vervoer. Andere partijen zijn verantwoordelijk voor de financiering en uitvoering van lijndiensten. Verkeerslichten en busbanen hebben een positieve invloed op de kwaliteit, zoals bijvoorbeeld op de Europalaan. Dat is een eenmalig spraakmakend voorbeeld, waarmee hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) mogelijk geworden is tussen Nuenen en Eindhoven. Het project had vele doelen. Het primaire doel voor openbaar vervoer was het inrichten van een systeem, als alternatief voor sommige verplaatsing per auto. Dat lijkt gelukt.



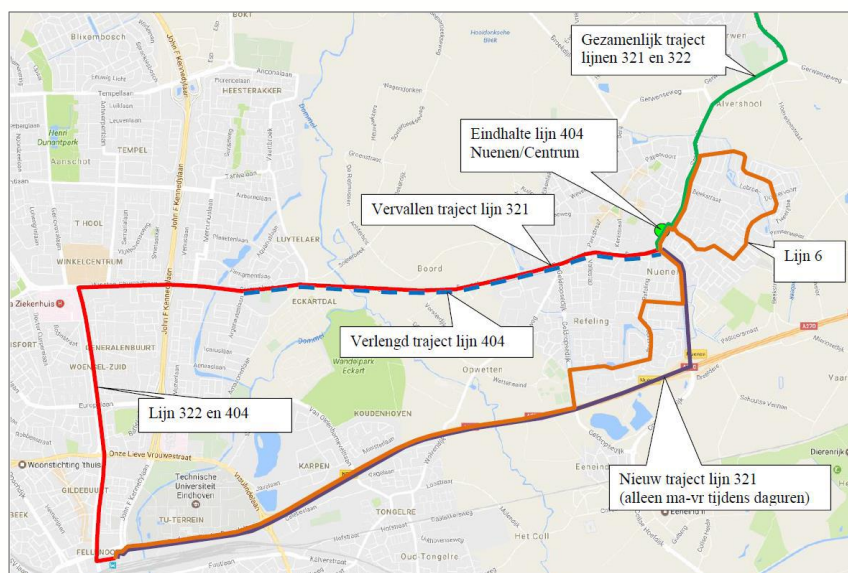
figuur 1: HOV2 Nuenen - Eindhoven

Inmiddels is het project geëvalueerd. Ook het openbaar vervoer heeft geprofiteerd van de reconstructie. De gehele lijn kent een groei van 3,5 naar 4 miljoen reizigers in 2017. De HOV2 voldoet (vrijwel altijd ruim) aan de vereiste minimum snelheid. Daarmee is het HOV een goede concurrent van de auto, omdat de snelheid van de bus snelheid is toegenomen en het autoverkeer de afgelopen 5 jaar minder snel van en naar de stad rijdt. Na aanleg van de tunnel bij de Montgomerylaan in Eindhoven verbetert de situatie verder. De regionale ambitie is het HOV-netwerk uit te breiden in de rest van Eindhoven en regio.



## Dienstregeling

De dienstregeling is in handen van concessiehouder Hermesgroep in opdracht van de provincie. Bij aanbesteding wist Hermesgroep de hoogste kwaliteit te bieden binnen het beschikbare budget. Jaarlijks optimaliseert de vervoerder de dienstregeling, zij nemen daarbij het voortouw en gemeenten kunnen reageren. In 2016 verdwenen de buslijnen 21 en 22 uit de dorpskern Gerwen. Sinds december 2017 rijdt lijn 404 door tot Nuenen-Centrum, via HOV2/ Europalaan, waardoor de HOV2-frequentie versterkt wordt. Lijn 321 gaat daarentegen rechtstreeks naar de Eindhoven CS via de Smits van Oyenlaan (werkdagen). Daarnaast zijn er extra ritten op lijn 6. Voor Nuenen en HOV2 is de frequentie in orde, maar qua HOV wel aan de ondergrens. Een extra rit in de ochtendspits is gewenst. Lijn 6 is de ontsluitende lijn door Nuenen-Oost en -Zuid.



