

A|a

GVVP Veldhoven

Evaluatie

Gemeente Veldhoven

Colofon

Titel:	GWP Veldhoven
Auteurs(s):	Eline Swinkels en Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Veldhoven
Projectnaam:	GWP Veldhoven
Projectnummer:	1486
Datum:	11 april 2017
Status:	concept, versie 4
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Opbouw nieuw GWP	5
1.3 Inhoud evaluatie	6
1.4 Klankbordgroep	7
1.5 Leeswijzer	8
2 Beleid hogere overheden	9
2.1 Landelijk beleid	9
2.2 Provinciaal beleid	11
2.3 Regionaal beleid	15
2.4 Input GWP	17
3 Verkeerscirculatieplan Veldhoven	19
3.1 Opbouw bestaand beleid	19
3.2 Modaliteiten	20
3.3 Thema's	24
3.4 Uitvoeringsplan	26
3.5 Input GWP	29
4 Toets inrichting wegennet	31
4.1 Wegcategorisering	31
4.2 Verkeersmodel	33
4.3 Locatiebezoek	34
4.4 Input GWP	34
5 Verkeersveiligheid	35
5.1 Doelstelling 2020	35
5.2 Doelgroepen	37
5.3 Onveilige locaties	39
5.4 Input GWP	41

6	Maatschappelijke inbreng	42
6.1	Klachten en meldingen	42
6.2	Klankbordgroep	43
6.3	Input GWP	46

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2007 heeft de gemeenteraad van Veldhoven het Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit plan geeft sindsdien richting aan het verkeersbeleid van de gemeente. Het plan is inmiddels 'op leeftijd'. Er is daarom behoefte aan een actualisatie van het verkeersbeleid van de gemeente. Het VCP is het vertrekpunt voor het actualiseren van het verkeersbeleid naar een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Actuele verkeerskundige onderwerpen en bestuurlijke voorkeuren worden in het beleid verwerkt.

Het huidige VCP kent een sterke insteek op de verkeersstructuur van de gemeente. Het is wenselijk dat een meer brede uitwerking plaatsvindt naar een GVVP, waarin alle verkeerskundige thema's een plek krijgen.

1.2 Opbouw nieuw GVVP

Modulaire opbouw van het GVVP

Het GVVP voor Veldhoven wordt modulair uitgewerkt. Het voordeel is dat in de toekomst actualisatie op onderdelen mogelijk is. Dit kan naar behoefte en zonder een plan helemaal opnieuw uit te moeten werken. Een modulair opgebouwd GVVP is eenvoudig of met beperkte aanpassing/investering actueel te houden of te maken. De actuele landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen worden verwerkt en ontbrekende modules worden toegevoegd.

Maatregelenpakket met prioriteiten, voor afstemming met onderhoudsprogramma wegen

Onderdeel van de modulaire opzet is het uitwerken van een maatregelenpakket met verkeerskundige prioriteiten, zowel voor infrastructurele en mensgerichte maatregelen. Het maatregelenpakket wordt geprioriteerd, voor verkeerskundige projecten, maar niet tot in de detail in de tijd uitgezet. Het zo ontstane maatregelenpakket is vervolgens input bij het opstellen van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's voor bijvoorbeeld riolering en onderhoud van wegen. Uiteraard is het mogelijk dat de gemeenteraad separaat budget voor verkeersmaatregelen vrijmaakt. Het doel is om efficiënt met de beschikbare middelen om te gaan en de verschillende investeringsprogramma's op elkaar af te stemmen.

Naast de infrastructurele maatregelen bevat het GVVP ook mensgerichte maatregelen. Hiervoor wordt een jaarlijks budget samengesteld, dat invulling geeft aan de permanente verkeerseducatie.

Het modulaire beleid kent een duidelijke 'kop' en 'staart', daartussen bevindt zich de 'romp'.

In de kop staat het beleid op hoofdlijnen

De kop beschrijft de verkeerskundige ambities van de gemeente en geeft aan voor welk(e) thema('s) het belang het grootst is.

De doelen en ambities van gemeente Veldhoven zijn deels beschreven in het huidige VCP, deels beschreven in andere documenten (bijvoorbeeld de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven) en moeten nog uitgewerkt worden voor een aantal aanvullende thema's. Ambities, wensbeelden en doelen worden beschreven en op de actualiteit bijgesteld. Hiervoor wordt onder andere gebruik gemaakt van het coalitieprogramma, de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven en Bereikbaarheidsagenda van Zuidoost-Brabant. Uiteraard wordt landelijk beleid verwerkt in het GWP (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR) en bekrachtigd. Op basis van de ambities, wensbeelden en doelen geven we aan welke thema's en actualiteiten prioriteit krijgen.

Thema's en modaliteiten in de romp

De romp beschrijft alle thema's en modaliteiten individueel, passend binnen de kaders van de 'kop'. Het huidige VCP kent een focus op de verkeersstructuur en verkeersafwikkeling. Het huidige VCP wordt omgebouwd naar een breder GWP, waarin aanvullende thema's en modaliteiten benoemd en uitgewerkt worden. Dit zijn de modules van het GWP. Dat betekent een verfijning van de huidige indeling. Per thema wordt beschreven waaraan voldaan of getoetst moet worden om het verkeersbeleid te effectueren. Daarmee vormt het GWP ook een toetsingskader voor verkeerskundige vraagstukken.

In de staart het integrale beleid en een doorvertaling naar maatregelen

De staart zorgt voor de integrale mix van alle modules, rekening houdend met de prioritering uit de kop. Het integrale beleid geeft aan wat er gedaan moet of kan worden om het verkeersbeleid verder te implementeren en waarop wordt ingezet met het nieuwe GWP.

1.3 Inhoud evaluatie

Evaluatie VCP als basis voor GWP

Deze rapportage is het eerste document van het nieuwe GWP van Veldhoven en beschrijft de actuele stand van zaken op verkeerskundig gebied en evalueert het bestaande gemeentelijke beleid. De rapportage legt bevindingen vast, zodat deze getoetst kunnen worden door belanghebbenden en de gemeente. De mobiliteitsambitie, met bouwstenen voor het GWP, ontstaat na die toets en vanuit de evaluatie. Daarna worden de modules van het GWP en de maatregelen uitgewerkt.

Centraal in deze evaluatie staan de volgende vragen:

- 1 In hoeverre zijn de doelstellingen van het huidige VCP gerealiseerd?
- 2 In hoeverre is de categorisering op dit moment op straat herkenbaar, goed te begrijpen en logisch?
- 3 Houdt de wegcategoryering voldoende rekening met toekomstige ontwikkelingen?
- 4 Wat is de stand van zaken van de objectieve verkeersveiligheid (ongevallen) ten opzichte van de 2020-doelstelling?
- 5 Wat is de ontwikkeling op het gebied van aantal en aard klachten?
- 6 Welke acties en maatregelen voert de gemeente uit op het gebied van verkeerseducatie?

Gebruik bestaande informatie

Uitgangspunt bij deze evaluatie is dat er geen aanvullend onderzoek wordt verricht en dat er gebruik wordt gemaakt van bestaande gegevensbronnen. Uiteraard worden de inzichten verrijkt met locatiebezoeken, het houden van een verkeersschauw en de input van een klankbordgroep.

1.4 Klankbordgroep

Voorlopige bevindingen van deze evaluatie zijn gepresenteerd aan een externe klankbordgroep. Daarna zijn zij in de gelegenheid gesteld om hun visie op verkeer in Veldhoven te delen en aanvullende aandachtspunten aan te dragen. Bij het opstellen van het GWP zijn volgende organisaties uitgenodigd voor de klankbordgroep:

- Wijkplatform Cobbeek/centrum
- Wijkplatform 't Look
- Wijkplatform De Polders
- Wijkplatform Veldhoven-dorp
- Wijkplatform d' Ekker
- Wijkplatform Zeelst
- Wijkplatform Heikant/De Kelen
- Stichting Ons Zonderwijk
- Dorpsvereniging Oerle
- Ondernemersvereniging City centrum
- Veldhovens Ondernemers Contact
- Parkmanagement Veldhoven
- Ondernemersvereniging Veldhoven-dorp
- Politie
- Hermes
- Fietsersbond
- Samen Verkeersveilig Veldhoven
- Stichting Platform Gehandicaptenbeleid
- Zichtbaar!
- ZLTO -Veldhoven

In totaal namen zeven van bovengenoemde organisaties deel aan de eerste klankbordgroep bijeenkomst, drie wijkplatformen: De Polders, Zeelst en Heikant/De Kelen, en vier overige belangenorganisaties: het Veldhovens Ondernemers Contact, de Politie, de Fietzersbond en de Stichting Platform Gehandicaptenbeleid. De aangedragen aandachtspunten van de klankbordgroep staan vermeld in hoofdstuk 6 Maatschappelijke inbreng.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de beleidsevaluatie van het landelijke, provinciale en regionale beleid. In hoofdstuk drie volgt de evaluatie van het gemeentelijke beleid met een beschrijving van het huidige VCP en de stand van zaken van het uitvoeringsplan. Hoofdstuk vier beschrijft de toets van het wegennet aan de hand van de wegategorisering, het verkeersmodel en een locatiebezoek. De verkeersveiligheid staat beschreven in hoofdstuk vijf en de maatschappelijke inbreng in hoofdstuk zes. Aan het einde van elk hoofdstuk wordt samengevat wat meegenomen wordt als input voor het nieuwe GWP.

2 Beleid hogere overheden

De gemeente Veldhoven moet bij de uitwerking van het verkeersbeleid rekening houden met het beleid van hogere overheden. De voor Veldhoven belangrijke kaders zijn in dit hoofdstuk opgenomen, van rijks-, via provinciaal naar regionaal beleid.

2.1 Landelijk beleid

SVIR

Het landelijke verkeersbeleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid. De SVIR geeft de volgende essentiële onderdelen aan die ook relevant zijn voor Veldhoven:

Afstemming met buurgemeenten is verplicht

Verkeersproblemen zijn niet alleen lokaal van aard, maar zijn gemeentegrens overstijgend. Daarom zijn gemeenten verplicht samen te werken in de regio en verkeersbeleid af te stemmen.

Vanwege de centrale ligging van Veldhoven tussen Eindhoven en de Kempengemeenten is deze samenwerking een vanzelfsprekendheid. Naast gemeentelijke wegbeheerders stemt Veldhoven af met Rijkswaterstaat (A2/N2 en A67) en de Provincie (ontwikkelingen N69). Dit vraagt om een relatief brede communicatie met andere overheden.

Inzet op ketenverplaatsingen

Verplaatsingen worden gemaakt van deur tot deur. Daarvoor worden verschillende vervoerswijzen gebruikt. Zeker in het openbaar vervoer is er sprake van gebruik van meerdere vervoerswijzen voor de verplaatsing van deur tot deur. Om de reiziger keuzes te kunnen laten maken, is het belangrijk dat juist de ketenverplaatsingen vlot en gemakkelijk gemaakt kunnen worden. Pas dan kan er sprake zijn van een volwaardig alternatief voor de auto.

Mobiliteit voor iedereen als stimulans voor economische groei

Niemand mag beperkt worden in zijn of haar mobiliteit of verplaatsingsgedrag. Ook niet als oudere, ouder met kindwagen of als mindervalide. Dat betekent dat het vervoerssysteem daarop ingericht moet worden. Voorbeelden zijn het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers in bijvoorbeeld een rolstoel.

