

Technische vragen VSA inzake GVVP

t.b.v. oordeelsvormende raadsvergadering 27 augustus 2019

Agendapunt 6.06 Vaststellen GVVP

Voor u liggen de technische vragen van VSA over het GVVP. In totaal 83 technische vragen en bijbehorende bijvragen. Dit lijken absurd veel vragen voor één beleidsstuk. Echter VSA is van mening dat elke module van het GVVP de waardigheid van een beleidsstuk op zich heeft en is ook als zodanig behandeld. In elk van de 10 modules van dit plan worden politieke keuzen gemaakt en worden zaken voorgesteld die wat ons betreft de aandacht behoeven. Omgerekend op module-niveau stelt VSA "slechts" 8 technische vragen en valt het wat ons betreft mee.

De beantwoording van de technische vragen helpen VSA om per module als voor het gehele GVVP een goed beeld te krijgen, zodat VSA uiteindelijk een gewogen besluit kan nemen. We kijken met belangstelling uit naar de beantwoording van deze vragen.

1. Klopt het dat door het intrekken van het aangepaste GVVP in 2018 de door de raad vastgestelde mobiliteitsambitie in 2017 niet meer actueel is en nu vervangen wordt door het voorliggende GVVP?

Ja, dat klopt. Overigens is de vastgestelde mobiliteitsambitie 2017 voor een groot deel geïntegreerd in het voorliggende GVVP.

2. VSA heeft eerder technische vragen gesteld en antwoord ontvangen over het VRI-Beleid:

In het vastgestelde programmabegroting 2018 is ten aanzien van verkeersregelinstallaties (VRI's) aangegeven: Op dit moment heeft de gemeente Veldhoven geen beleidsplan voor VRI's. Het actuele beheerplan beschrijft de uitgangspunten voor vervanging en de onderhoudsstrategie aan de VRI's. Echter er wordt nu voorgesteld om de verkeerslichten te optimaliseren om investeringen voor nieuwe technieken mogelijk te maken zoals iVRI's (slimme verkeerslichten) Met een waarde van € 200.000,-- per jaar. Moet er niet eerst een beleidsplan voor VRI's worden opgesteld?

Klopt, is inderdaad een goed idee en we zullen dit opnemen in het GVVP. Ook hebben we hier in het vernieuwde GVVP de keus gemaakt om de investering naar slimmere VRI's te laten vallen onder het geldende beheersbudget VRI.

In het concept GVVP is nu aangegeven, dat er een memo wordt opgesteld waarin richting wordt aangegeven aan hoe we willen omgaan met de nieuwe technieken / VRI's.

VSA verwacht niets minder dan een uitgewerkte adviesnota / beleidsplan (en geen memo) aan de raad, waarin wordt aangegeven hoe we willen omgaan met de nieuwe technieken / VRI's.

Wat zijn de kosten en welke keuzen er zijn om een besluit over te nemen?

Op dit moment is het nog niet duidelijk wat inhoudelijk precies opgenomen wordt over VRI's. Met een memo wordt bedoeld op een korte en bondige weergave. Als gaande het traject blijkt om het beter is om het uitgebreider te beschrijven (bijvoorbeeld vanuit allerlei technische ontwikkelingen/mogelijkheden), dan zullen wij

dat doen. Vooral nog verwachten wij met een memo te kunnen voldoen aan de vraag om het VRI-beleid op papier te zetten.

3. Over de module parkeren is eerder de volgende vraag gesteld:

De gemeente Veldhoven heeft geen Nota parkeernormen in deze module wordt aangegeven dat het wenselijk is dat voor 01 juli 2018 een nota parkeernota is opgesteld. Dat gaan we dus niet meer halen. Kan de wethouder aangeven wanneer deze nota naar de raad komt?

Inderdaad, de nota voor 1 juli 2018 is niet gehaald. We hebben de nota parkeren opgenomen in het vernieuwde GVVP als maatregel. Voor nu staat deze voor het jaar 2020 opgenomen.

Wat is de planning?

Ook nu is aangegeven: "Het parkeren bij ontwikkelingen is iets wat nader uitgewerkt moet worden, waarbij we het belangrijk vinden dat maatwerk mogelijk blijft. Onderdeel van de module 'Parkeren' is daarom een nota parkeernormen met actuele parkeernormen voor de gemeente en een toetsingskader voor ontwikkelingen. We gaan deze nota opstellen, zodat hier vanuit een paraplubestemmingsplan naar verwezen kan worden."

Vandaar de vraag wanneer kunnen we de nota verwachten?

Als het GVVP vastgesteld wordt, gaan we in 2020 aan de slag met de nota parkeernormen. Daarbij gaan we ervan uit dat het vaststellen van deze nota een college-aangelegenheid is.

4. In figuur 11.1 zien we in grote lijnen prognose van intensiteiten in 2030 inclusief ontwikkelingen waar besluit over genomen is. In deze figuur zijn alle routes met een intensiteit hoger dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal opgenomen. Op basis van verkeerstellingen uit 2017 weten we dat er per etmaal meer dan 4.000 motorvoertuigen rijden op de Sint Severinuslaan. Aangezien het de afgelopen jaren alleen maar drukker is geworden is de verwachting dat er juist meer verkeer rijdt in plaats van minder. Kan uitleg / motivatie gegeven worden waarom de prognose voor 2030 uit gaat van minder dan 3.000 motorvoertuigen op de Sint Severinuslaan in plaats van meer?

Uit het verkeersmodel 2030 komt naar voren dat de route Heuvelstraat-Binnenweg-Sint Severinuslaan-Kruisstraat onder 3.000 motorvoertuigen per etmaal zit. Verkeer kiest vaker de Heerbaan, volgens het model 2030. Een duidelijke verklaring hebben wij hier niet voor. Overigens als straks de route bij een herinrichting afgewaardeerd wordt naar 30 km/uur (de route is in het voorliggende GVVP als ETW+ benoemd en dus 30 km/uur), is dit een verkeerskundig een gewenste situatie.

5. Figuur 11.1 zien we in grote lijnen prognose van intensiteiten in 2030 inclusief ontwikkelingen waar besluit over genomen is. In deze figuur zijn alle routes met een intensiteit hoger dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal opgenomen. Graag zou VSA een figuur een prognose willen zien van routes met een intensiteit tussen de 2.000 en 3.000 motorvoertuigen per etmaal. VSA verwacht dat op routes met een intensiteit tussen de 2.000 en 3.000 motorvoertuigen per etmaal leefbaarheidsproblemen zouden kunnen ontstaan. Komt die prognose er?

Nee. De figuur is bedoeld als indicatie om te zien waar de belangrijkste verkeersroutes door Veldhoven lopen.