figuur 2: buslijnen in en om gemeente Nuenen (situatie dienstregeling 2018)

De dienstregeling is per december 2018 iets gewijzigd, Daarbij zijn vooral buurtbuslijnen toegevoegd. Buurtbus rijden van Best via Son en Breugel, Nederwetten, Nuenen en Eeneind naar Geldrop. Lijn 259 (die eerst van Beek en Donk via Stiphout naar Nuenen reed) verbindt Gerwen met het centrum van Nuenen. Door deze busverbinding zijn al onze dorpskernen weer bereikbaar met het openbaar vervoer. Bovendien hebben we een rechtstreekse verbinding met het ziekenhuis in Geldrop vanuit Nuenen. Het gaat hier wel om een pilot. Om de verbinding na de pilot van twee jaar in de lucht te houden, moeten er in het eerste jaar gemiddeld minimaal 250 reizigers per maand reizen op het nieuwe traject Nederwetten – Nuenen – Geldrop, dus 3.000 per jaar. In het tweede jaar loopt dit aantal op naar minimaal 400 reizigers per maand, dus 4.800 per jaar. Wanneer na twee jaar blijkt dat deze doelstelling niet is gehaald, wordt de maatregel teruggedraaid.



Nuenen

Aa



figuur 3: buslijnen in en om gemeente Nuenen (situatie dienstregeling 2018)

### Nieuwe HOV bus

Het nieuwe type HOV-bus, de elektrische gelede bus van VDL, de Evolans, rijdt nu op het hele stuk HOV2. Dit betekent een juiste stap in richting van herkenbaar HOV met de juiste uitstraling: dus 'zero-emission' in combinatie met verwachte 'look & feel'. De stiptheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling lijkt toegenomen. Deze real-life data kan door middel van observaties verzameld worden. Die observatie is nog niet toegepast.



figuur 4: nieuw type HOV bus

## 4.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

### Geen beleid

Nuenen heeft, buiten de infrastructuur, weinig invloed op het openbaar vervoer voor wat lijnen en dienstregelingen betreft. Daarom hebben wij nog geen bestaand beleid op het gebied van openbaar vervoer. We nemen wel deel aan regionale overleggen en adviseren bij wijzigingen van de dienstregeling.



Nuenen



### Subsidie buurtbus

De buurtbus is een aparte vorm van openbaar vervoer en rijdt van kleinere naar grotere plaatsen, volgens een vaste dienstregeling en een vaste route. Buurtbussen zijn meestal kleinere bussen (maximaal 8 personen), die worden gereden door vrijwilligers. Ze rijden van maandag t/m vrijdag. Omdat het een vrijwilligersorganisatie is, stimuleren wij deze met een vaste jaarlijkse subsidie van € 580,-.

### Abri's en DRIS

De abri's zijn in Nuenen eigendom van de exploitant die hiervoor reclame-inkomsten genereert. Alleen de abri's langs de HOV-lijn zijn eigendom van de gemeente en voorzien van dynamische reizigersinformatie. In 2019 gaan we kijken welke abri's in Nuenen Nuenen-Zuid geplaatst worden. We hebben in deze wijk relatief veel haltes, dicht op elkaar. Dat is wel gunstig voor de loopafstanden, maar minder voor de snelheid van de bus. De keuzes nemen we mee in de reconstructieplannen voor de Arnold Pootlaan en de Brabantring.