Om economische groei mogelijk te kunnen maken, is vervoer nodig. Er wordt daarom geen beperking opgelegd aan de groei van mobiliteit. Extra verkeer als gevolg van (ruimtelijke) ontwikkelingen moet daarom gefaciliteerd worden.

Stimuleren van gebruik van de fiets

Fietsen is gezond, beperkt autogebruik en is op zich verkeersveilig. Overheden zijn verplicht de netwerken voor de fiets minimaal in stand te houden en daar waar mogelijk te verbeteren. Alle overheden zijn verplicht het gebruik van de fiets te stimuleren als hoofdvervoerwijze en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur.

Verkeersveiligheid

De landelijke overheid streeft naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Lagere overheden leveren een evenredige bijdrage in de daling van het aantal verkeersdoden en gewonden. Inzet vindt plaats op infrastructureel vlak en op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Doelen worden samen met de bestuurlijke en maatschappelijke partijen uitgewerkt in maatregelenpakketten. Er is in ieder geval aandacht voor vracht- en bestelverkeer. Handhaving is het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

Duurzame mobiliteit

Het rijk zet in op een CO₂-reductie. Verder is geluid een belangrijke factor en zet het Rijk in op bronmaatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan.

Beleidsimpuls verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheidsdoelstellingen uit de SVIR te halen, is in 2012 de 'Beleidsimpuls verkeersveiligheid' uitgegaan vanuit het rijk en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). Geconstateerd is dat extra maatregelen nodig zijn en dat wordt ingezet op:

- Verbetering van de ongevallenregistratie. Dit is voor Veldhoven niet expliciet van belang, maar de verbetering van de registratie laat voor Veldhoven een stijging van het aantal ongevallen zien.
- Focus op beginnende bestuurders, ouderen en fietsers. Resultaat is de inzet op bijvoorbeeld het verwijderen van obstakels (paaltjes) op en langs fietsvoorzieningen, betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en belangenvertegenwoordiging.

Gemeenten gaan door op de ingezette weg en hebben focus. In het verkeersbeleid van de gemeente Veldhoven betekent dit vooral inzet op duurzaam veilig, fiets, fietsvriendelijkheid en veiligheid naast algemene verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen als aanvulling op de infrastructurele aanpak.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 PVVP

In het Provinciale Verkeers- en vervoersplan (PVVP) geeft de provincie haar visie op verkeer en vervoer in Brabant. Dit verkeers- en vervoersplan bestaat uit:

- 'Kaders en Ambities', dit document beschrijft de richting van het beleid t/m 2020.
- 'Dynamische Beleidsagenda', dit document beschrijft concrete doelen voor een periode van vier jaar.

Kaders en Ambities

De provincie Noord-Brabant wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Voor de realisatie van een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle reizigers is een subsidiebudget beschikbaar. Haltes waar voldoende reizigers in- en uitstappen kunnen zodoende gesubsidieerd toegankelijk worden gemaakt voor mensen met een functiebeperking.

Voor een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur is afstemming noodzakelijk tussen de verschillende netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Voorwaarden hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid. Afstemming dient plaats te vinden op de gehele verplaatsing, dus niet alleen op het eigen (gemeentelijke) infrastructuurnetwerk.

Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn. Deze verbindingen dienen onderdeel uit te maken van het fietsroutenetwerk.

Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op natuur en landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie binnen gestelde gebiedsprofielen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het PVVP voor de periode 2006-2020 een aantal essentiële onderdelen opgenomen. Deze onderdelen zijn van belang voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen zijn kader stellend voor de gemeenten in de provincie.

Essentiële onderdelen van het beleid

Hierna is een opsomming gegeven van de essentiële onderdelen van beleid, voor zover deze relevant zijn voor de gemeente Veldhoven:

- 1 Goede verkeerskundige afstemming met de regio.
- 2 Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.
- 3 Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen. Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.
- 4 Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering. Regio's pakken de regionale probleemclusters als eerste op.
- 5 Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer wordt gestimuleerd. De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdrouthenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.
- 6 Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd.
- 7 De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.
- 8 Sociale onveiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

Samenwerken

Bij de uitvoering van het PWP werkt de provincie samen met gemeenten, Rijkswaterstaat en andere organisaties volgens een GebiedsGerichte Aanpak (GGA). In de regio werken de partners samen om bestaande verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. Er zijn 5 regio's: Noordoost-Brabant, 's-Hertogenbosch, Hart van Brabant, West-Brabant en Zuidoost-Brabant. Veldhoven behoort tot de regio Zuidoost-Brabant.

Naast de samenwerking in regio's, werkt de provincie ook samen met de vijf grote steden; Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond, Eindhoven. Zij vormen de B5 en richten zich op het stedelijk netwerk BrabantStad.

Dynamische beleidsagenda

In 2006 is het PVVP, samen met de eerste dynamische beleidsagenda vastgesteld. In 2008 en 2009 is daar een eerste herijking op uitgevoerd en in 2012 een tweede. Bij die tweede herijking zijn zes speerpunten benoemd:

- 1 Openbaar vervoer
- 2 Infrastructurele projecten (BMIT)
- 3 Rijksinfrastructuur (BO MIRT)
- 4 Mobiliteitsbeleid
- 5 Luchtvaart
- 6 Infrastructurele projecten

In de beleidsagenda zijn deze zes speerpunten vertaald naar tactische doelen:

- Optimaal functioneren van infrastructuur als robuust multimodaal netwerk.
- Het verbeteren van de bereikbaarheids- en sociale functie van het openbaar vervoer.
- Vergroten betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk van vervoersmodaliteiten voor goederenvervoer.
- Vergroten fietsgebruik door vergroten van het aantal verplaatsingen voor fiets in de modal split (modal shift).
- Waarborgen van een veilig en robuust provinciaal wegennet.
- Versterken van de samenhang tussen infrastructuur (netwerk) en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Betere benutting van vervoerssysteem via informeren, geleiden en sturen.
- Het verminderen van oversteekknelpunten voor langzaam verkeer van het robuuste wegennet.
- Verbeteren luchtkwaliteit door verminderen van uitstoot, zoals fijnstof (PM10), stikstofdioxide (NO₂), kooldioxide en ozon veroorzakende stoffen van wegverkeer.
- Afname van geluidemissie en geluidhinder.
- Verbeteren van sociale veiligheid.
- Zorgen voor juiste balans tussen een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), de economie en de maatschappij.
- Beschermen en verbinden van natuurgebieden.
- Verminderen van uitstoot van stoffen naar bodem en grondwater.
- Stimuleren van duurzaam en efficiënt gebruik van energiebronnen.
- Samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.
- Versterken internationale samenwerking.
- Bevorderen kennisontwikkeling en innovatie binnen allianties.

Deze provinciale doelen zijn voor de gemeente Veldhoven kaders voor de 'mindset' hoe tegen verkeer moet worden aangekeken.

2.2.2 SMARTWAYZ.nl

Het mobiliteitsprogramma SmartwayZ.NL bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven – Weert), de N279 (Veghel – Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. Het mobiliteitsprogramma varieert van Smart Mobility oplossingen, tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van aansluitingen en vervoersknooppunten.

De deelopgaven zijn:

- Smart Mobility
- InnovA58
- A58 Tilburg - Breda
- A2 Weert - Eindhoven
- Randweg Eindhoven
- A67 Leenderheide - Zaarderheiken
- N279 Veghel - Asten
- Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant' Brainport Duurzaam Slim Verbonden'

Voor de gemeente Veldhoven zijn de deelopgaven Randweg Eindhoven en de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant regionaal gezien het meest van invloed.

2.2.3 Overige provinciale beleidsprogramma's

De provincie Noord-Brabant werkt met 'Provinciale Programma's' die opgebouwd zijn op basis van beleidsdocumenten. De volgende provinciale programma's worden onderscheiden:

- Fiets in de versnelling (met communicatiecampagne www.onsbrabantfietst.nl)
- Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten
- Brabants Mobiliteitsnetwerk (=werkgeversaanpak)
- Een nieuw beleidsprogramma voor auto op basis van de Brabantse Strategische wegenkaart

Maatregelen en financiering

De invulling van deze programma's is in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' in maatregelen uitgewerkt. Deze maken onderdeel uit van een adaptief programma, dit betekent dat de maatregelen kunnen worden bijgesteld. Afstemming vindt plaats in de regio. Voor de financiering is afgesproken dat de regiogemeenten gezamenlijk de programma's van de provincie benutten om het gehele maatregelenpakket in de Bereikbaarheidsagenda uit te kunnen voeren.

2.3 Regionaal beleid

Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden'

De Metropoolregio Eindhoven, gemeenten en stakeholders in Zuidoost-Brabant hebben de handen ineengeslagen om samen een bereikbaarheidsagenda op te stellen voor de periode 2017-2030.

De bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' is opgesteld (mede) naar aanleiding van het bidbook 'bereikbaarheid Zuid-Nederland' dat eind 2015 verscheen. Deze agenda is de leidraad voor het regionaal beleid en activiteiten op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Het Brabant Mobiliteitsnetwerk legt in dit kader de verbinding tussen werkgevers en de bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant en ondersteunt bij verdere invulling van het begrip 'Smart Mobility'.

Besluitvorming

De gemeenteraad van Veldhoven heeft besloten om de intentieovereenkomst van de regionale Bereikbaarheidsagenda en intentieovereenkomst 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' te bekrachtigen.

De raad heeft het volgende besloten:

- 1 Onderschrijven van de principes en ambities van de Bereikbaarheidsagenda: Connectiviteit (goede verbindingen met andere regio's via spoor, lucht, water en weg), Co-modaliteit (stimuleren van slimme individuele vervoerskeuzes), Smart Mobility (gebruik maken van nieuwe technieken en methoden om efficiënter gebruik te maken van bestaande en nieuwe mogelijkheden om de mobiliteitsvraag te spreiden) en Samenwerking (regionale verantwoordelijkheid levert het hoogste rendement op);
- 2 Instemmen met de beoogde intergemeentelijke werkwijze, waarbij de samengestelde maatregelenpakketten als een goed vertrekpunt worden geaccepteerd en waarbij zo nodig verbeteringen doorgevoerd kunnen worden in de Bereikbaarheidsagenda;
- 3 Instemmen met de beoogde intergemeentelijke werkwijze om op sub-regionaal niveau adaptief verbeteringen te programmeren, uit te voeren en te co-financieren, en het accepteren van de samengestelde maatregelenpakketten als een goed vertrekpunt hiervoor.
- 4 Ondersteunen van de inrichting van een Smart Mobility landingsplaats (proeftuin voor nieuwe technieken en ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit) waar de regio haar maatschappelijke partners uitdaagt om innovatieve technieken en diensten in de praktijk te brengen, gericht op het slimmer en efficiënter maken van de regionale mobiliteit.