6. Figuur 11.1 zien we in grote lijnen prognose van intensiteiten in 2030 inclusief ontwikkelingen waar besluit over genomen is. Gaag ziet VSA ook een figuur opgenomen wat zichtbaar maakt wat de prognoses zijn volgens de netwerkcategorisering zoals weergegeven in figuur 11.5. Dit maakt voor ons inzichtelijk wat de consequenties / verschuivingen zijn van de netwerkcategorisering ten opzichte van figuur 11.1. We kunnen dan afwegen of we deze verschuiving wenselijk vinden. Vraag is dus: Hoe zit het plaatje eruit als de prognose wordt toegekend aan de voorgestelde weg categorisering /toekomstig netwerk?
We hebben geen toekomstig verkeersmodel als alle huidige bekende mogelijke ontwikkelingen doorgang vinden. De belangrijkste ontwikkelingen zitten in het verkeersmodel toekomstjaar 2030 dat als basis gediend heeft voor figuur 11.1, met uitzondering van de mogelijke doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat. Belangrijke ontwikkelingen die wel in het model 2030 zitten zijn: Kempenbaan West - inclusief aansluiting A67-, N69, woongebied Zilverackers, Slot-Oost, Kempenbaan Oost en circa 10.000 extra arbeidsplaatsen op De Run.
7. Is er een evaluatie opgenomen in het concept GVVP en voor welk jaar is dit opgenomen?
Er is geen evaluatie/periodieke actualisatie opgenomen in het GVVP. Als zich relevante ontwikkelingen voordoen, wordt het GVVP via de juiste procedure aangepast. Het GVVP is bewust in modules opgedeeld, waardoor de kans aanwezig is dat bij een actualisatie slechts één of enkele modules aangepast hoeven te worden. Bovendien speelt de komst van de Omgevingswet, waarbij (delen van) het GVVP vermoedelijk geïntegreerd wordt in deze wet.
8. In de module verkeersveiligheid is aangegeven dat we aansluiten op het landelijke en regionale beleid als het gaat om het project maak van de "0" een punt. Is dit realistisch en zo ja, wanneer wordt verwacht aan deze ambitie te voldoen?
Zoals gesteld in de module Verkeersveiligheid sluiten wij aan op nationaal en regionaal verkeersbeleid. Er staat ook bij dat Nul verkeersdoden een streven is.
9. Het GVVP wordt hierbij onder andere in samenhang met het beleid van het Maatregelenpakket De Run bekeken, omdat de beleidsdoelen veel overlap vertonen. Waarom is dan het maatregelenpakket niet opgenomen als extra module of nadere uitwerking van regionaal beleid?
We hebben bewust ervoor gekozen om het Maatregelenpakket integraal in het stuk te verwerken. Concreet houdt dit in dat per module een apart kader is opgenomen waarin de samenhang GVVP-Maatregelenpakket aangeduid is. Dit is verder gedaan met de reden dat het Maatregelenpakket als apart project is opgezet, maar uiteraard een relatie heeft met het GVVP.
10. Wanneer het GVVP is vastgesteld dient het als kaderstellend beleid. Het biedt dan de kaders voor verkeersbeleid voor projecten welke de komende jaren worden uitgevoerd. Dit houdt ook in dat na vaststelling van het GVVP door de raad, binnen deze kaders op uitvoeringsniveau nog aanpassingen door te voeren zijn, vanuit bijvoorbeeld een samspraakproces met belanghebbenden (p49).
3de zin is dus niet correct want op uitvoeringsniveau moeten de kaders worden gevolgd en zijn aanpassingen niet mogelijk. Ook het samspraakproces met

belanghebbenden moet zich houden aan de kaders, mits kader hiervoor ruimte geeft. Tenzij het kader hiervoor de ruimte biedt en dat is niet het geval bij de ETW+-inrichting. Klopt dit?

Slechts een beperkt aantal randvoorwaarden ligt straks bij een herinrichting vast, na goedkeuring van het GVVP. Dat is vooral de wegategorisering (zijnde de maximum snelheid op een bepaalde weg). Verder dient bij een herinrichting ook rekening gehouden te worden met onder andere de verkeersveiligheid, de openbaar vervoerlijnen, het fietsnetwerk, uitrukroute van de hulpdiensten en landelijke CROW-richtlijnen ten aanzien van verkeer(stechniek). Kortom, veelal is maatwerk mogelijk en nodig.

11. Keuzes binnen Veldhoven wegen we af ten opzichte van de regionale vraagstukken en afspraken. P9 Wat betekent dit voor Veldhoven? Levert hiermee de gemeente Veldhoven dan niet een stukje autonomie in?

Op blz. 9 staat in de zin erboven: *we stemmen af met de regiogemeenten, maar blijven autonoom en zelf verantwoordelijk voor het gemeentelijke beleid. Vooralsnog blijft de insteek dus dat we autonoom blijven over de wegen die in ons beheer en eigendom zijn. Mocht zich een situatie voordoen dat we autonomie zouden inleveren, wordt dit uiteraard besproken in het college en daarna eventueel in de raad.*

12. Gemeente Veldhoven betaalt per jaar € 123.000,--, om te participeren in de regionale vraagstukken, waaronder de Bereikbaarheidsagenda. Als gemeente zoeken we daarbij de samenwerking op. Gaat het hier alleen om de samenwerking?

Het genoemde bedrag gaat op aan de projectorganisatie van de Bereikbaarheidsagenda en regiobrede projecten uit de Bereikbaarheidsagenda. Bij afstemming van gemeente-overstijgende verkeerszaken gaat het in eerste instantie om samenwerking. Daaruit kunnen projecten voortkomen (regionaal, sub-regionaal en/of lokaal), waarvoor budget vanuit desbetreffende stakeholders nodig is. Dat wordt dan volgens de juiste procedures behandeld. Ook zien we meerwaarde in kennisdeling en het sparren met gemeenten die wellicht met hetzelfde onderwerp te maken hebben (gehad).

13. Vraagstukken vanuit de grootstedelijke bereikbaarheid van Eindhoven hebben effect op Veldhoven. Eindhoven is hierin leidend, zowel inhoudelijk als financieel. Welke kaders zijn hierbij meegegeven?

Er zijn geen kaders hierbij meegegeven, voor wat betreft het GVVP.

14. Veldhoven streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn (Nul verkeersdoden), zowel objectief als subjectief. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is blijvend en structureel aandacht nodig. Dit vraagt om extra capaciteit en investeringen. P9 Hoe dan aangezien er structureel minder financiële middelen gaan? Was er in 2018 voor deze module nog €95.000 nu in 2019 is er nog maar €45.000. Hoe kunnen we met minder middelen toch deze ambitie met hoge prioriteit waar maken?

Naar aanleiding van de raadsbehandeling in 2018, toen het oude concept-GVVP is teruggetrokken, is kritisch gekeken naar het gevraagde budget en is het budget aangepast. Als dit in de toekomst toch te weinig blijkt te zijn, wordt via de juiste procedures extra budget aangevraagd.

15. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel (P9). Hoe komt het tot uiting dat

de gemeente Veldhoven voldoende capaciteit en middelen heeft voor dit doel?
(Deze vraag kan bij elke module gesteld worden, omdat vrijwel bij elke module is aangegeven dat er voldoende of extra capaciteit moet zijn of middelen te reserveren of meer te investeren.)

Er is voor iedere module een financiële inschatting gemaakt, mede op basis van kengetallen voor bijvoorbeeld personeels- en/of inhuurkosten.

16. Een ander belangrijk vervoermiddel in het landelijke, provinciale en regionale beleid is de fiets. Veldhoven onderschrijft dit belang (P10). Waarom is dit dan niet gevat in een eigen fietsbeleid, waarbij de relatie wordt gelegd met veiligheid en duurzaamheid?

In het GVVP, hoofdstuk 8 module Fiets, is het gemeentelijke fietsbeleid beschreven.

17. In de vorm van lobby en overleg gaat Veldhoven voorbehoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer, voor bepaalde verbindingen is een verbetering van de OV-bereikbaarheid nodig (P10). Welke verbindingen? Is voorbehoud van de kwaliteit de aangegeven inzet (lobby en overleg) voldoende?