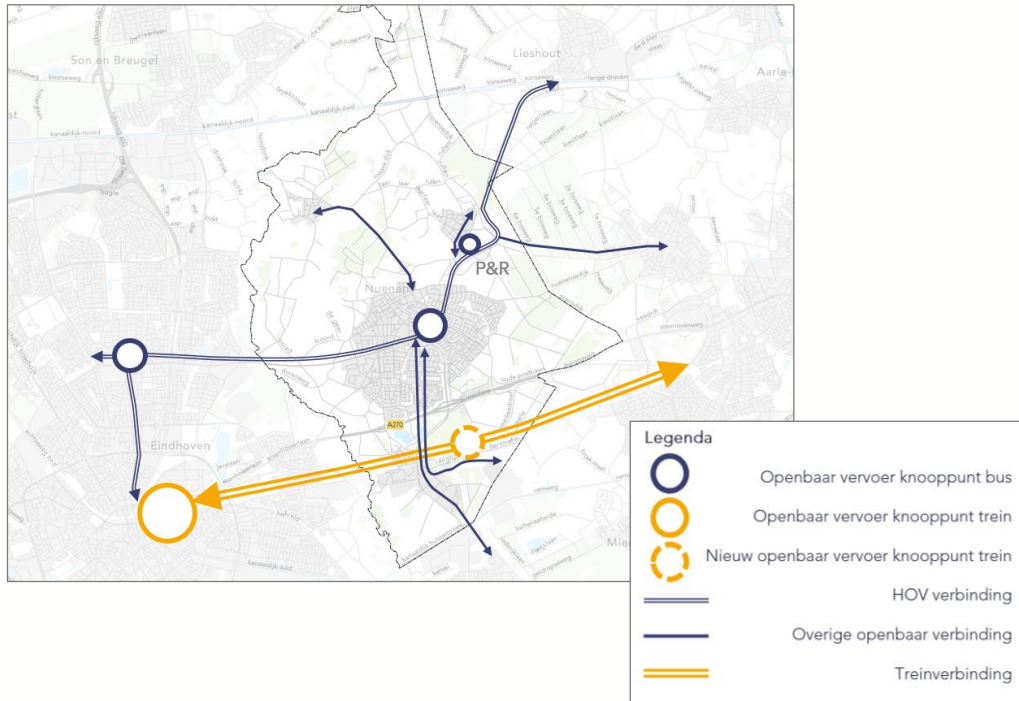
figuur 5: ontwerp van abri in Nuenen

### Openbaar vervoer netwerk

In de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat Nuenen goede verbindingen voor het openbaar vervoer belangrijk vindt. De huidige kwaliteit is goed, dit willen we behouden en waar mogelijk verbeteren. We hebben daarom een gemeentelijk openbaar vervoer netwerk benoemd, waar visueel is gemaakt wat de ambities zijn. In figuur 6 is ons gewenste netwerk weergegeven.



Nuenen



figuur 6: openbaar vervoer netwerk



Nuenen



## 4.3 Nieuw beleid

Het hieronder beschreven nieuwe beleid voor openbaar vervoer betreft een actualisatie van dit onderdeel uit de Mobiliteitsvisie.

### 4.3.1 Park & Ride en vrijliggende busbaan richting Gerwen in Planstudie Nuenen

De regionale bereikbaarheidsagenda heeft aandacht voor de Nuenense situatie, onder andere met enkele interessante projectfiches. Het realiseren van een Park & Ride in Gerwen, het doortrekken van de HOV2 van Nuenen naar Gerwen als vrijliggende busbaan en het vervolg van de doorstroom-as van Gerwen naar Gemert. Nut en noodzaak onderzoeken we bij de Planstudie Nuenen van de bundelroutes.

Daarbij kijken we ook naar het herinrichten van de Smits van Oyenlaan, een busbaan maakt daarbij hoogstwaarschijnlijk weinig kans van slagen. De bus kan meerijden met het autoverkeer. Daarnaast verwachten wij dat het effect (aantal overstappers van auto naar openbaar vervoer) beperkt is, tenzij een stevig ontmoedigend beleid (slechte doorstroming en extreme parkeertarieven in de stad) gehanteerd wordt.