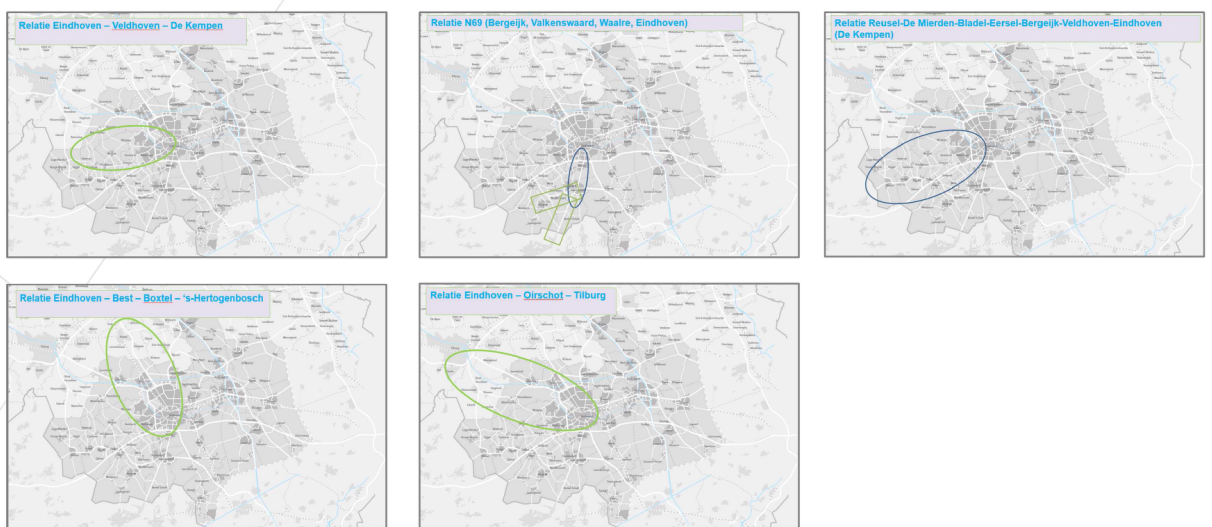
Uitwerking Veldhoven

De uitwerking van de bereikbaarheidsagenda spitst zich voor Veldhoven toe op vijf belangrijke relaties:

- 1 Relatie Eindhoven – Veldhoven – De Kempen

- 7 Relatie Reusel-De Mierden-Bladel-Eersel-Bergeijk-Veldhoven-Eindhoven (De Kempen)
- 8 Relatie N69 (Bergeijk, Valkenswaard, Waalre, Eindhoven)
- 9 Relatie Eindhoven – Best – Boxtel – 's-Hertogenbosch
- 10 Relatie Eindhoven – Oirschot – Tilburg

Deze relaties zijn hieronder schematisch weergegeven.



figuur 1: vijf belangrijke relaties voor Veldhoven

Voor de bereikbaarheidsagenda is een maatregelenpakket deel 1 uitgewerkt. Voor de gemeente Veldhoven is één maatregel in deel 1 opgenomen, namelijk de fietsroute De Run-HTCE-Geldrop, inclusief aantakking op de slowlane.

De bereikbaarheidsagenda benoemt verder, specifiek voor Veldhoven, de volgende maatregelen:

- Snelfietsroute Eersel-Steensel-Veldhoven-Eindhoven
- Fietsstructuur rond ASML-MMC
- Stallingsvoorzieningen op knooppunten en nabij haltes
- (H)OV-doorstroom as Veldhoven-Steensel-Eersel richting Reusel
- HOV NS-Best-Airport-Veldhoven-De Run
- Kempenbaan West en Kempenbaan Oost
- Aanleg Westparallel en Nulplus (maatregelen Gebiedsakkoord N69)
- Verbetering doorstroming rotonde De Dom-Heerbaan
- Multimodaal knooppunt De Kempen nabij Eersel en/of P+R Veldhoven De Run
- Verbetering doorstroming A67 Eersel-De Hogt
- Verbetering doorstroming A2/N2 Randweg Eindhoven tussen De Hogt en Leenderheide (vooral capaciteitsuitbreiding knooppunt Leenderheide)

Het is regionaal wenselijk dat het nieuwe verkeers- en vervoersplan voor Veldhoven aansluit op de principes en ambitie van Brainport Duurzaam Slim Verbonden. Bovenstaande maatregelen geven input voor het gemeentelijke uitvoeringsprogramma.

2.3.1 Nieuw Provinciaal Beleid

De provincie gaat in 2017 en 2018 het beleid actualiseren in een proces rondom het discussiedocument 'Bewegend perspectief', als onderdeel van 'Toekomst van Mobiliteit in Brabant'. De regionale gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven zien de inhoud van de regionale Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' als input voor dit traject, daarbij vindt aanscherping naar een Brabants samenhangend beleid plaats, maar hoofdlijnen blijven overeind.

2.4 Input GVVP

Met het beleid van de hogere overheden wordt rekening gehouden in de uitwerking van de modules. Dat vraagt niet om specifiek te benoemen eisen en uitgangspunten.

Samenwerking in de regio

Concreet betekent het beleid van de hogere overheden voor de gemeente Veldhoven dat samenwerking en participatie in de projecten van de regio nodig zijn. Dit vraagt om investering in tijd en om meedenken. Eventueel levert de gemeente een bijdrage aan de projecten van de regio. Veldhoven levert een bijdrage, om de regionale doelen te realiseren. Daar profiteert de gemeente zelf ook van.

Accenten voor de gemeente Veldhoven

Naast de verplichting tot samenwerken en regionale afstemming zijn er uit het beleid van de hogere overheden en de evaluatie een aantal 'Veldhovense' speerpunten te benoemen. Deze worden meegenomen in nieuwe verkeersbeleid van de gemeente:

- inzet op de fiets
- verbetering openbaar vervoer
- aandacht voor verkeersveiligheid
- goede toegankelijkheid voor voetgangers
- naast infrastructuur aandacht voor mensgerichte maatregelen en acties

3 Verkeerscirculatieplan Veldhoven

3.1 Opbouw bestaand beleid

Het gemeentelijke beleid voor verkeer en vervoer ligt sinds 2007 vast in het Verkeerscirculatieplan (VCP). In dit plan is het mobiliteitsbeleid van de gemeente uitgewerkt om structurele en creatieve oplossingen te bieden voor knelpunten. Het VCP focust zich op de periode tot 2015/2020, maar anticipeert ook op woningbouwontwikkelingen tot 2030.

Het VCP bevat strategische beleidskaders voor mobiliteit, verkeer en vervoer. Doelstellingen en beleidskaders zijn opgenomen voor de verschillende vervoerswijzen, parkeren, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Samengevat is het beleid richtinggevend voor:

- het mobiliteitsbeleid, inclusief leefbaarheid en veiligheid
- het ruimtelijke kader voor infrastructuur
- de inbreng van Veldhoven in regionale vraagstukken
- de financiële programma's en investeringsbeslissingen

Doelstelling

De doelstelling van het mobiliteitsbeleid is als volgt:

Het verbeteren en waarborgen van verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid van Veldhoven in de periode 2005-2020. Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid wordt rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen en de regionale samenhang.

Modaliteiten en thema's

In het VCP zijn ambities vertaald in hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. Dit vormt de kapstok voor het beleid voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) en thema's. Het beleid voor de modaliteiten heeft betrekking op de verplaatsing zelf. De thema's hebben betrekking op aspecten die direct samenhangen met de verplaatsing.

In totaal onderscheid het VCP drie modaliteiten, namelijk:

- 1 langzaam verkeer
- 2 openbaar vervoer
- 3 autoverkeer

Daarnaast zijn er drie thema's, namelijk:

- 1 parkeren
- 2 verkeersveiligheid
- 3 leefbaarheid en milieu

Uitvoeringsplan

Het VCP sluit af met een actieplan dat acties en infrastructurele maatregelen beschrijft, rekening houdend met de modaliteiten en thema's. Het actieplan is later vertaald naar een uitvoeringsplan.

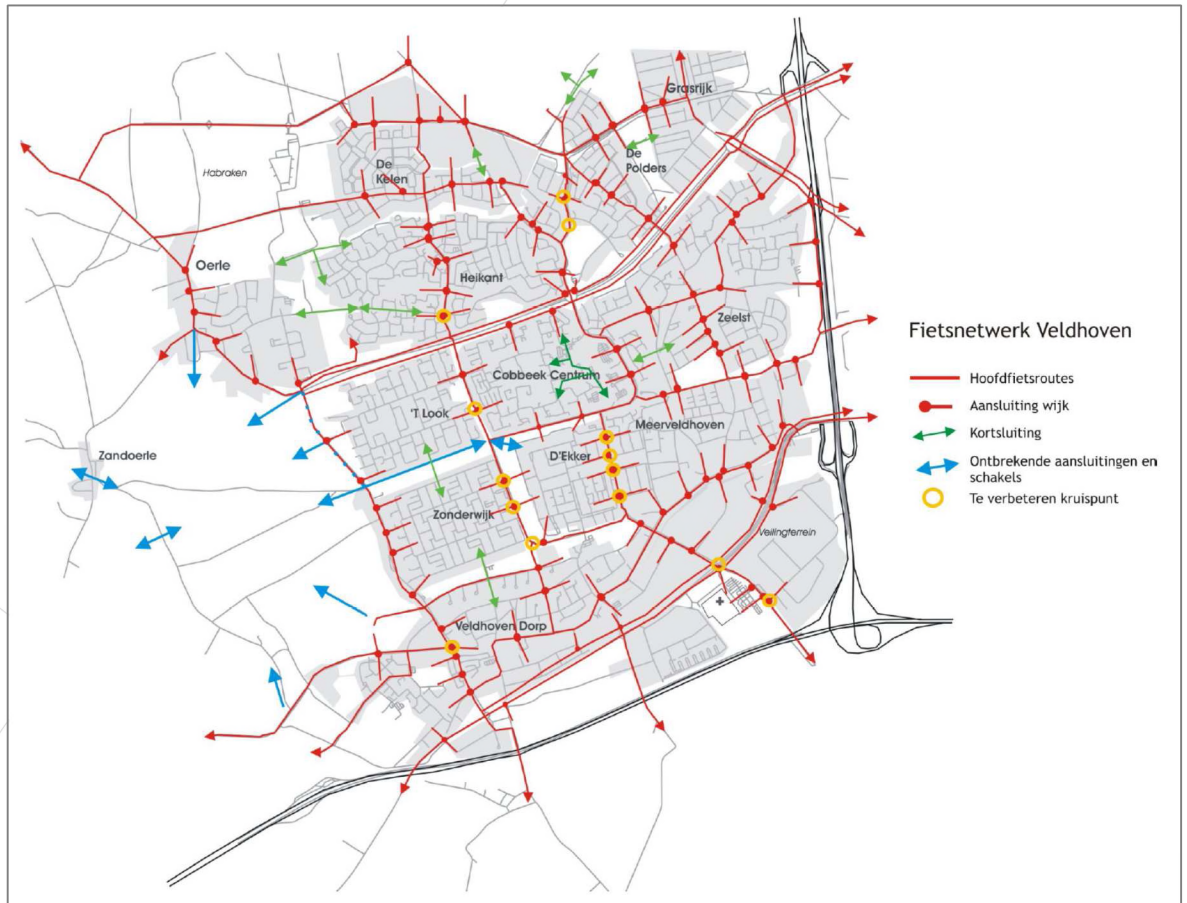
3.2 Modaliteiten

Per modaliteit staat hieronder het beleid samengevat weergegeven.

Langzaam verkeer

Het aanbod van fietsvoorzieningen heeft, voor wat comfort en de verkeersveiligheid betreft, een dusdanige stimulerende werking op het gebruik van de fiets, dat Veldhoven zich daarmee voor de toekomst als fietsgemeente kan blijven profileren. Bij het ontwerp van voorzieningen en knelpunten is steeds meer aandacht nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemer.

Veldhoven blijft een fietsgemeente en blijft daarom werken aan het verbeteren van het fietsnetwerk (zie figuur 2), daarbij worden vastgestelde kwaliteitsaspecten in acht genomen. Het betreft zowel verbeteringen binnen de gemeente als de aansluitingen op de regionale verbindingen. De nadruk ligt daarbij op de aanleg van ontbrekende schakels en aansluitingen, het realiseren van kortsluitende verbindingen en het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van het hoofdwegennet. Voor de fiets is verder fietsparkeren van belang. De gemeente streeft in het VCP naar een tweede bewaakte fietsenstalling in het centrum en het uitbreiden van diverse bestaande fietsenstallingen.



