

Technische vragen D66 inzake het Vaststellen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Agendapunt 7

Oordeelsvormende raadsvergadering 12-06-2018

VRA(A)G(EN)

1. Sondervick is in het GVVP een GOW. Kan er wettelijk en verkeerstechnisch gezien op een (een gedeelte van een) GOW een verbod voor vrachtverkeer worden uitgevaardigd?
2. Kan een HOV buslijn ook over een ETWplus rijden? Zo nee, wat zijn de verkeerstechnische, wettelijke en/of andere belemmeringen?
3. Is er zicht op het aantal en de aard van de verkeersongevallen die de afgelopen 5 jaar op Sondervick hebben plaatsgevonden?
4. Zijn er verkeerstechnische, wettelijke en/of andere bezwaren tegen het 'downgraden' van de Sondervick naar de status van ETWplus zodra de Zilverbaan open is.
5. Wat is de staat van de gezondheid van de bomen langs Sondervick?

ANTWOORDEN

1. Ja, dat kan. Invoering van verkeersmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een geslotenverklaring voor vrachtverkeer, is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Een verkeersbesluit is dan wel wettelijk noodzakelijk, waarin alle belangen meegewogen moeten zijn. Belanghebbenden kunnen tijdens de ter inzagetermijn van 6 weken een zienswijze indienen. En de politie dient voorafgaand aan het verkeersbesluit gevraagd te worden advies uit te brengen over de beoogde maatregel(en).

2. Een HOV-buslijn kan over een ETW + weg rijden, maar het is de vraag of Hermes/Bravo en de provincie dit accepteren. In de Metropoolregio komt het sporadisch voor dat een HOV-bus over een 30 km/h-weg rijdt. In Veldhoven rijdt de HOV-lijn over gebiedsontsluitingswegen (50 km/h of hoger). Hermes/Bravo (concessiehouder) en provincie (concessieverlener) zijn voorstander om bussen zoveel mogelijk over wegen te laten rijden, die ingericht zijn om het busverkeer veilig, snel en comfortabel te verwerken. Voorwaarde van Hermes/Bravo en de provincie is daarom om bussen zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen te laten rijden. Ook vanuit gemeentelijk oogpunt is dat verkeerskundig aan te bevelen gezien de redenen over verkeersveiligheid, comfort en doorstroming. Voor HOV-lijnen geldt de voorwaarde om te rijden over gebiedsontsluitingswegen nog meer, omdat HOV-lijnen gezien worden als de 'ruggengraat' van het openbaar busvervoer. Zij vormen de belangrijkste schakel in het openbaar busvervoer netwerk. HOV-lijnen hebben ook overwegend een goede aansluiting met het treinverkeer.

3. Het aantal geregistreerde ongevallen, met daarbij een aantal kenmerken, is bekend van 1 jan. 2014 t/m 31 december 2017. Tussen 1 jan. 2014 en 31 dec. 2017 hebben op de Sondervick 13 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan twee ongevallen met letsel. In Module 1 Verkeersveiligheid van het GVVP is het ongevallenbeeld geschetst. De Sondervick is in het ongevallenbeeld niet als objectief onveilig naar voren gekomen.

4. De wegategorisering in het GVVP is mede tot stand gekomen na overleggen met de klankbordgroep. Hierin hadden wijkplatforms, Fietsersbond, hulpdiensten, Veldhoven Samen Verkeersveilig, Veldhovens Ondernemerscontact, Hermes e.d. zitting. Ook zijn de volgende,

al dan niet gecombineerde, aspecten van belang waarom het huidige categoriseringsvoorstel nu voorligt:

- a) aan de Sondervick zijn veel woonwijken/-buurten en bedrijven (deel van Zonderwijk, 't Look en Veldhoven-Dorp) gelegen.
- b) de bereikbaarheid vanuit Noord-Westelijk Veldhoven met de voorzieningen in Veldhoven-Dorp en v.v. 30 km/h invoeren op de hele Sondervick leidt tot een beperking qua bereikbaarheid, want het 30 km/h-gebied wordt dan fors.
- c) een deel van de Sondervick (tussen Zilversmid en Jupiter) is een uitrukroute voor de hulpdiensten. Hulpdiensten hanteren in hun beleid (bij de Veiligheidsregio is dat vastgelegd in de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening) 50 km/h voor een uitrukroute.
- d) een logische categorisering van de Veldhovense wegenstructuur.