Paragraaf 1.4 is een mobiliteitsambitie. Er is ervoor gekozen om daarin niet teveel in te zoomen op detailniveau. Bij de module zelf kan men meer verdieping lezen. In dit geval in module 9, Openbaar Vervoer.

18. Lopen is vaak een ondergeschoven thema en wordt daarom hier expliciet benoemd. ... Het verdient daarom aanbevelingen hier keuzes te maken en lopen een volwaardige plaats in de openbare ruimte te geven, evenals een toegankelijke openbare ruimte, ook voor mensen met een beperking.

Hoe kunnen we de voetgangers een volwaardige plaats geven als er geen budget voor beschikbaar is?

Het gaat niet alleen om budget, maar vaker om bij (herinrichtings)projecten in het ontwerpstadium ook oog voor de voetganger te hebben. Door dit vast te leggen in het GVVP, hebben we meer houvast om dit bij (herinrichtings)projecten voor elkaar te krijgen.

19. Het is wenselijk dat vrachtverkeer en landbouw (gerelateerd vracht-)verkeer meer en langer gebruik maakt van het hoofdwegennet, daarmee belasten zij het onderliggende wegennet zo min mogelijk. P11

Hoe wordt dit geregeld en is dit af te dwingen?

Onze gebiedsontsluitingswegen willen we aantrekkelijk houden/maken om op die manier vrachtverkeer te stimuleren gebruik te maken van deze wegen. Ook proberen we in regionaal verband (waar Rijkswaterstaat meestal aanwezig is) oog te houden op de doorstroming van de snelwegen. Knelpunten kaarten wij aan in regionaal verband of rechtstreeks bij Rijkswaterstaat.

20. Voor hulpdiensten streeft Veldhoven een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden na. Hierbij denken wij specifiek aan Slot Oost, Zeelst, Cobbeek en de Heikant. Hoe denken we deze bereikbaarheid te garanderen?

Dit is op blz. 51 onder Hulpdiensten uitgelegd. De huidige voorgestelde wegcategory is voor de hulpdiensten werkbaar. De categorisering is afgestemd met ze.

21. Waar richtlijnen van Duurzaam Veilig niet stroken met de eisen van hulpdiensten, overwegen we alternatieve oplossingen. P11 Wat betekent dit? En vraagt dit niet om een uitgewerkte beleidsnotitie waarin consequenties en keuzemogelijkheden duidelijk worden gemaakt?

Vaak zijn er verschillende mogelijkheden om een weg te (her)inrichten. Landelijke CROW-richtlijnen, zoals Duurzaam Veilig, werken meestal met bandbreedtes (b.v. een optimaal profiel en een minimaal profiel). Gefundeerd kan/mag afgeweken worden van het optimaal profiel en zelfs van het minimaal profiel. Iedere situatie is anders en er zijn zeer veel richtlijnen, waardoor een uitgewerkte beleidsnotitie nimmer de lading dekt. Ook leidt een dergelijke notitie tot minder flexibiliteit. En flexibiliteit is toch vaak de wens, om maatwerk toe te kunnen passen.

22. De gemeente blijft op dit thema actief aandacht vragen in regionale overleggen, bij provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.P11

Waar vragen wij dan actief aandacht voor en wat betekent aandacht vragen voor?
Dit gaat nog over het hoofdwegennet (snelwegen-net). Zie ook ons antwoord onder punt 19.

23. In figuur 2.1 aantal ongevallen is niet goed zichtbaar hoeveel letsel ongevallen zijn geregistreerd i.v.m. verschoven tekst.

Hoeveel letsel ongevallen zijn geregistreerd in 2018?

Het gaat om 22 letselongevallen in 2018. In een verouderde concept-rapport zit inderdaad een kleine overlap met de tekst. In de nieuwe concept-rapportage (die ook op de gemeentelijke website en raadsagenda staat) is dit aangepast.

24. In deze regionale actieplannen stellen provincies, gemeenten en waterschappen uiterlijk medio 2020 maatregelen vast. P13.

Wat is het effect voor Veldhoven van de plannen en maatregelen die komen uit de regionale actieplannen?

Is de regionale inzet voor dat betreft de bereikbaarheidsagenda en het maatregelenpakket voor Veldhoven al niet voldoende?

De tekst die u aangeeft, gaat over het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021. Het heeft niks te maken met de Bereikbaarheidsagenda. Het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid wordt nog verder uitgewerkt, vermoedelijk door de provincie. Zij doen dat in samenwerking met alle stakeholders. Vanuit Veldhoven zullen wij dit proces nauwgezet blijven volgen, al is de verwachting dat de impact beperkt is. Veldhoven heeft namelijk met dit concept-GVVP al flink rekening gehouden met de komst van een Actieplan Verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid heeft vooral in de modules 2 en 3 een grote rol en de maatregelen in deze modules passen hoogstwaarschijnlijk in dat Actieplan.

25. Waarom gaan we in de module veiligheid wederom in op maatregelen op regionaal niveau qua verkeersveiligheid. We lezen vrijwel niets over de mate van verkeersveiligheid in de gemeente.

Wat is het huidige verkeersveiligheidsniveau?

Hoe gaan we om met verkeersonveilige situaties?

Zijn hiervoor voldoende financiële middelen opzij gezet? We stellen deze vraag omdat het budget van verkeersveiligheid met €50.000,-- is verminderd. Waarom is er eigenlijk minder nodig?

Wij vinden het belangrijk om in te zetten op verkeersveiligheid, ongeacht of er veel of weinig geregistreerde ongevallen zijn ten opzichte van overige gemeenten. Ieder ongeval is er in onze ogen één teveel. Vandaar ook ondersteuning van het streven naar NUL-verkeersdoden. Bovendien is het GVVP opgesteld voor de komende 10 jaar. Ongevallencijfers van 2018 of 2019 zijn al snel verouderd, waardoor hier beperkt op ingegaan is. In de maatregelen is een jaarlijkse analyse opgenomen van mogelijke verkeersonveilige locaties.

Voor bijstelling van het gewijzigde, gevraagde budget, zie het antwoord onder punt 14.

26. We betrekken de klachten en meldingen bij het bijstellen van beleid en de formulering van maatregelen. P14.

Hoe dan en op welke wijze gaat dit van invloed zijn op het bijstellen van beleid?

Dat is op dit moment niet aan te geven, omdat dit uitvoering van het beleid is. Dat ligt ook aan de aard van de melding en aantal meldingen.

27. Een faciliterende rol voor de gemeente met vaste ambtelijke contactpersoon P15. & Mensgericht verkeersbeleid heeft al een plek binnen het bestaande beleid, maar meer diepgang is wenselijk. P15. &

Hierbij is blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag de primaire keuze van Veldhoven. P15

Kan met de huidige bezetting deze structurele inzet op deze module en versterking van de verkeerskundige capaciteit deze inzet en versterking worden gewaarborgd ?

Wij verwachten van wel.

28. Bij meerdere module wordt gesproken over "meer inzet ..." , "meer capaciteit voor ..." , "extra middelen voor ..." , "meer aansluiten op ..." , als: "op dit aspect is nog geen beleid , maar we gaan..." , als: "we gaan stimuleren, dat ..." , en: "in de vorm van lobby en overleg gaan we ..." en "zorgen we voor voldoende capaciteit om ..." .