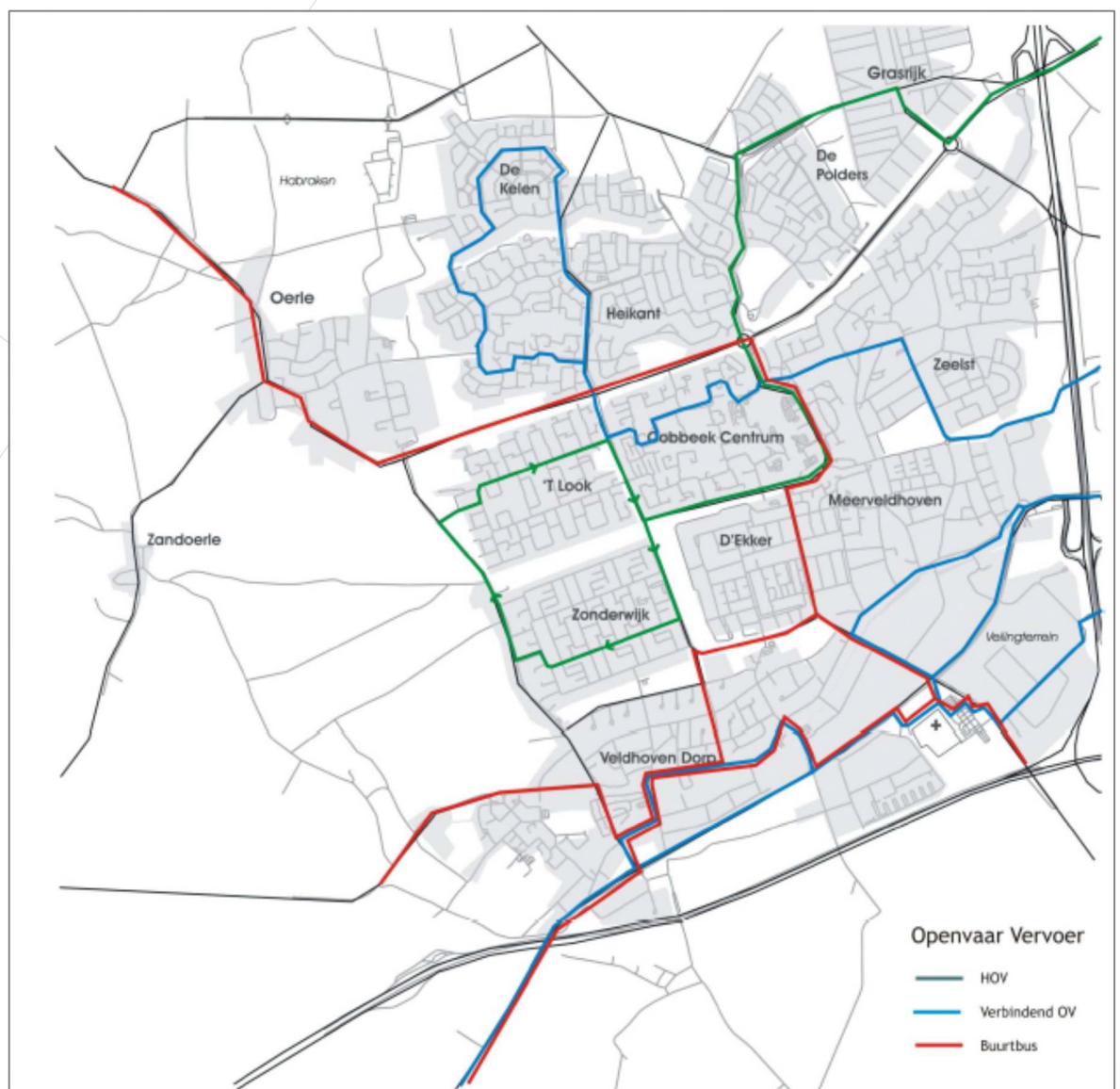
figuur 2: fietsnetwerk Veldhoven

Voor de andere langzaam verkeer doelgroep, de voetganger, richt het beleid zich op het realiseren van kwaliteit. Het accent ligt op de eisen die gesteld worden door kwetsbare verkeersdeelnemers, denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van oversteekvoorzieningen en looppaden. Daarnaast is er aandacht het verbeteren van looproutes naar belangrijke bestemmingen, zoals winkelcentra, voorzieningen, openbaar vervoer haltes en scholen.

Openbaar vervoer

De gemeente Veldhoven zorgt voor een optimale doorstroming van het openbaar vervoer en bespreekt op regionaal niveau haar wensen tot verbetering van het aanbod van openbaar vervoer. De gemeente houdt daarbij rekening met een optimale structuur voor het HOV, de ontwikkeling van Veldhoven-west en de wensen, zoals geformuleerd in het toetsingskader.

Het accent lag tot 2010 op het in stand houden van een goede doorstroming, zodat een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling mogelijk is. Vanaf 2010 vertaalt de gemeente de ambities op het gebied van openbaar vervoer in het meest gewenste en haalbare systeem. Een af te wegen optie is daarbij het ringvervoersysteem. De ambities en de visie op het meest gewenste systeem voor Veldhoven worden regionaal ingebracht, het doel is om deze te realiseren.



figuur 3: lijnennet openbaar vervoer in Veldhoven 2006

Autoverkeer

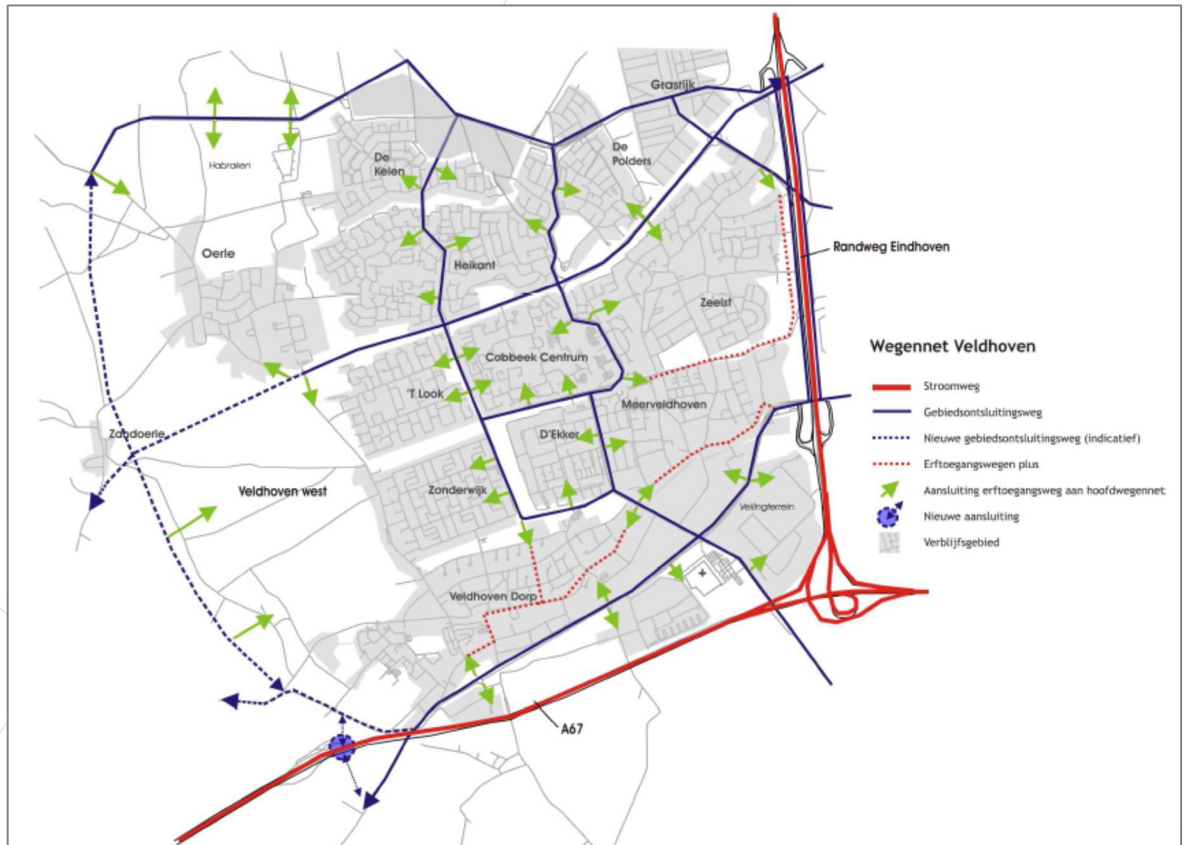
Het autoverkeer wikkelt zich af op de daarvoor bestemde, eventueel nieuw aan te leggen, ontsluitingswegen van het hoofdwegennet. Het wegennet kent een zodanige doorstroming dat er geen behoefte ontstaat om te 'sluipen'. Het verkeer tussen de wijken, naar de attractiepunten en het regionale verkeer wordt gebundeld op het hoofdwegennet.

Om dit mogelijk te maken formuleert het VCP het volgende uitgangspunt: Er is een strikte scheiding in hoofdwegen en verblijfsgebieden, oftewel de categorisering van het wegennet volgens het principe 'Duurzaam Veilig'. De inrichting van de verblijfsgebieden en het functioneren van het hoofdwegennet is zodanig dat de verkeersveiligheid optimaal is en geen doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden voorkomt.

In figuur 4 is de gewenste structuur van het hoofdwegennet (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) weergegeven. Daarbij is rekening gehouden met de ontwikkeling van Veldhoven-West en het verminderen van de verkeersdruk in de bestaande kern. Voordat Veldhoven-West werd ontwikkeld moest de infrastructuur gereed zijn, nodig voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningen en bedrijven. Nieuwe infrastructuur moet bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en het verminderen van de verkeersdruk en milieuknelpunten.

De gewenste structuur van het hoofdwegennet maakt het mogelijk doorgaand verkeer uit de verblijfsgebieden te weren. Het is echter wel nodig om aanvullende verkeersremmende maatregelen te treffen om voorkomen dat routes door verblijfsgebieden blijven bestaan. Ook is het nodig om de inrichting en vormgeving van diverse kruispunten aan te passen, gericht op capaciteitsvergroting, verbeteren van verkeersveiligheid en het afwikkelen van gewijzigde verkeersstromen.

Door de voorgestelde hoofdwegenstructuur blijven de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten voldoen aan de wettelijke eisen.



figuur 4: gewenst hoofdwegennet Veldhoven

3.3 Thema's

Per thema staat hieronder het beleid samengevat weergegeven.

Parkeren

Het aanbod van openbare parkeervoorzieningen en het beheer daarvan is gericht op het faciliteren van het bezoek aan het City-centrum en de bewoners in de verschillende wijken. Uitbreiding van de parkeercapaciteit in het City-centrum is echter voorlopig niet aan de orde.

Het parkeerregime in het centrum wordt gecontinueerd, dit wil zeggen betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren in de schil. Een uitbreiding van het gebied van parkeerregulering wordt overwogen, wanneer de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft.

Bedrijven, voorzieningen en publiekstrekkingen dienen zoveel mogelijk te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Uitzondering op de regel is wanneer uitwisselbaarheid van parkeervoorzieningen mogelijk is en tot ruimtelijke besparingen kan leiden.