5. Er is een memo opgesteld (bladzijde 3) naar de huidige situatie van de bomen langs de Sondervick. Conclusie is dat de huidige situatie en het gebruik van de Sondervick tussen de Antwerpsebaan en de Zilversmid niet optimaal is voor de bestaande bomen. Alleen zal er een gedegen onderzoek moeten worden gedaan om uitsluitsel te kunnen geven over de werkelijke staat van de bomen op dit moment en of ze duurzaam in stand kunnen worden gehouden.

MEMO

Bomen Sondervick

Langs de Sondervick staan zo'n 118 Amerikaanse eiken van diverse leeftijden. Het grootste aantal is aangeplant in de jaren '30 en een kleiner aantal is na het verleggen van de weg in 1960 geplant. Dit weggedeelte bevindt zich tussen Sondervick 135 en de Heerbaan.

De oudste Amerikaanse eiken hebben op 130 cm boven maaiveld een stamomvang tussen de 75 en 125 cm en zijn tussen de 18 en 24 meter hoog.

In Veldhoven kennen we meer van dit soort oude karakteristieke laanbeplantingen langs ontsluitingswegen van oude dorpskernen, destijds is veel linde, inlandse en Amerikaanse eik aangeplant.

Door veranderingen in de omgeving zijn veel bomen in de problemen geraakt. Op enkele plaatsen zijn de naastgelegen akkers omgevormd naar bouwkavels en zijn sloten gedempt. Door het ophogen van deze gronden zijn wortels of gedeelten van het wortelgestel afgestorven.

Wortelsterfte onder de weg is ook het gevolg van het asfalteren van de oude open verharding. In dit type gesloten verharding is geen zuurstof- en vochtuitwisseling mogelijk. Door wortelsterfte en forse bastschades van aanrijdingen zijn de bomen zeer gevoelig voor intredende schimmels en parasitaire zwam-aantastingen. Dat heeft geresulteerd in het beeld dat we de laatste jaren zien. Schimmelaantastingen zorgen voor inwendige rottingen (kans op windworp) en de vorming van dood hout in de kronen. Dat laatste is overigens ook normale eigenschap bij deze soort eiken. De laatste 10-20 jaar zijn al diverse exemplaren afgekeurd qua stabiliteit en gerooid voordat ze door wind omver geworpen zouden worden. De bomen staan op een risicovolle plek naast een openbare weg. Door de vorming van zwaar dood hout worden de bomen regelmatig gesnoeid om de kans op schades te verkleinen. Ook staan de bomen in ons beheersysteem aangemerkt als attentieboom of risicoboom. Jaarlijks controleren (BoomVeiligheidsOnderzoek) en maatregelen treffen, dat wordt in het kader van de Zorgplicht uitgevoerd.

Door de toename in omvang van de stamvoet en verkeersintensiteit van o.a. vrachtverkeer en busdienst, maakt deze weg zich ongeschikt voor dit type verkeer. Men moet vaak uitwijken in de berm of op "elkaar wachten" om passeren mogelijk te maken. Dit geldt alleen voor het gedeelte tussen de Antwerpsebaan en de Zilvermid.

Over het algemeen gesteld zijn er wel verschillende, gezonde oudere exemplaren bij die we duurzaam in stand kunnen houden. Om deze bomen een ideale groeiplaats te bieden, moet er wel wat aangepast worden. Maar het blijven natuurlijk echter zorgenkindjes door het continu vormen van dood hout. Je moet je dan afvragen of deze boomsoort wel geschikt is voor een laanbeplanting.