### 4.3.2 Haalbaarheidsstudie verbindingen Nederwetten, Geldrop, Gulbergen/Eeneind en Gerwen (voorkeur buurtbuslijn)

We willen graag dat alle kernen van Nuenen goed ontsloten zijn met openbaar vervoer. We gaan de haalbaarheid van verbindingen van Nuenen via naar Geldrop (ook ten behoeve van bedrijventerrein Eeneind), van Nuenen naar Landgoed Gulbergen-Dierenrijk Europa en naar de kernen Gerwen, Nederwetten en Eeneind beoordelen. Hiervoor loopt een buurtbuspilot Best-Son-Nuenen-Geldrop (zie huidige situatie). Bij het slagen van deze pilot is er geen prioriteit voor invoeren van een vraagafhankelijk systeem, zoals bijvoorbeeld Bravoflex<sup>1</sup>. We houden de mogelijkheid open indien de pilot niet start of geen succes is. Slimme technologische vervoersvormen vormen een mogelijk alternatief voor de buurtbussen. Zie hiervoor de module SMART Mobility.

### 4.3.3 Stimuleren en promotie openbaar vervoer

We zijn tevreden over het huidige voorzieningenniveau en de frequentie van het openbaar vervoer door Nuenen. Dit willen we in ieder geval graag handhaven in overleg met onze regionale partners. We blijven daarom, samen met hen, in overleg met de concessieverleners. In de praktijk worden knelpunten of ambities voor nieuwe ov-verbindingen (kleine aanpassingen dienstregeling) gedeeld. Hiervoor is er overleg tussen Hermesgroep en gemeente. Vervolgens dient gemeente een businesscase in, die de provincie beoordeelt.

---

<sup>1</sup> Bravoflex is een flexibele vervoersservice op afroep die zonder vaste route rijdt van halte naar halte.



Nuenen



We zien graag dat er vanuit Woensel overstapmogelijkheden komen op streekbussen naar het noorden en naar Eindhoven Airport. Daarmee is het (om)reizen via Eindhoven cs niet altijd meer nodig. Verder zien we geen concrete knelpunten of ambities in het huidige lijnennet. Evenmin zien we lokale kansen in het verhogen van de frequentie van het openbaar vervoer, ook niet 's avonds of in het weekend. De gemeente betaalt en bepaalt dit niet. Ook wij vinden het onverantwoord om lege bussen te financieren. Hiervoor moeten dan andere vraagafhankelijke systemen voor ontstaan, zoals buurtbus of flexbus, met kleinere voertuigen.

Het is belangrijk om meer reizigers naar het openbaar vervoer te lokken, daarvoor is het nodig om een campagne op te starten. Het doel is om gewoontes van automobilisten te doorbreken en te laten zien dat voor Nuenenaren het openbaar vervoer een goede concurrent is van de auto. We willen herhaaldelijk, en over een lange periode, inzicht geven in alternatieve reismogelijkheden binnen het openbaar vervoer. We denken daarbij aan het zichtbaar maken van openbaar vervoer routes, verwachte reistijd, kosten en frequentie. We zien dit niet primair als taak van de gemeente en sluiten daarvoor aan bij de marketingstrategie van de provincie en de concessiehouder (Hermesgroep).

#### 4.3.4 Opwaarderen centrale bushalte Nuenen

Het opwaarderen van de centrale bushalte in Nuenen is door de regio opgenomen als 'OV-knooppunt Nuenen' in de bereikbaarheidsagenda. Als lange termijnmaatregel zien wij kansen voor deze maatregel in het regionale openbaar vervoer systeem.

Op korte termijn geven wij deze maatregel minder prioriteit omdat de voorzieningen nu al prima zijn en de inpassing van extra parkeerruimte lastig is. Bij eventuele realisatie van een Park & Ride in Gerwen is het opwaarderen van de centrale halte ook overbodig. Die afweging (te maken in de Planstudie Nuenen) wachten we af.