Uitwijkgedrag en parkeeroverlast worden vermeden. Handhaving speelt daar een rol in, Veldhoven beschrijft in het VCP dat het wenselijk is om de handhaving uit te breiden. Na het aannemen van het wetsvoorstel over de bestuurlijke boete (2007) is beoordeeld of uitbreiding, zonder toename van de kosten, tot de mogelijkheden behoort. Dit bleek niet het geval, de handhaving is niet uitgebreid op parkeren, deze is gelijk gebleven. Vergunninghoudersparkeren is sinds die periode wel enorm uitgebreid. Inmiddels is 80-90% van de schil aangewezen als vergunninghouder-gebied of blauwe zone. Handhavingsinzet is echter gelijk gebleven.

Verkeersveiligheid

Het verkeerssysteem, bestaande uit infrastructuur, gebruiksmogelijkheden, toegankelijkheid en gedrag, is impliciet veilig. Ongevallen worden voorkomen en de ernst van de ongevallen neemt af door het consequent toepassen van de principes van Duurzaam Veilig. Blackspots hebben daarbij prioriteit. Veldhoven hanteert een doelstelling voor het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers. Deze luidt als volgt: 40% afname dodelijke verkeersslachtoffers en 30 % afname gewonde verkeersslachtoffers in 2020 ten opzichte van 2002.

Naast een duurzaam veilig verkeerssysteem zet de gemeente ook in op positief beïnvloeden van menselijk gedrag om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij wordt ingezet op:

- voorlichting en educatie, bijvoorbeeld verkeerseducatie op scholen, schoolomgevingsprojecten en controle fietsverlichting
- permanente educatie, bijvoorbeeld regionale programma's en campagnes VVN
- handhaving op specifieke locaties en doelgroepen via een handhavingsprogramma

Leefbaarheid en Milieu

Leefbaarheidsproblemen en milieuknelpunten zijn voor een gedeelte het directe gevolg van een toename van de mobiliteit en het (auto)verkeer. De gemeente zet in op het handhaven van het niveau van geluidsoverlast en de concentratie vervuilende stoffen in Veldhoven, wettelijke grenswaarden worden niet overschreven.

Daarbij worden knelpunten aangepakt, basis hiervoor is het beoogde hoofdwegenet en het nationaal actieprogramma 'Lucht' en een lokaal luchtkwaliteitsplan. Op basis van het mobiliteitsbeleid en het luchtkwaliteitsplan zou de gemeente een Actieprogramma Milieu opstellen.

Echter, uit het luchtkwaliteitsplan bleek dat er geen normoverschrijdingen waren, ook niet in relatie met verkeer. Daarmee kwam de noodzaak om maatregelen te treffen, te vervallen. Het Actieprogramma Milieu is dus ook niet opgesteld.

3.4 Uitvoeringsplan

Het uitvoeringsplan voor het VCP maakt onderscheid naar zeven soorten projecten:

- 1 Projecten in relatie tot het gebied Kempenbaan
- 2 Projecten in relatie tot de ontwikkeling en inrichting van Zilverackers
- 3 Projecten in relatie tot de realisatie Brede School Midden, PWA-school en woningbouwcomplex Abdijtuinen
- 4 Projecten in relatie tot de reconstructie en aanleg rotonde Heerbaan-Heistraat
- 5 Projecten in relatie tot het woningbouwproject Zoestraat en in omgeving Burgemeester van Hoofflaan
- 6 Projecten in relatie tot geplande onderhoudswerkzaamheden, visie Openbaar Vervoer en enkele verspreid door gemeente liggende projecten
- 7 Projecten van algemene aard, beleid en educatie

Uitgevoerd

Projecten in relatie tot het gebied Kempenbaan

- Kruispunt Kempenbaan-De Run 4500-De Run 5300, verbeteren oversteekbaarheid hoofdwegennet vooral voor fietsers, gereed in 2014.
- Verbeteren fietsoversteekbaarheid De Run 4400-4500, ontsluiting ter hoogte van tuincentrum, gereed in 2015.
- Westelijke ontsluitingsroute (aansluiting op de Kempenbaan), de gehele westelijke ontsluitingsroute, eerste fase gereed in 2013 (Oersebaan), tweede fase (Zilverbaan) gereed in 2018/19.
- Aanpassing rotonde Kempenbaan-De Run 5600- De Run 6800 (Runstraat), nader onderzoek naar mogelijke (tijdelijke) aanpassing om de capaciteit te vergroten, gereed in 2014.
- Inrichten van een locatie voor vrachtwagenparkeren en aanpassen APV, enkele parkeerplaatsen zijn aangewezen bij De Run 4200.

Projecten in relatie tot de realisatie Brede School Midden, PWA-school en woningbouwcomplex Abdijtuinen

- Fietsverbinding Van Aelstlaan-kruispunt Bossebaan/Sterrenlaan, optimalisatie fietsnetwerk, gereed 2014.
- Kruising Sterrenlaan-Nijverheidslaan-De Beemd, verbeteren oversteekbaarheid woonwijk op hoofdwegennet, rotonde gereed 2010.
- Verbeteren fietsoversteekbaarheid Sterrenlaan-Oortlaan, verbeteren oversteekbaarheid woonwijk op hoofdwegennet, rotonde gereed 2010.
- Verbeteren fietsoversteekbaarheid Sterrenlaan-Mullerlaan, verbeteren oversteekbaarheid woonwijk op hoofdwegennet, rotonde gereed 2010.

Projecten in relatie tot de reconstructie en aanleg rotonde Heerbaan-Heistraat

- Extra verkeersmaatregelen in Zeelst, maatregelen om verkeer te herverdelen en Kruisstraat te ontlasten, eenrichtingsverkeer ingevoerd in 2013, project herinrichting centrum Zeelst.
- Verkeersafwikkeling rotonde Heerbaan-Noord-Brabantlaan, analyse van de verkeersafwikkeling, Hovenring gerealiseerd in 2012.

Projecten in relatie tot geplande onderhoudswerkzaamheden, visie Openbaar Vervoer en enkele verspreid door gemeente liggende projecten

- Tweede bewaakte fietsenstalling City-centrum, aan de noordzijde, Lock 'n go systeem in 2010, deze bewaakte fietsenstalling is rond 2015 opgeheven.
- Uitbreiden fietsenstallingsmogelijkheden bij haltes (H)OV, bij meldingen wordt capaciteit gemeten en uitgebreid.
- Toegankelijkheid voor mindervaliden (scootmobielen en rollators), bushaltes zijn toegankelijk gemaakt in 2009.
- Ontsluiten 'witte vlekken' met openbaar vervoer, is gereed.
- Aandacht voor standaard toepassen van verlaagde trottoirbanden, voorzieningen voor blinden en slechtzienden en de vlakheid van verharding (incl. doorsnijding goten bij fietspaden), dit gebeurt al jaren standaard.
- Verbeteren fietsoversteekbaarheid Dom-Berg/Heike, realisatie rotonde in 2011.

Projecten van algemene aard, beleid en educatie

- Aanleg niet gerealiseerde verblijfsgebieden op hoofdwegen Zonderwijk en 't Look, de kom van Oerle, een restant in Zeelst en het buitengebied. Op deze locaties zijn verblijfsgebieden gerealiseerd, in het buitengebied is de maximum snelheid verlaagd naar 60 km/uur.
- Parkeervraag oplossen binnen eigen bouwplan. Deze eis staat opgenomen in de bestemmingsplannen.
- Uitbreiding van parkeerregulering bij toename parkeerdruk, hiervoor is een systeem opgezet waarbij met enquêtes het draagvlak wordt getoetst.
- Handhaving parkeerbeleid, BOA's zorgen voor de uitvoering van het handhavingprogramma.
- Vormgeving wegen afstemmen op categorisering, deze algemene maatregel is geborgd in de maatregelen 'Aanleg niet gerealiseerde verblijfsgebieden' en 'Scheiding tussen hoofdwegenstructuur en verblijfsgebieden'.
- Verkeerseducatie, deze maatregel was veelal uitbesteed aan WVN. De lokale afdeling van WVN is in 2016 gestopt, begin 2017 is Veldhoven Samen Verkeersveilig (VSV) opgericht. Zij nemen veel taken van de voormalige WVN over.
- Aanleg ontvluchtigingsvariant (RWS), deze maatregel was gereed in 2014.

Niet uitgevoerd

Projecten in relatie tot het gebied Kempenbaan

- Westelijke ontsluitingsroute (aansluiting op de Kempenbaan), de gehele westelijke ontsluitingsroute, aansluiting Zilverbaan wordt verwacht in 2018/2019.
- Aansluiting Kempenbaan – A67, aansluiting van de verlengde Kempenbaan op de A67, werkzaamheden starten op korte termijn, waarschijnlijk gereed uiterlijk 2019.
- Route Locht/Dorpstraat en Provincialeweg, inrichten als erftoegangsweg plus 30 km/u inclusief downgraden aansluiting Kempenbaan, niet gerealiseerd met uitzondering van gedeelte 30 km/u op Dorpstraat in het centrum van Veldhoven Dorp.
- Verbinding Hagendoreneweg/Julianastraat/Peter Zuidlaan, realiseren als erftoegangsweg plus, hiervan is vooralsnog afgezien vanwege budgettaire redenen.
- Onderzoek rotonde Kempenbaan-De Plank, handhaven of aanpassen rotonde, wordt meegenomen bij deelproject Kempenbaan West.

Projecten in relatie tot de ontwikkeling en inrichting van de Zilverackers

- Fietsontsluitingen Veldhoven-West, aanleg van ontbrekende schakels en aansluitingen naar de Zilverackers, plan Zilverackers is nog niet gereed.
- Fietsverbinding Bossebaan-Sondervick/Zilverackers, optimalisatie fietsnetwerk, oversteek naar Sondervick verbeteren.
- Veldhoven-dorp; Knelselseweg-Nieuwstraat-Kromstraat, maatregelen verbeteren leefbaarheid, onderzoek afgerond in 2015, nieuw onderzoek toegezegd na afronding Zilverbaan.
- Fietsvoorziening langs Sondervick, verbeteren verkeersveiligheid met name fietsoversteek Antwerpsebaan.
- Doortrekken (H)OV-as naar Zilverackers, regulier OV rijdt straks tot turborotonde Knegselseweg, wellicht geen HOV.
- Zilverbaan (westelijke ontsluitingsroute), aansluiting Zilverbaan wordt verwacht in 2018/2019.

Projecten in relatie tot de realisatie Brede School Midden, PWA-school en woningbouwcomplex Abdijtuinen

- Verbeteren fietsoversteekbaarheid Sterrenlaan-Abdijlaan, verbeteren oversteekbaarheid woonwijk op hoofdwegennet.

Projecten in relatie tot het woningbouwproject Zoestraat en in omgeving Burgemeester van Hoofflaan

- Kruispunten Burgemeester van Hoofflaan, verbeteren van hoofdwegennet.

Projecten in relatie met geplande onderhoudswerkzaamheden, visie Openbaar Vervoer en enkele verspreid door gemeente liggende projecten

- Verbeteren fietsoversteek Traverse-Schans, geen meldingen meer over ontvangen de laatste jaren.
- Verbeteren fietsoversteek Traverse-Djept, geen meldingen meer over ontvangen de laatste jaren.

Projecten van algemene aard, beleid en educatie

- Scheiding tussen hoofdwegenstructuur en verblijfsgebieden, de discussie over zogenaamde 'grijze wegen' blijft bestaan, behoefte aan duidelijke ambities en nieuw beleid.
- Knelpunten met betrekking tot geluid en lucht, uit het luchtkwaliteitsplan bleek dat er geen normoverschrijdingen waren, ook niet in relatie met verkeer. Daarmee kwam de noodzaak om maatregelen te treffen, te vervallen.
- Actieprogramma Milieu, dit programma is niet opgesteld, zie relatie met de maatregel 'Knelpunten met betrekking tot geluid en lucht'.