Kan hieruit geconcludeerd worden dat de verkeerskundige capaciteit (bij voorkeur géén inhuur) wordt uitgebreid en dit specialisme wordt versterkt?

Of wordt ervoor gekozen om deze extra inzet , benodigde capaciteit etc te fragmenteren onder de huidige medewerkers, waardoor er eerder meer sprake is van verdeeldheid in plaats van versterking?

Zoals onder punt 27 aangegeven, verwachten wij dat met de huidige bezetting de maatregelen uit het GVVP uitgevoerd kunnen worden. Overigens kan niet alles tegelijkertijd, dus moet daarin een modus gevonden worden. Op dit moment is een extra verkeerskundige vature (1 fte) ingehuurd om de werkzaamheden die er op de rol staan voor het komende jaar op te kunnen vangen. Daarnaast zal dus ook gesproken moeten worden of deze tijdelijke invulling definitief zou moeten worden.

29. Verder vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers ook de voetgangers, die op drukke punten of langs drukke wegen een eigen ruimte nodig hebben.

Aandachtspunten zijn dan oversteeklocaties (in de module 'Voetganger', hoofdstuk 10). P16

Dit aandachtspunt is niet opgenomen als actie/maatregel. Indien er knelpunten zijn bij oversteeklocaties en er is een oplossing voor handen kunnen er dan maatregelen genomen worden, aangezien hiervoor nu geen budget voor is opgenomen?

Als er een oplossing voorhanden is, die door alle partijen wordt gedragen, wordt eerst gekeken of dit uit bestaande budgetten gehaald kan worden. Als dit niet het geval is, wordt dit via het college aan uw raad voorgelegd.

30. Ambitie is om alle scholen het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) te laten behalen. De scholen worden gestimuleerd deel te nemen aan BVL. De keuze voor deelname ligt bij de scholen zelf.P16
Waarom trekt het college die verantwoordelijkheid naar zich toe?
Omdat wij streven naar Nul-verkeersdoden en verkeersveiligheid belangrijk vinden.
31. Door de gemeente worden ondernemers gezien als belangrijke partners, want zo staat er: "Zij kunnen de werknemers aanspreken en stimuleren verkeersveilig gedrag te vertonen en eventueel stimuleren van andere vervoerswijzen".
Blijft het bij vrijblijvend en vriendelijk aandacht vragen of gaan we hier sterker en dwingender op in zetten?
Dwingen kunnen en willen wij niet. Wij willen wel het gesprek aangaan en faciliteren waar mogelijk/wenselijk.
32. Kijkend naar Veldhoven en de praktijkvoorbeelden hebben we een principe-pakket opgesteld voor de permanente verkeerseducatie. P.17.
In de doorkijk zien we meerdere keren de wijkplatformen als belangrijke samenwerkende partner. We zijn benieuwd hoe de samenwerking met de wijkplatformen is en hoe deze wordt vormgegeven?
In tabel 3.1 staat inderdaad een aantal keer wijkplatforms (WPF's) genoemd als mogelijke initiatiefnemer. Als er een initiatief komt voor uitvoering van verkeers- en voorlichtingsacties (vanuit gemeente of WPF of een andere organisatie), dan dient op dat moment de samenwerking tussen gemeente en WPF's verder uitgewerkt worden. Overigens verloopt de samenwerking met de WPF's naar onze mening goed. We proberen WPF's, als we een actie of project hebben, voortijdig erbij te betrekken.
33. De luchtkwaliteit wordt door het RIVM als matig beschouwd in Veldoven P19.
Dit is een vervelende constatering / vervelende conclusie in relatie tot leefbaarheid.
Blijft het hierbij en leggen we ons hierbij neer of gaan we maatregelen nemen om van matig naar voldoende te gaan?
Deze vraag valt niet onder het GVVP. Deze hoort naar onze mening onder het milieubeleid thuis. Er is natuurlijk wel een relatie met elkaar en we zullen dit ook integraal oppakken.
34. De uitdaging waar we voor staan, is de leefomgeving zo in te richten dat deze ook daadwerkelijk uitnodigt tot gezond gedrag en de positieve effecten op de gezondheid zo optimaal mogelijk worden beïnvloed. Dit vraagt om innovatieve oplossingen en naar een andere manier van kijken naar de inrichting van onze regio.P19.
Op welke manier?
Dat is een goede vraag, waar wij het antwoord ook niet op weten. Daar zal in regionaal verband of zelfs op hoger schaalniveau over nagedacht moeten (blijven) worden. Onder paragraaf 4.3 hebben we een korte voorzet gegeven, maar mobiliteit is daarbij een van de factoren.

35. Er is geen harde verplichting, maar we weten wel dat verkeer een belangrijke bron van luchtvervuiling en geluid is. Beleidsmatig is het daarom wenselijk om te kijken of mobiliteit die beter op deze onderwerpen scoort bevorderd kan worden. P20.
Waar moeten we dan aan denken?
En is alleen maar schone en stille mobiliteit bevorderen voldoende, waarom niet ook fysiek ondersteunen als de leefbaarheid "bewezen" onder druk staan? Landelijke voorbeelden zijn een vrachtwagencirculatieplan of fysiek weren van vervuilende voertuigen in woonomgevingen. Zijn dit maatregelen waar het college aan denkt?
Zoals onder module 4 Leefbaarheid aangegeven, zijn er over het algemeen geen grote knelpunten die vragen om ander beleid.
36. Het structureel verbeteren van de leefbaarheid vraagt om een verhoging van ambtelijke inzet en middelen voor het oplossen van problemen.P20
Wat is dan de financiële ruimte hiervoor om acties / maatregelen uit te voeren?
Leefbaarheid heeft met vele factoren te maken. Diverse vakgebieden zijn daarbij betrokken. Wordt naar het GVVP gekeken, dan is er bij diverse maatregelen uit de modules een relatie met leefbaarheid. In die zin lift leefbaarheid bij diverse maatregelen uit het GVVP mee.
37. Iedere (terugkerende) melding wordt serieus bekeken. P20
Welke actie volgt daar op?
Dat is onmogelijk om te zeggen. Dat ligt aan de type melding en de analyse ervan. Sowieso volgt een terugkoppeling naar de melder.
38. Na afstemming en wederzijds begrip gaan we daarna over tot de uitvoering van de maatregelen. Dit kunnen fysieke maatregelen zijn P20
Hoe dan, aangezien er geen maatregelen voor deze module zijn gegeven?
Zie het antwoord onder punt 36.
39. Monitoring en evaluatie P21
Hoe denkt het college te kunnen onderzoeken en evalueren zonder budget?
Er staat onder evaluatie dat deze onderdeel van het desbetreffende project moet zijn.
40. Lokaal is er nu nog geen beleid voor Smart Mobility P22;
Is het niet handig eerst beleid op te stellen voordat we financiële middelen inzetten?
Het GVVP vormt, na vaststelling, dit beleid. Voor Smart Mobility is dat dan uiteraard vooral module 5. Daarbij heeft Smart Mobility een relatie met diverse andere modules. Daarbij is deze module volop in ontwikkeling in de regio. Het zou dus ook zo kunnen zijn dat de module op termijn aangepast dient te worden met nieuwe ontwikkelingen en eventueel ook financiële consequenties. Hiervoor zullen we dan opnieuw naar de raad komen voor goedkeuring.
41. Geconstateerd wordt dat: " Behoeft aan traditioneel OV minder wordt en dat betekent dat reguliere buslijnen mogelijk gaan verdwijnen". P23
Wat wordt bedoeld met "mogelijk gaan verdwijnen" en aan welk tijdspad denkt het college?
Zoals het er staat onder het kopje 'behoefte aan traditioneel OV wordt minder, Mobility as a Service (Maas) en autodelen', kunnen in de toekomst reguliere buslijnen mogelijk gaan verdwijnen. De afgelopen paar jaar is de trend om meer toe te spitsen op het individu via flexibele vervoersvormen. Hoe dit gaat verlopen, is nog

onduidelijk. Dat moet de toekomst uitwijzen. Overigens verwachten wij dat goed presterende openbare buslijnen blijven rijden en dat buslijnen waarvan het gebruik (te) laag is, kunnen gaan verdwijnen.