#### 4.3.5 Toegankelijke routes openbaar vervoer voorzieningen

In de mobiliteitsketen verdient de bereikbaarheid van haltes aandacht. We vergroten de toegankelijkheid voor mindervaliden door, indien nodig, aanvullende verbeteringen te realiseren bij bushaltevoorzieningen en de toeleidende routes. Prioriteit heeft het verbeteren van de looproutes vanuit het centrum van Nuenen naar het centrale busstation. In de praktijk zien we dat de routes logisch en goed aansluiten. Bij reconstructieplannen van de busroutes en de omliggende wijken zoeken we kansen voor verbeteringen.





Nuenen



#### 4.3.6 Lobby en onderzoek spoor Nuenen-Eeneind/Gulbergen

Rondom het spoor spelen diverse kwesties. Zo zouden we graag een afname zien van gevaarlijk transport over het spoor. En op de langere termijn zien we voordelen in het realiseren van een treinstation Nuenen/Gulbergen. Als gebiedsaanpak rond het spoor zijn er meer kansen om iets aan de overlast van het spoor en de oversteekbaarheid bij de Collseweg in het bijzonder, te doen.

Een treinstation heeft in het verleden al op de tekentafel gelegen in relatie tot de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen ten oosten van Eeneind. Landgoed Gulbergen kende toen een maximale variant met grootschalige evenementen en festivals. Deze tijdelijke halte zou kunnen uitgroeien tot een permanente voorziening als voorstadhalte. Voorwaarden hierbij waren vooral de financiering door de gemeente (inclusief tunnel Collse Hoefdijk). Bij ontwikkelingen zoals het verhogen van de sprinterfunctie tussen Eindhoven en Helmond zetten we in op een lobby om een extra spoorstation nabij Gulbergen aan te leggen.

Voorafgaand hieraan is het belangrijk te onderzoeken of zo'n voorstadhalte voldoende reizigers trekt. Op dit punt zijn de huidige verwachtingen niet te hoog gespannen. De kern Eeneind is klein, de bedrijventerreinen zijn extensief qua werkgelegenheid. Voor veel Nuenenaren is de bereikbaarheid van station Eindhoven cs (per fiets en openbaar vervoer) concurrerend en de aangeboden frequentie op het intercitystation vele malen aantrekkelijker.

De aanleg van een tunnel onder het spoor vergroot de kans op, en is een van de voorwaarden voor, een treinstation. Aankomende en vertrekkende stoptreinen hebben immers een lage snelheid. Zonder tunnel zorgen zij voor flinke dichtligtijden en onacceptabele stagnaties van verkeer op de Collse Hoefdijk. Daarom heeft de tunnel voor Nuenen een grotere prioriteit.

In het kader van een brede gebiedsaanpak rond het spoor willen we daarnaast als Nuenen, samen met onze regionale partners, deelnemen aan de Brabantse en Limburgse lobby om het aantal gevaarlijke transporten via het spoor door de regio te verminderen. Daarvoor is het nodig om de beoogde route via de Betuwelijn naar het Ruhrgebied in Duitsland af te ronden.

### 4.4 Beleidskeuzes

Samengevat leidt bovenstaand beleid 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).



Nuenen



- 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.

## 4.5 Acties en maatregelen

Bovenstaande beleidskeuzes leiden tot de volgende acties en maatregelen:

- 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.
- P&R Gerwen op termijn overwegen in kader Planstudie Nuenen.
- Busstation (OV-knooppunt) Nuenen op termijn opwaarderen wanneer uit Planstudie Nuenen blijkt dat een Park & Ride Gerwen geen meerwaarde heeft en dat een opwaardering fysiek in te passen valt.
- Vervanging abri's Nuenen-Zuid.
- Voortzetten overleg concessieverlener en –houder openbaar busvervoer, onder andere over de busverbindingen vanaf Woensel, frequentie en stiptheid.
- 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.
- Lobby en volgen spoorontwikkelingen: ontwikkelingen sprinterfrequentie en verminderen gevaarlijk spoortransport.
- Inzet op onderzoek naar de wenselijkheid/noodzakelijkheid van een station Nuenen-Eeneind/Gulbergen op de middellange termijn.