3.5 Input GVVP

Het beleid in het VCP is op hoofdlijnen nog steeds actueel. Wel moeten ambities aangescherpt en geactualiseerd worden, deze vertaling volgt in de modules van dit GVVP. De VCP-modaliteiten langzaam verkeer (fiets en voetganger), openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer en de VCP-thema's parkeren, verkeersveiligheid en leefbaarheid en milieu worden daarbij onderverdeeld in separate modules. Daarnaast is het nodig om nog andere modules te benoemen, onder andere ruimtelijke ontwikkelingen, vracht- en bevoorradingsverkeer en hulpdiensten.

Milieumaatregelen bleken in het kader van het VCP niet noodzakelijk. Voor het GVVP is het desondanks wenselijk om de relaties van de diverse modules met het actuele thema 'duurzame mobiliteit' nader te onderzoeken en te beschrijven.

Parkeren bij ontwikkelingen is iets wat nader uitgewerkt moet worden in het GVVP. Onderdeel van de module parkeren kan een nota parkeernormen zijn met actuele parkeernormen voor de gemeente en een toetsingskader.

Het huidige VCP gaat niet uitgebreid in op de mobiliteitsrol van Veldhoven in de regio. Zeker in het kader van de bereikbaarheidsagenda is dit een onderwerp dat een plek moet krijgen in de mobiliteitsambitie en de uitwerking van de module voor nationaal en regionaal verkeer.

Mensgericht verkeersbeleid heeft al een plek binnen het bestaande beleid, meer diepgang is wenselijk. Enerzijds omdat mensgerichte maatregelen naar verwachting een ruime meerwaarde hebben en anderzijds om op die manier de landelijke tendens met een omslag naar dit type maatregelen een plaats te geven. Daarbij moet goed gekeken worden naar de rol van VSV hierin, zeker voor het borgen van verkeerseducatie.

Het oude VCP beschreef een aanzienlijk aantal maatregelen. Daarvan is veel gerealiseerd. Een aantal niet uitgevoerde maatregelen staat nog in de planning voor uitvoering, andere maatregelen zijn niet meer actueel. Het is nodig om de niet uitgevoerde maatregelen in fase 3, de uitwerking van de modules, te toetsen op relevantie met het nieuwe beleid.

4 Toets inrichting wegennet

4.1 Wegcategorisering

Categorisering conform Duurzaam Veilig

De categorisering van wegen voor gemotoriseerd verkeer is een belangrijk onderdeel van het VCP. Leidraad daarvoor vormde de afstemming van functie, gebruik en vormgeving van de wegen. Onderscheid is er tussen autosnelwegen, gebiedsontsluitingswegen en wegen met een verblijfsfunctie. Dit heeft geresulteerd in een wegcategorisering. Per categorie zijn ook de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) gedefinieerd, conform de principes van Duurzaam Veilig. Deze vormen een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerend verkeerssysteem.

Kernpunten categorisering

De wegcategorisering van Veldhoven onderscheidt stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW), erftoegangswegen plus (ETW+) en erftoegangswegen (ETW).

Stroomwegen

Deze wegen zijn bedoeld als hoofdroute en uitsluitend ingericht voor gemotoriseerd verkeer, continue doorstroming is erg belangrijk en hoge snelheid is mogelijk. De maximum snelheid ligt dan ook tussen de 80 en 120 km/uur. Stroomwegen in Veldhoven zijn de autosnelwegen A2/N2 en A67.

Gebiedsontsluitingswegen

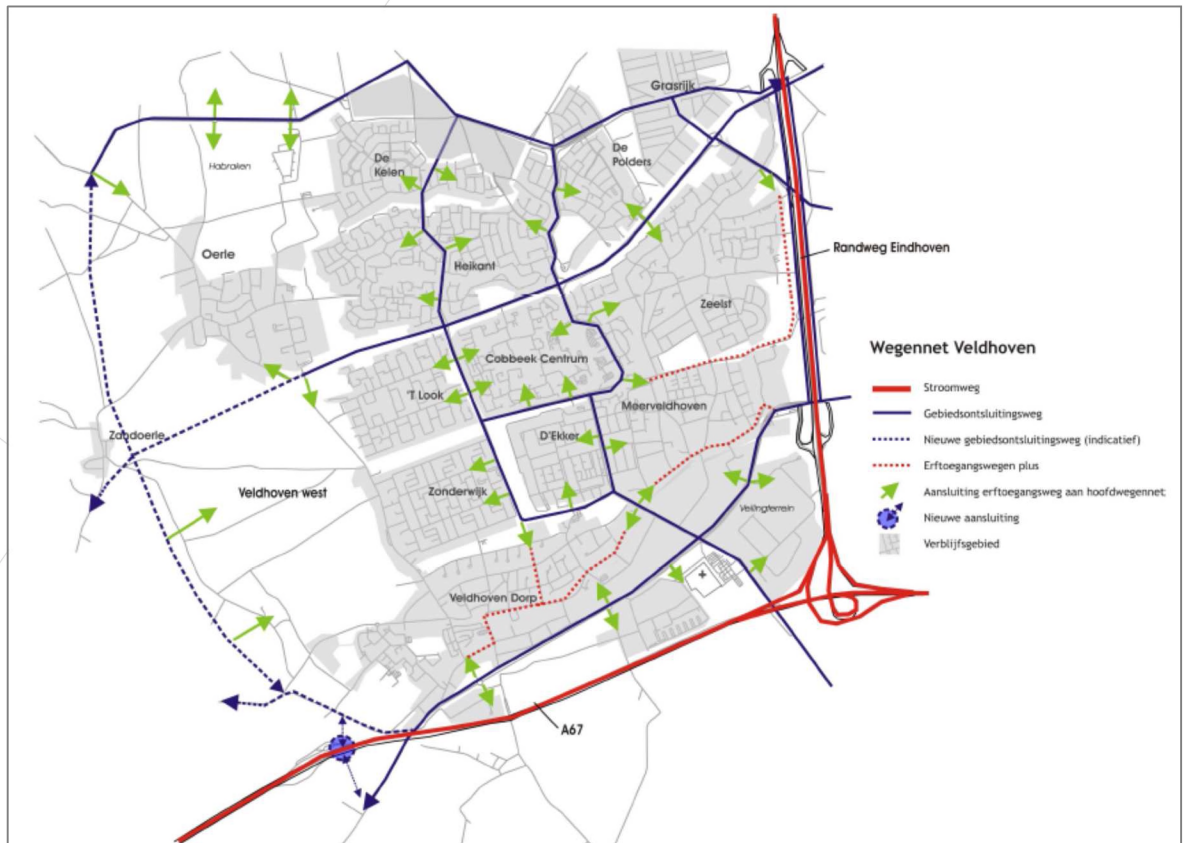
Dit zijn de wegen die het hoofdwegennet van Veldhoven vormen en de verschillende verblijfsgebieden ontsluiten. Doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau is belangrijk. Kruispunten met gebiedsontsluitingswegen worden meestal vormgegeven als rotonde of ingericht met verkeerslichten. De maximum snelheid voor GOW's binnen de bebouwde kom ligt tussen de 50 en 70 km/uur, buiten de bebouwde kom is dat 80 km/uur.

Erftoegangswegen (plus)

Wegen met een ETW+ status vormen de belangrijkste routes in de verblijfsgebieden en hebben een geringe verkeersfunctie. Dit in tegenstelling tot reguliere erftoegangswegen waar een duidelijke verblijfsfunctie geldt. Vanwege de vele conflicten geldt op erftoegangswegen een maximum snelheid van 30 km/uur.

Overzichtskaart

In figuur 5 is de wegcategorysering weergegeven, zoals deze in 2007 door de gemeenteraad is vastgesteld.



figuur 5: wegcategorysering verkeerscirculatieplan

Met de realisatie van de Zilverbaan-Oersebaan en het opwaarderen van de Kempenbaan beschikt de gemeente Veldhoven over een robuuste verkeersstructuur met duidelijke oost-west en noord-zuid verbindingen. Het valt in de structuur op dat een aantal belangrijke verbindingen niet specifiek zijn opgenomen in de wegcategorysering. Het gaat daarbij vooral om de noord-zuid verbinding van Oerle naar Veldhoven-dorp en om de verbinding Zeelst naar Meerveldhoven. Ook ontbreekt er een oost-westverbinding die de bestaande oost-west verbindingen verlengt tot de Zilverbaan.

4.2 Verkeersmodel

Check wegcategorisering

Op basis van het 'basis verkeersmodel 2014' van de gemeente Veldhoven is de wegcategorisering afgezet tegen de verkeersintensiteiten. Hierbij is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten van 2014 en de verwachte verkeersintensiteiten van 2030. De wegcategorisering is getoetst met een veel gehanteerde grenswaarde van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij hogere waarden dan 6.000 motorvoertuigen wordt de verkeersfunctie van een weg (gebiedsontsluitingsweg) belangrijker dan een verblijfsfunctie (erftoegangsweg).

Bij de toetsing van de wegcategorisering valt het volgende op:

Huidige situatie (2014)

- Provincialeweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg, terwijl de intensiteit maximaal 8.900 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.
- Nieuwstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg, terwijl de intensiteit 6.300 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Toekomstige situatie (2030)

- Het noordelijke deel van de Broekweg wordt drukker waardoor de verkeersfunctie belangrijker wordt.
- Abdijlaan wordt drukker waardoor de verkeersfunctie belangrijker wordt.
- Provincialeweg blijft een verkeersfunctie houden.
- Afname verkeersdruk op Sondervick waardoor verkeersfunctie afneemt.

Toekomstige ontwikkelingen

Met de realisatie van de aansluiting van A67, Westparallel N69, Zilverbaan en herinrichting Kempenbaan krijgt de hoofdinfrastructuur van Veldhoven een flinke update. De wijzigingen hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid ten westen en zuiden van Veldhoven verbetert en dat verkeersstromen in en rondom Veldhoven wijzigen. Volgens de prognoses gaat het verkeer meer gebruik maken van de daartoe bestemde infrastructuur. Grote ruimtelijke ontwikkelingen die gepland staan, sluiten op deze infrastructuur aan. Het betreft onder andere de ontwikkeling van de woonwijk Zilverackers en bedrijventerrein Habbraken.

Er zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen die op dit moment een wijziging van de huidige wegcategorisering vragen.

4.3 Locatiebezoek

De gemeente Veldhoven kent een duidelijke hoofdstructuur, veelal goed herkenbaar op straat. Deze hoofdstructuur kenmerkt zich door hogere intensiteiten met een bijpassende inrichting. Maar ook voor andere wegen komt het wegbeeld op straat veelal overeen met de vastgestelde wegategorisering. De principes van Duurzaam Veilig zijn daarbij goed doorgevoerd in de weginrichting.

Desondanks viel tijdens het locatiebezoek op dat enkele wegen nog niet voldoen aan de inrichtingseisen op basis van de wegategorisering. Dit vraagt geen aanpassing van de wegategorisering, wel moeten deze wegen op termijn heringericht worden, zodat de inrichting overeenkomt met het gewenste verkeersgedrag. Dit geldt voor de volgende wegen en routes: Oude Kerkstraat, Kieviet-Witvrouwsberg-Middelberg-Berg, Bovenhei, Hooghuis-Burcht, Heuvelstraat-Binnenweg-Kruisstraat, Broekweg en Het Struweel-Het Lover.