42. Het aandeel van online winkelen blijft steeds toenemen. Dit leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in onder andere woongebieden, doordat pakketjes thuisbezorgd worden. Het is daarom belangrijk om te waken voor overlast door vrachtverkeer en bezorgdiensten. P23

Juist hierom en andere redenen is het van belang dat er een aparte module komt voor vrachtverkeer en hier beleid op te zetten zodat we keuzes kunnen maken hoe we omgaan met dergelijke ontwikkelingen.

Komt er alsnog een aparte module of een beleidsplan of hoe denkt het college dit te gaan reguleren?

Er komt voorsnog geen aparte module of beleidsplan. Met het GVVP denken wij voldoende handvatten te hebben om dat eventuele probleem tegen te gaan.

43. Beschikbaar stellen data P25

Kan aan het beschikbaar stellen van data de voorwaarde opgelegd worden dat dit de gemeente geen geld kost of dat de gemeente er geen kosten voor hoeft te maken?

Het beschikbaar stellen van data zal over het algemeen geen geld kosten, maar enkel uren. Het beschikbaar stellen van data zorgt voor een betere bereikbaarheid van Veldhoven. Op voorhand kunnen we niet aangeven dat dit geen geld zal kosten. Tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Metropoolregio's en provincies zijn overigens in 2018 afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van data.

44. Project slimme verkeerslichten op De Run P25.

Dit valt onder het maatregelenpakket De Run en dient dus niet hier als actie of als maatregel opgenomen te worden. Financiële middelen vanuit GVVP dienen hiervoor niet op te worden ingezet. Klop het dat dit nu wel gebeurt?

Vanuit het GVVP worden geen financiële middelen ingezet voor slimme verkeerslichten op De Run. In de begroting is een beheersbudget verkeersregelinstallaties (VRI's) opgenomen. Vanuit dit budget worden slimme verkeerslichten opgevoerd.

45. Buiten het centrum en de schil komen geen grote parkeerknelpunten voor.

Uitzondering zijn sommige gebieden, gelegen in oudere woonwijken. Daar wordt parkeerdruk ervaren, omdat in het verleden met een lagere parkeernorm gerekend werd. Meestal worden garages ook niet meer als zodanig gebruikt, waardoor de parkeerdruk in de openbare ruimte toegenomen is. P29.

Komt er een uitgewerkt parkeerbeleidsplan waarin deze problematieken worden meegenomen?

Nee. Bestaand beleid blijft van kracht. Verder wordt er wel een parkeernormennota opgesteld, maar deze nota gaat over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw en functiewijzigingen. De parkeernormennota gaat niet over bestaande situaties.

46. Vergunninghoudersparkeren is sinds (2007) die periode wel enorm uitgebreid.

Inmiddels is 80 – 90% van de schil aangewezen als vergunninghoudergebied of blauwe zone. De handhavinginzet is echter gelijk gebleven. P30

Heeft evaluatie plaatsgevonden en heeft dit consequenties voor de handhavingsinzet? Handhaving van de parkeerregimes wordt uitgevoerd door P1. De handhavingsuren op het gebied van parkeren zijn na een aanbesteding in 2016 contractueel vastgelegd. Daarnaast worden maandelijks parkeertellingen gedaan waarbij ook de betalingsbereidheid gerapporteerd wordt. Aangezien de betalingsbereidheid al jaren boven de 95% is er geen reden om de handhavingsinzet te verhogen.

47. Nieuwe ontwikkelingen hoeven parkeertekorten uit het verleden niet op te lossen.

P30

We begrijpen dat de initiatiefnemers van de nieuwe ontwikkeling niet parkeertekorten uit het verleden op hoeven te lossen. Maar wordt bij een dergelijke ontwikkeling vanuit gemeente wel ingesprongen op dit tekort om dit tekort te verminderen, zodat uitwijkgedrag naar de nieuwe ontwikkeling wordt voorkomen?

Wij kunnen het niet verplichten aan de ontwikkelaar. Daar is jurisprudentie over. We bespreken de parkeersituatie wel met de ontwikkelaar, maar het is aan de ontwikkelaar wat hij met deze informatie doet. Soms is er ook geen ruimte beschikbaar, is de ruimte reeds anders ingevuld (b.v. speelterrein, groen) en/of heeft de ontwikkelaar er geen geld voor (over).

48. Als gevolg van dit uitgangspunt zullen langparkeerders, vooral ondernemers en werknemers, soms wat verder van hun bestemming af moeten parkeren. P31

Waarom wordt niet ingezet om te parkeren in de parkeergarage?

Dat strookt niet met hetgeen uitgelegd is onder het kopje 'sturend parkeerbeleid'. Overigens kan een langparkeerder wel parkeren in de parkeergarage, maar de gebruiker moet daarvoor dan meer betalen.

49. Periodiek meten brengt de feiten goed in beeld en vult een ambtelijke behoefte in voor beleidsmatige en operationele parkeervraagstukken. P31

Gaat het hier om alleen het centrum of ook de woonwijken?

Het gaat om de gereguleerde parkeergebieden, dus het centrum en een deel van de woonwijken waar vergunningparkeren, blauwe zone of betaald parkeren is ingesteld.

50. Over inrittenbeleid is het volgende aangegeven: In oudere wijken wordt vanwege de hoge parkeerdruk soms in de voortuin geparkeerd. Dan is een inrit nodig, om in de tuin te kunnen komen. Voorheen werd dit in het bestemmingplan geregeld. Dat kan nu niet meer. Op 27 februari 2018 is het inrittenbeleid door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. P32

Prachtige constatering, maar wat is dan nu de relatie en de impact van het inrittenbeleid op het GVVP? Is het nu vrijelijk toegestaan om de voortuin ten gunste van het parkeren op te offeren of juist niet of juist alleen onder voorwaarden?

Wordt het parkeren in de voortuin meegeteld als parkeerplaatsmogelijkheid bij nieuwe ontwikkelingen?

In het inrittenbeleid is beschreven hoe we omgaan met nieuwe inritten, alsmede inritmeldingen in bestaande situaties. Bij nieuwe ontwikkelingen gelden voornog de CROW-parkeerkencijfers, zoals in blz. 32 aangegeven, totdat we een nieuwe Nota Parkeernormen opgesteld hebben.

51. Uit de bijeenkomsten met belanghebbenden blijkt dat een aantal verbeterpunten open staat. P33

Welke verbeterpunten staan nog open en wanneer worden deze aangepakt?

Het antwoord op uw vraag staat in het GVVP in module 8 zelf. Zo staat direct na de zin die u aanhaalt: "Vooral de breedte is op een aantal punten aan de krappe kant. Dit heeft ook te maken met de groei van het aantal e-bikes. Door het snelheidsverschil zijn bredere fietspaden wenselijk." Op blz. 35 staan bijvoorbeeld ook nog drie locaties waar oversteken niet fietsvriendelijk is ontworpen. Deze zijn ook door belanghebbenden genoemd.

52. Fietsen is gezond en heeft geen uitstoot van schadelijke stoffen. Het is daarom wenselijk dit te stimuleren en het fietsnetwerk verder te vervolmaken. P34
Is dit vertaald in de eerste actie/maatregel: "Aanpak/onderzoek (logische) routes voor fietsers"?

Dit is inderdaad een actie die daaruit voortvloeit.

53. Bij aanpak en maatregelen wordt aangegeven: "Hierbij heeft de realisatie van ontbrekende schakels bijvoorbeeld een hogere prioriteit dan het aanbrengen van een gesloten verharding in plaats van tegels. Dat laatste is wel wenselijk, maar in sommige gevallen ook niet mogelijk vanwege kabels en leidingen. Op een aantal gebiedsontsluitingswegen hebben we vanwege de inrichting en de beschikbare ruimte gekozen voor fiets(suggestie)stroken". P34

Maken we hier de keuze dat het laten liggen van kabels en leidingen belangrijker wordt gevonden dan gesloten verharding?

Nee. Daar het verleggen van kabels en leidingen een kostbare aangelegenheid is, en soms niet eens mogelijk, moet per situatie een keuze gemaakt worden. Met dit GVVP willen wij aangeven dat dit kan voor komen.

54. - De Run richting Witven, oversteek Kempenbaan.

- Onze Lieve Vrouwedijk – De Run

- tussen Burgemeester Van Hoofflaan – Abdijlaan en d'Ekkerplein.

Ondanks dat alle drie de locaties vrij recent zijn aangelegd, zijn er kansen voor verbeteringen. Of dit mogelijk is in de beschikbare ruimte en of dit invloed heeft op het functioneren van de verkeerslichten moet nader onderzoek uitwijzen. Op deze locaties heeft meestal het gemotoriseerde verkeer in het ontwerpproces prioriteit gehad, de fietser is pas later ingepast.P35

In de actie/maatregel worden de locaties niet benoemd, wanneer starten de onderzoeken en wanneer worden er maatregelen genomen om fietsverkeer te stimuleren?

2 van de 3 locaties zijn in sterke relatie te verbinden met het maatregelenpakket de Run. Komen de kosten van onderzoek en de kosten van eventuele maatregelen ten laste van het maatregelen pakket?

Het GVVP geeft het beleid op hoofdlijnen weer. Er is dus geen tijdspad aan de onderzoeken gehangen. Kosten kunnen vermoedelijk niet ten laste van het Maatregelenpakket worden gedaan. Het Maatregelenpakket is vastgesteld met een vast bedrag.

55. Concreet genoemd is de route Eersel – Steensel – Veldhoven – Eindhoven, maar ook richting Bergeijk vinden we het wenselijk de meerwaarde te onderzoeken. De route naar de Kempen is in figuur 8.2 indicatief weergegeven.P36

Klopt het dat onderzoek naar deze route en daaruit volgende maatregelen ten gunste komen van de Bereikbaarheidsagenda en het maatregelenpakket De Run en dat de gemeente Veldhoven hier de kosten niet van draagt?

Dit onderzoek, en eventueel daaruit volgende maatregelen, worden niet uit de Bereikbaarheidsagenda of het maatregelenpakket De Run gefinancierd. Daarvoor zal dus een aparte financiering voor geregeld moeten worden, volgens de juiste procedures.

56. Met meer fietsers neemt de druk van het autoverkeer af. P36

Dit pleit dus voor een hogere prioriteit voor de fiets dan voor het autoverkeer. Betekent dit dan dat als er meer tijd voor fietsers nodig is in een VRI –regeling dat er kortere wachttijden ontstaan voor fietsers ook als dit ten koste gaat van de tijd voor het autoverkeer?

Ja, dat zou zeker kunnen. Dit is echter per kruispunt en zelfs per rijrichting of oversteek verschillend. Op sommige kruispunten is bijvoorbeeld ook sprake van een of meerdere lijnbussen. Die willen vaak ook graag snel groen licht hebben.

57. Voor mensen die naar het werk fietsen is het belangrijk dat er goede stallingsvoorzieningen zijn. We gaan werkgevers stimuleren om naar het fietsgebruik te kijken en voorzieningen te realiseren. P36

Welk beleid ontwikkeld zodat het niet alleen bij vrijblijvend stimuleren blijft?

Hier wordt geen beleid voor ontwikkeld. Zie ook het antwoord onder vraag 31.

58. De afstanden in Veldhoven lenen zich uitstekend voor fietsen, dit geldt ook voor bezoekers aan het Citycentrum. Om dat verder te stimuleren hebben we in de module 'Gemotoriseerd verkeer' al aangegeven dat, bij onderhoud aan verkeerslichtenregelingen, de doorstroming voor de fietsers extra aandacht krijgt. P36

Zinsnede wordt niet begrepen. Kan de relatie worden uitgelegd tussen enerzijds het bezoek aan het centrum en anderzijds de fietsers bij onderhoud aan VRI's extra aandacht krijgen?

Omdat de afstanden vanuit de wijken naar het Citycentrum zich uitstekend lenen voor fietsen. Hoe sneller de fietser in het Citycentrum kan komen, hoe beter de concurrentiepositie van de fiets ten opzicht van de auto. Bij het onderhoud aan verkeerslichtenregelingen wordt vaak een regeling vernieuwd waarbij gekozen kan worden om de fiets vaker of langer groen te geven.

59. Het parkeren van de fiets kan nog beter. P36

Aan welke kansrijke verbeteringen wordt gedacht?

Zoals op deze pagina is aangegeven, is een bewaakte stalling een verbetering. Dit initiatief zal vanuit de ondernemers geopperd moeten worden, mede omdat enkele jaren geleden de gemeentelijk bewaakte fietsstalling opgeheven is (gebruik was zeer laag).

60. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten gaan we ons fietsnetwerk beoordelen op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. P37

In 2017 heeft een evaluatie van het VCP plaatsgevonden. Is dit toen niet al meegenomen? Waarom niet? Wanneer wordt gestart met het beoordelen op de vergevingsgezindheid en wanneer kunnen eventuele maatregelen verwacht worden?

In 2017 zijn de belangrijkste fietsroutes beoordeeld op vergevingsgezindheid van de infrastructuur. De komende jaren worden andere fietsroutes beoordeeld en aangepakt. Meldingen kunnen hiervoor mede de aanleiding zijn. Een exacte tijdsplanning is niet hieraan gekoppeld.