4.4 Input GVVP

Op basis van de toets op de inrichting van het wegennet moeten voor het GVVP keuzes gemaakt worden voor enkele zogenaamde 'grijze' wegen. Dit is nodig voor een sluitende verkeersstructuur. Voor deze wegen is het de vraag of een andere wegategorie wellicht beter past of dat de inrichting van de weg aangepast moet worden aan de gewenste wegategorisering. Door geen duidelijke keuze te maken blijft de functie van de weg zweven, dit komt de gewenste hoofdstructuur en het verkeersgedrag niet ten goede.

In de mobiliteitsambitie moet daarom voor de wegenstructuur een afweging gemaakt worden tussen leefbaarheid en doorstroming. De hoofdstructuur moet dusdanig zijn vormgegeven dat verkeer zich vooral afwikkelt over de hoofdwegen. Doorgaand verkeer door wijken is niet gewenst. Wanneer dit niet realistisch is en alternatieven niet beschikbaar zijn, moet een keuze gemaakt worden tussen twee afwegingen:

- 1 De weg opwaarderen ten koste van leefbaarheid, maar ten gunste van doorstroming.
- 2 De weg juist af waarderen ten gunste van leefbaarheid, maar ten koste van doorstroming.

Deze keuze moet gemaakt worden voor de volgende wegen en routes: Peter Zuidlaan-Julianastraat, Provincialeweg-Dorpsstraat-Locht, Abdijtuinen-Pastorielaan, Kromstraat-De Plank en Sondervick.

5 Verkeersveiligheid

Belangrijk aspect voor het kunnen inschatten van de effecten van het gevoerde beleid zijn de geregistreerde ongevalgegevens. Daarin wordt onderscheid gemaakt in ongevallen binnen de grenzen van de gemeente Veldhoven en op het gemeentelijke wegennet.

5.1 Doelstelling 2020

Ontwikkeling aantal ongevallen 2001-2015

Voor de evaluatie van de verkeersveiligheid is een analyse gemaakt van door de politie geregistreerde verkeersongevallen over de periode 2001 tot en met 2015. Bijna-ongevallen komen niet voor in dit overzicht, want deze worden niet geregistreerd.

In de periode 2010 tot en met 2012 is er, als gevolg van afspraken op rijksniveau bij de politie, sprake geweest van een zogeheten onderregistratie. Vooral de ongevallen met uitsluitend materiële schade zijn slecht geregistreerd. De gegevens laten dit duidelijk zien, helaas heeft de gemeente Veldhoven daar geen invloed op. De registratie is sinds 2013 verbeterd door een nieuwe en betere landelijke registratiewijze.

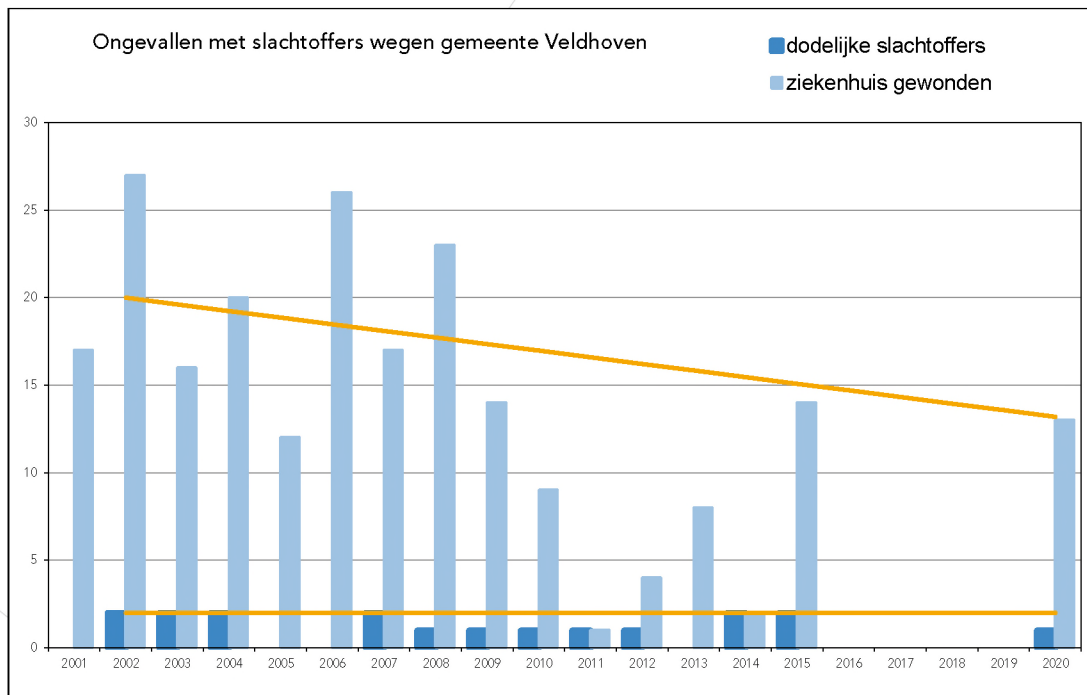
Onderstaande tabel laat het verloop van het aantal ongevallen voor de gehele gemeente Veldhoven zien. Deze cijfers zijn inclusief de ongevallen op wegen van andere wegbeheerders.

Ongevallen Veldhoven	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
dodelijke ongevallen	0	2	2	2	0	0	2	1	1	1	1	1	0	2	2
ziekenhuis ongevallen	17	25	16	18	12	23	17	21	14	8	1	3	8	2	14
overige gewonden ongevallen	62	41	45	34	36	24	31	39	24	8	3	10	6	15	7
UMS ongevallen	341	272	327	316	245	212	255	171	121	37	8	3	35	129	144
Totaal	420	340	390	370	293	259	305	232	160	54	13	17	49	148	167

tabel 1: ongevallen 2001 t/m 2015 op alle wegen binnen de gemeente Veldhoven

Doelstelling 2020

Voor de vergelijking van de ontwikkeling van het ongevallenbeeld met de landelijke doelstelling voor 2020 is gebruik gemaakt van de gegevens van het driejaarlijks gemiddelde van de slachtofferongevallen over de periode 2001 tot en met 2003. Het aantal dodelijke ongevallen en ongevallen met ziekhuisgewonden staat afgebeeld in figuur 6.



figuur 6: aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden, met doelstellingslijnen voor 2020

Doelstelling 2020 binnen bereik

De figuur laat zien dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers goed op koers ligt. Wanneer het gaat om dodelijke verkeersslachtoffers gaat het om incidentele ongevallen.

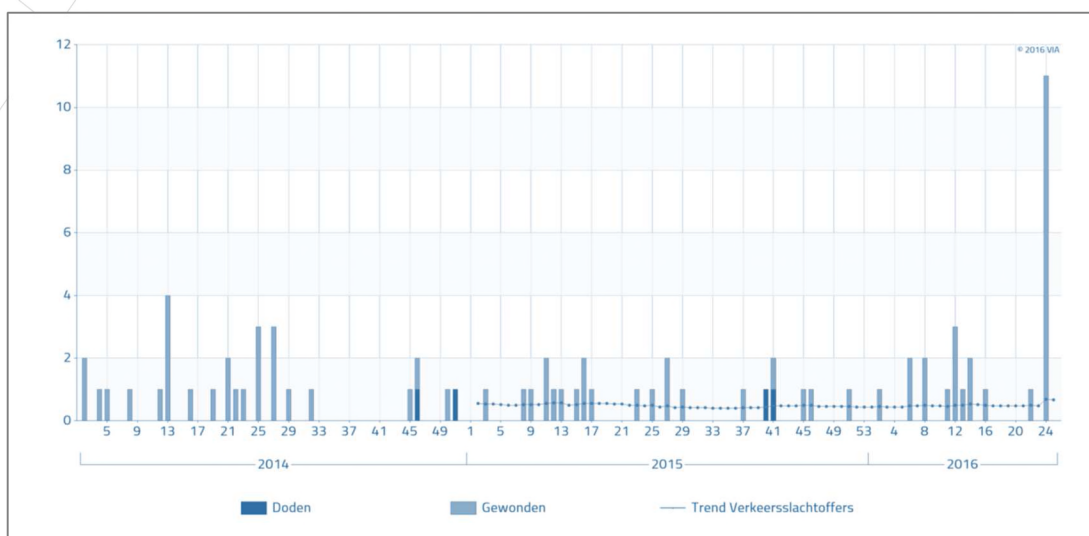
Voor wat betreft het aantal ziekenhuisgewonden liggen de cijfers nu al ruim onder de doelstelling van het maximum aantal slachtoffers. Over een aantal registratiejaren wordt dit deels verklaard door onderregistratie. Maar de niveaus van 2014 en 2015 geven een goede indicatie dat het aantal ongevallen op koers ligt voor de doelstelling van het gestelde maximum aantal in 2020. Wel is aandacht wenselijk, gezien de aantallen in 2015. Een langere analyseperiode geeft betrouwbaarder inzicht. Dat moet de toekomst uitwijzen.

5.2 Doelgroepen

Trend verkeersslachtoffers

In de periode 2001 tot en met 2015 waren in totaal 677 personen het slachtoffer van een ongeval. Met behulp van BLIQ, een verkeersveiligheidsrapportage gemaakt met de geregistreerde ongevalldata, zijn de ongevallen geanalyseerd van kwartaal 1 van 2014 tot en met kwartaal 2 van 2016. figuur 7 geeft het aantal verkeersslachtoffers per week in beeld weer, uitgesplitst naar doden en gewonden. De trend in de grafiek geeft het gemiddelde van het aantal verkeersslachtoffers in de meest recente 52 weken aan ('het zwevende gemiddelde'). Hierdoor is de meetperiode telkens één jaar en geeft de grafiek telkens de meest actuele stand van zaken vanaf 2014.

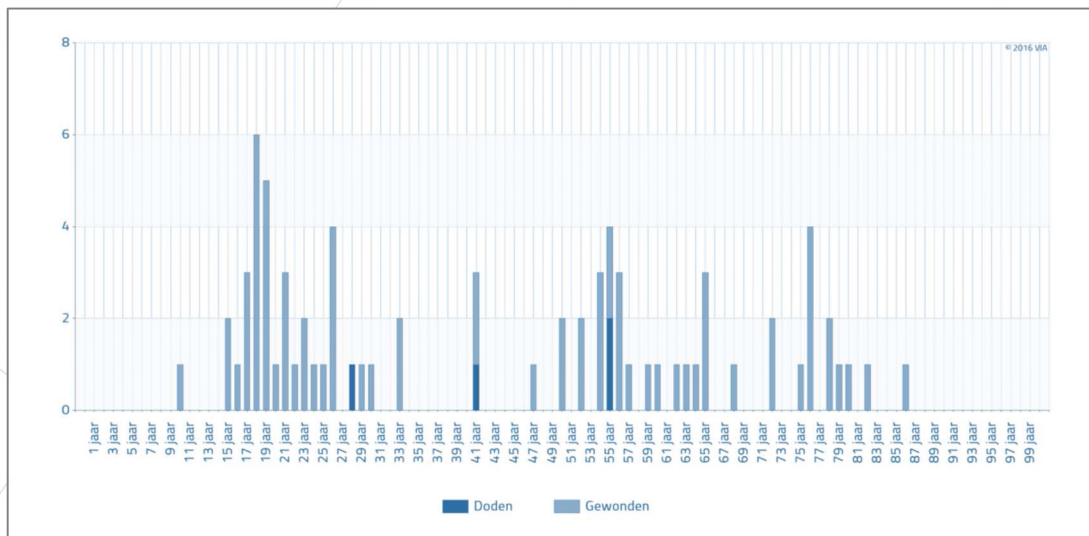
In deze periode zijn 4 doden en 73 gewonden geregistreerd. De trend van het aantal verkeersslachtoffers (77) laat over deze onderzoeksperiode een lichte daling zien. In totaal hebben in Veldhoven 561 geregistreerde verkeersongevallen plaatsgevonden.