61. Deze aanpak kan relatief eenvoudig worden uitgevoerd door de belangrijkste routes na te rijden met de buitendienst en ter plekke te beoordelen of palen daadwerkelijk noodzakelijk zijn. P37
Het gaat hier immers om de veiligheid van fietsers, een zwakke verkeersdeelnemer. Als het relatief eenvoudig kan worden uitgevoerd waarom is dit dan nog niet gedaan?
Er zijn diverse verkeerskundige vraagstukken en er is in 2017 wel degelijk tijd en geld geïnvesteerd. Bovendien hebben wij zeer weinig meldingen de afgelopen jaren over paaltjes gekregen en is het meer een pro-actieve actie geweest op zo'n 200 locaties (circa 50 fietsroutes –lange en korte-).
62. In 2017 zijn de belangrijkste fietsroutes beoordeeld en zijn knelpunten aangepakt. De andere fietsroutes worden de komende jaren beoordeeld en aangepakt. P37
Waarom pas de komende jaren, waarom niet expliciet 2019 of 2020? Zodat in 2021 mogelijk de eerste maatregelen genomen kunnen worden?
In de planning en budgettering van het GVVP is rekening gehouden met flexibiliteit. Zo kan makkelijker geschoven worden met projecten indien daar aanleiding voor is.
63. Haltes die nog niet toegankelijk zijn gemaakt worden aangepast, zodat alle doelgroepen met het openbaar vervoer kunnen reizen. p38
Over hoeveel bushaltes gaat het nog?
Veruit de meeste haltes zijn toegankelijk gemaakt (lees: opgehoogd). De enkele die niet toegankelijk zijn, zijn meestal bewust niet toegankelijk (b.v. uitsluitend halte voor BravoFlex of buurtbus) of er was destijds onvoldoende ruimte om deze op te hogen. In dat laatste geval kijken we, als een herinrichting aan de orde is, naar de mogelijkheden om alsnog die halte toegankelijk te maken. Ook het verlengen van enkele halteperons langs de HOV-lijn 403 vallen hieronder, omdat sinds 2017 met langere 18 meter bussen gereden wordt op deze lijn.
64. Ontwikkelingen rondom i-VRI's monitoren en indien er meerwaarde is deze toepassen in Veldhoven, bij vervanging of nieuwe plaatsing.p38
Wat wordt verstaan onder monitoren?
Onder monitoren wordt in dit geval verstaan 'het in de gaten houden van trends en ontwikkelingen' op gebied van i-VRI's. Dit doen we aan de hand van vakliteratuur, contacten met specialistische bedrijven en contacten met collega wegbeheerders, zoals de gemeente Eindhoven.
65. Wel is er ruimte om nog beter aan te sluiten op de reizigersbehoefte.P38
Wat voor soort ruimte?
Welke reizigersbehoefte en hoe ziet deze eruit?
Met die ruimte wordt bedoeld dat er nog mogelijkheden zijn om de weerstand/hinder van het overstappen op een andere buslijn verder te beperken, door bijvoorbeeld de overstaptijd te verkorten of het realiseren van een deelfietspunt op de overstaplocatie. De reizigersbehoefte is om zo snel mogelijk van A naar B te komen met zo min mogelijk overstap en zo min mogelijk wachttijd.

66. BravoFlex was van start gegaan in september 2017 en recent uitgebreid en loopt tot eind 2020. Voor eind 2020 besluit de provincie in overleg met Hermes/Bravo en de betrokken gemeenten of BravoFlex doorgezet wordt. P38

Wat zijn de huidige ervaringen?

Wat is het alternatief bij geen doorzetting van BravoFlex?

De ervaringen van de gebruikers zijn tot nu toe positief, maar het gebruik valt tot nu toe (helaas) tegen. Binnenkort volgt een raadsinformatienota over voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling vanuit Hermes/Bravo vanaf medio december 2019. BravoFlex komt daarin terug. Belangrijke vermelding over BravoFlex is dat in het jaar 2020 (vooralsnog) BravoFlex voortgezet wordt.

67. Bij de klankbordgroepleden is er gediscussieerd over het spanningsveld tussen snelheid en bereikbaarheid. Oftewel het verlengen van lijnen ten opzichte van een grotere dekkinggraad en meer omrijden. P38/39

Wat was de uitkomst van deze discussie?

Wat was het standpunt van de klankbordgroepleden en is er draagvlak bij de klankbordgroepleden voor de uitkomst van de discussie of is er eerder sprake van een acceptatie?

Liefst zouden sommige leden gezien hebben dat de bus fijnmaziger zou gaan rijden (min of meer voor de deur halteren). Maar zij snapten ook dat dit vanuit het openbaar vervoer-perspectief voor reguliere lijnbussen geen realistische optie is. Bijvoorbeeld vanwege de inrichting van diverse erftoegangswegen (zijn meestal niet geschikt voor bussen), maar ook doordat een buslijn dan erg lang onderweg kan zijn (doordat de buslijn niet/minder 'strak' rijdt, maar veel meer kringelt). Een hoge reistijd maakt het gebruik van een bus minder interessant en een grotere afstand maakt het busgebruik voor de reiziger ook duurder.

68. Deze module beschrijft hoe we, in de vorm van lobby en overleg, gaan voor het behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer. P39

Hoe wordt het succes van deze lobby gemeten?

In hoeverre is de huidige kwaliteit van het openbaar vervoer te meten en te vergelijken in de toekomst?

Een succes van een lobby wordt niet gemeten. Als gemeente hebben we een ambitie met betrekking tot bijvoorbeeld het behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer. In overleg met provincie en Hermes proberen we zaken te verbeteren. Waar nodig wordt er ingezet op een lobby met bijvoorbeeld een grote speler, zoals ASML of een buurgemeente.

Kwaliteit van het openbaar vervoer is onder andere te meten aan de hand van aantal buslijnen, bestemmingen, frequentie en gebruik per buslijn.

69. Het huidige aanbod aan lijnen en de frequentie van de bussen beschouwen we over het algemeen als goed. P40

Over het algemeen goed, dus er zijn nog een aantal aandachtspunten. Welke zijn dit en zijn deze te verbeteren?

Bij Habraken zouden we bijvoorbeeld graag een buslijn willen hebben. Misschien komt daar binnenkort een halte van BravoFlex. Hermes/Bravo heeft dat verzoek nog in beraad.

70. Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC. P41

Klopt het dat alle gronden rondom het MMC, inclusief de openbare weg in beheer en eigendom is van MMC?

Past deze maatregel dan ook niet beter in het Maatregelenpakket De Run of de Bereikbaarheidsagenda? En is het niet beter om het MMC de initiatiefnemer te laten zijn?

Gronden rondom MMC zijn van MMC (ongeveer tot aan de omliggende sloten). MMC heeft of had ontwikkelingen in de planning. Wij laten om beide redenen inderdaad vooralsnog het initiatief bij MMC, maar zouden wel graag een centrale(re) haltelocatie willen hebben. Nu liggen diverse haltes bij MMC en in nabije omgeving. Dat is voor reizigers minder aantrekkelijk/logisch dan één centrale haltelocatie.

71. Is het nu: Zorgen voor voldoende goede en veilige stallingsvoorzieningen bij de drukke bushaltes, om ketenverplaatsingen aantrekkelijk te maken. P38

Of is het nu, zoals geformuleerd bij actie/maatregel: Stallingsvoorzieningen bij bushaltes bijplaatsen, naar behoefte/gebruik. P41

De eerste gaat uit van een bepaald kwaliteitsniveau en de tweede gaat uit van een bepaald gebruikersniveau. Wat is in deze het uitgangspunt?

Voornaamste uitgangspunt is om bij bestaande bushaltes bij te plaatsen naar behoefte/gebruik. Bij nieuwe haltes of bij een herinrichting proberen we pro-actief in te spelen op de behoefte.

72. Er is nu op een aantal locaties geen sprake van een goede toegankelijkheid. P42

Over hoeveel en welk locaties gaat het?

Wanneer gaan deze locaties aangepakt worden?

Het GVVP gaat over grote lijnen. Er wordt in het GVVP aandacht geschonken aan de mindervalide weggebruiker/verkeersdeelnemer. We weten niet om hoeveel locaties het gaat. Over het algemeen pakken we dit soort situaties op bij onderhoud, meldingen en herinrichtingen.

73. De voetganger krijgt op dit moment bij de inrichting van de openbare ruimte vaak pas aandacht als eerst de auto en dan het fietsverkeer haar plek al heeft gekregen. P42

Gaat dit met het vaststellen van het concept GVVP veranderen?

Door de voetganger een plaats te geven in het GVVP wordt het vastgelegd in het beleid. Hierdoor wordt het aannemelijk(er) dat de voetganger in het ontwerpproces niet vergeten wordt. Per situatie kan de aandacht voor de voetganger in het ontwerpproces anders zijn.

74. Streven naar een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte P4

Wat wordt verstaan onder een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte?

En in welke principes wordt dit vertaald?

In module 10 (Voetgangers) hebben wij uitgelegd wat wij onder een toegankelijke openbare ruimte verstaan.

75. Streven naar een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte, volgens de richtlijnen die daarvoor zijn opgenomen in deze module. P42

Het is ons niet duidelijk welke richtlijnen nu worden bedoeld?

In de module worden richtlijnen aangegeven voor bijvoorbeeld het gebruik van de

openbare ruimte door mensen met een visuele handicap. Voorbeeld: Er staat op pagina 43 dat geleiding in de centrumgebieden wenselijk is, met name het Citycentrum. De richtlijn is dan dat er geleiding wordt gebruikt. Daarbij maken wij zoveel mogelijk gebruik van de landelijke CROW-richtlijnen.

76. De vereniging 'Zichtbaar!' en de 'Stichting Platform, Gehandicaptenbeleid Veldhoven' zetten zich in voor blinden en slechtzienden. ... Eventuele noodzakelijke maatregelen worden dan duidelijk en kunnen vervolgens uitgevoerd worden. 43
Welke criteria worden gebruikt om te bepalen wat noodzakelijk is en wat niet?
Kunnen noodzakelijke maatregelen in het kader van veiligheid rekenen op een snelle aanpak? Hoe is/ wordt dit gewaarborgd?
Dit komt ter sprake bij herinrichtingen. Er wordt dan gekeken naar de functie van een weg, pad of route. Vanuit het CROW zijn ook richtlijnen opgesteld waar we rekening mee houden. In overleg met de vereniging 'Zichtbaar!' en 'Stichting Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven' wordt bekeken wat nodig is. Daar waar sprake is van noodzakelijke maatregelen –op basis van binnengekomen meldingen, gesprekken, analyses e.d.- wordt uiteraard eerder geacteerd.
77. Dat maakt het mogelijk uniformiteit in maatregelen te bewaken (herkenbaarheid) en prioriteiten te stellen uit oogpunt van kosteneffectiviteit.p43
Waarom is de veiligheid van schoolgaande kinderen ondergeschikt gemaakt aan kosteneffectiviteit als uitgangspunt voor te nemen maatregelen?
Veiligheid van schoolgaande kinderen is zeker niet ondergeschikt. Dat staat nergens vermeld en is ook niet onze bedoeling. Omdat er sprake is van een beperkt beschikbaar budget, vinden wij kosteneffectiviteit belangrijk.
78. Er worden dan ook geen zebra's toegepast op andere locaties dan rotondes binnen de bebouwde kom, tenzij er zwaarwegende redenen voor zijn om ze wel toe te passen. P44
Welke of wat zijn de zwaarwegende redenen?
Dat is hangt van de situatie af, maar die kunnen te maken hebben met hoeveelheid voetgangers, hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, wegcategorisering, omgevingsfactoren e.d.
79. Paragraaf 11.2 situatiebeschrijving wordt aangegeven dat Veldhoven geen last van de grootstedelijke problematiek heeft en beschrijft met name de verkeerssituatie op het hoofdwegennet en de aansluiting op de snelwegen.P46
Wat betekent dit concreet voor Veldhoven, op wijkniveau en op wijkontsluitende en doorgaande wegen van die wijk?
Is het bekend wat het verkeersbeeld is in de wijken en waar mogelijk verkeersoverlast of hinder wordt ervaren in relatie tot intensiteiten en snelheden?
In de wijken zijn de verkeersintensiteiten meestal beperkt, zoals te zien is in figuur 11.1 van het GVVP. Via meldingen die wij ontvangen van bewoners en/of bedrijven, blijven wij op de hoogte waar verkeersoverlast of hinder ervaren wordt. Ook wordt in het GVVP niet voor niks ingegaan op bijvoorbeeld verkeersveiligheid en leefbaarheid en staan diverse maatregelen in het GVVP die op lokaal niveau spelen.
80. Op wegen waar we klachten en meldingen over ontvangen of over onduidelijke verkeerssituaties reageren we hierop. Als de situatie daarom vraagt, passen we deze aan. Hier reserveren we een jaarlijks budget voor. P49

Voor de module gemotoriseerd verkeer is over het algemeen per jaar in totaal €36.100,--- gereserveerd voor een twaalf tal maatregelen en acties. Is dit jaarlijks gereserveerde budget realistisch en voldoende?

Dit bedrag is een schatting. De 12 acties/maatregelen die vermeld staan op pagina 52 zijn acties/maatregelen die in veel gevallen geen budget kosten of meeliften op andere budgetten (werk-met-werk maken). In dit geval gaat het om relatief kleine aanpassingen die we niet willen/kunnen laten wachten totdat een weg heringericht wordt.

81. Initiatieven voor realisatie liggen in eerste instantie bij de werkgevers omdat die sturend (kunnen) zijn in de vervoerswijzekeuze voor werknemers en bezoekers. De gezamenlijke werkgevers op De Run werken bijvoorbeeld aan een gebiedsvisie waarin hierop wordt ingezet.

Wat is de rol van de gemeente in dit proces?

Welke kaders worden / zijn meegegeven?

Is de gemeente gesprekspartner? Is er hier ook sprake inzet op lobby en overleg?

Wanneer wordt dit als succesvol beschouwd?

Dit valt binnen het maatregelenpakket 'De Run' en zal ook binnen dat kader worden opgepakt.

82. De behoefte tot laadinfrastructuur mag echter de gewone automobilist niet onevenredig benadelen. Dat betekent dat er een goede verdeling moet zijn en blijven van bijvoorbeeld de parkeercapaciteit. P51.

Wat wordt verstaan onder een goede verdeling en hoe wordt dit dan gewaarborgd?

Het komt er op neer dat we niet onnodig extra oplaadpunten aanleggen, terwijl de behoefte er niet is. Zolang we de vraag naar oplaadpunten volgen, is onze verwachting dat de parkeercapaciteit voor elektrische voertuigen en reguliere voertuigen in balans blijft.

83. Acties en maatregelen

Is de aangegeven volgorde bij acties en maatregelen bepalend voor het uitvoeren van die maatregelen. Dus geen willekeurige volgorde maar eerst 1, dan 2 dan 3 etc.

Nee, de volgorde is willekeurig.