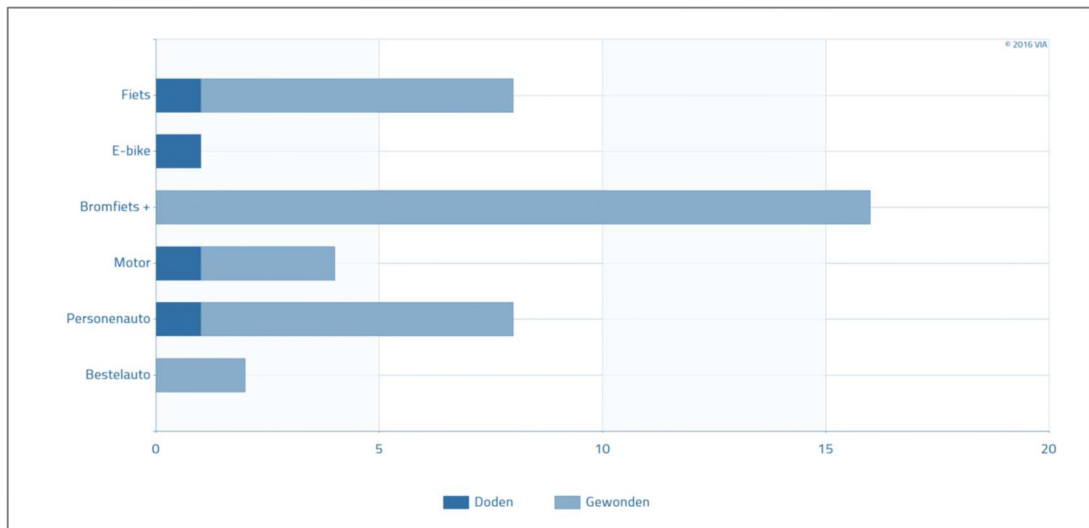
figuur 7: trend verkeersslachtoffers, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

Leeftijd en vervoerswijze

De volgende figuren geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, vallen 32% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijze (voetgangers, fietsers+ en bromfietsers+) vallen ongeveer 64% van de verkeersslachtoffers.



figuur 8: verkeersslachtoffers naar leeftijd, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

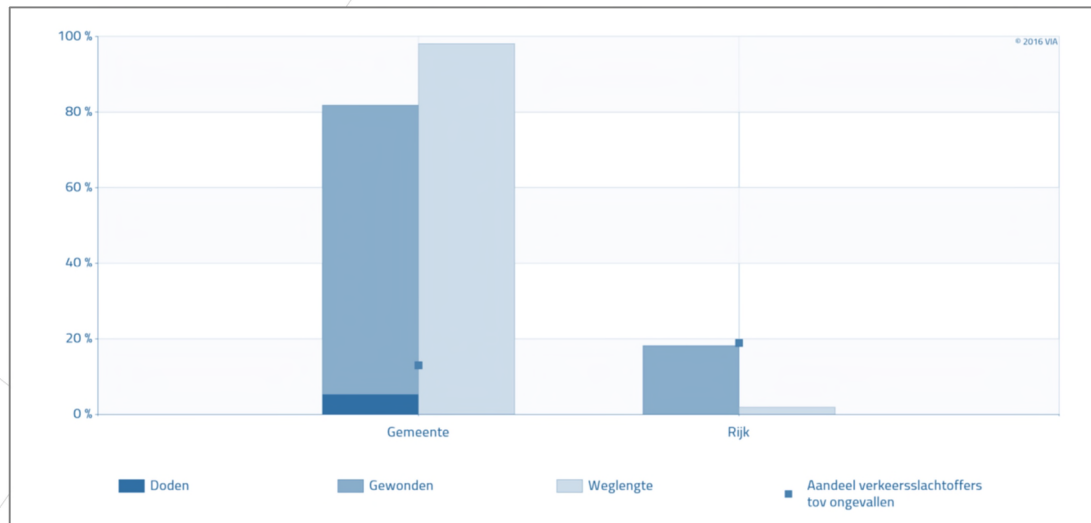


figuur 9: verkeersslachtoffers naar vervoerswijze, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

De vervoerswijze van 49% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in figuur 9 opgenomen. Verder moet ook rekening gehouden worden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers.

5.3 Onveilige locaties

De wegen kennen verschillende functies, met verschillende eigenschappen en wegbeheerders. Dit is te zien in figuur 10, door het aandeel weglengte per wegbeheerder te vergelijken met het aandeel verkeersslachtoffers. De kans op verkeersslachtoffers per ongeval is op rijkswegen het grootste.



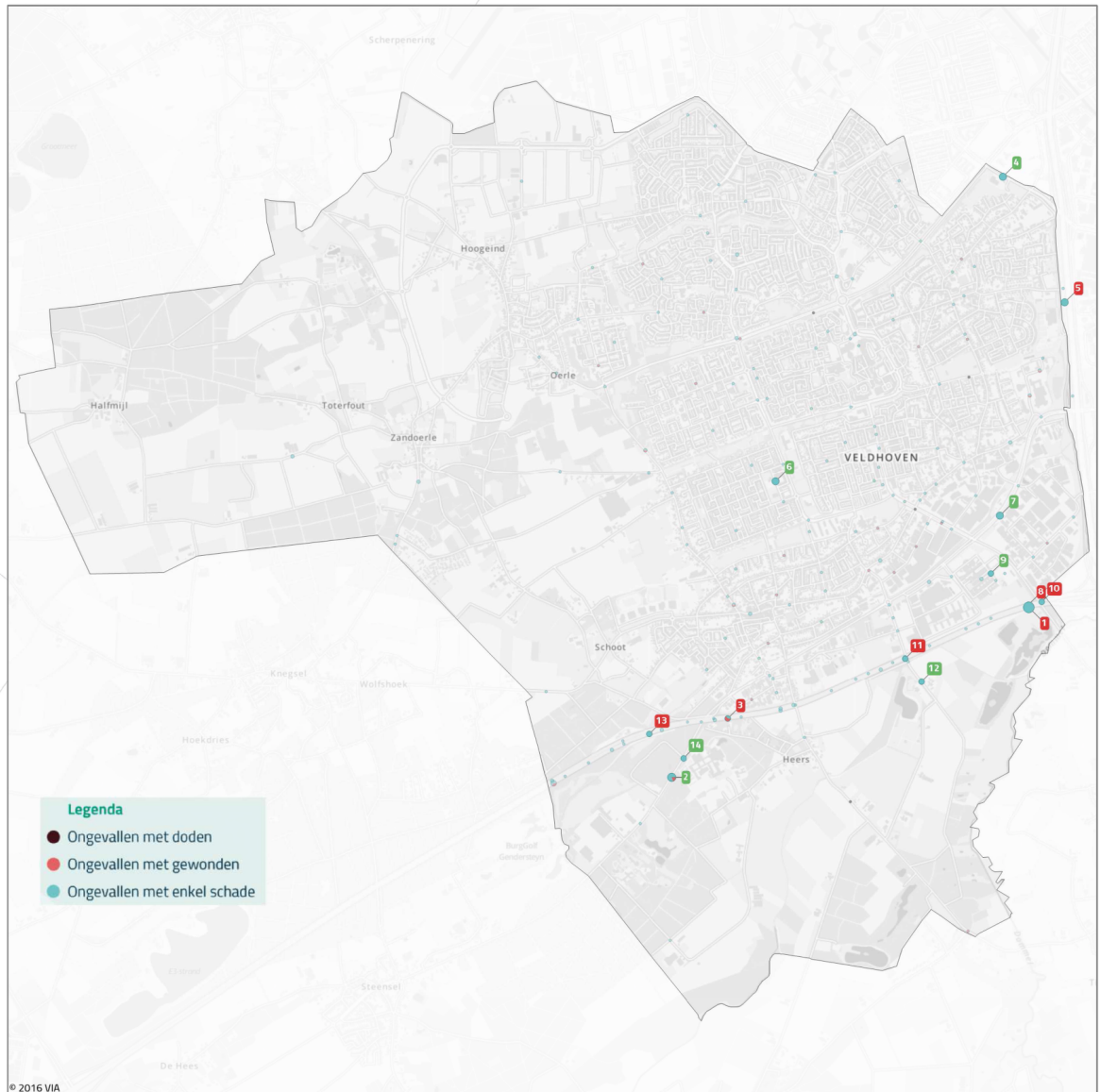
figuur 10: verkeersslachtoffers naar wegbeheerder, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

Onderstaande tabel geeft de blackspot-lijst weer voor situaties met drie of meer ongevallen in de periode van Q1 2014 tot en met Q2 2016. Hiervoor is de prioriteit bepaald door een ongeval met doden drie keer en gewonden twee keer te tellen. De tabel combineert de Top 3 van Rijks- en provinciale wegen met de Top 10 van de overige wegen.

	Locatie	Wegbeheerder	Totaal aantal ongevallen	Ongevallen met gewonden	Dodelijke ongevallen
1	A67 18,0 R	Rijk	8	0	0
2	Locht	Gemeente	5	1	0
3	A67 15,6 R	Rijk	3	2	0
4	Heistraat	Gemeente	4	0	0
5	A2 164,0 m R	Rijk	4	0	0
6	Mira	Gemeente	4	0	0
7	Kempenbaan	Gemeente	4	0	0
8	A67 18,0 L	Rijk	3	1	0
9	De Run	Gemeente	3	0	0
10	A67, 18,1 L	Rijk	3	0	0
11	A67 17,0 R	Rijk	3	0	0
12	Runstraat	Gemeente	3	0	0
13	A67 15,0 R	Rijk	3	0	0
14	Klein Goor, Locht	Gemeente	3	0	0

tabel 2: blackspot-lijst, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

De kaart in figuur 11 laat alle ongevallen in Veldhoven zien voor de geselecteerde periode. De locatie van 55% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen. De grootte van de cirkels staat voor het aantal ongevallen. De prioriteit in de Top 10 van blackspots is met labels gemarkeerd (zie tabel 2). Locaties met rijkswegen zijn daarbij in rood aangegeven, gemeentelijke wegen in het groen.



figuur 11: blackspots, gemeente Veldhoven, Q1 2014 tot en met Q2 2016

5.4 Input GVP

Op basis van de ongevalgegevens vragen de kwetsbare verkeersdeelnemers, specifiek de fiets en bromfiets, om meer aandacht in het verkeersbeleid. Daarnaast verdienen, op basis van de BLIQ rapportage, de volgende objectief verkeersonveilige locaties aandacht in het toekomstig verkeersbeleid: Locht, Heistraat, Mira, Kempenbaan, De Run, Runstraat en Klein Goor/Locht. Daarbij is het nodig om voor deze locatie het ongevalbeeld wat nader te onderzoeken. Bijvoorbeeld, geregistreerde parkeerschades zijn immers niet direct een aanleiding voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

6 Maatschappelijke inbreng

6.1 Klachten en meldingen

Naast beleid kijkt deze evaluatie ook naar bestaande knelpunten, gevaarlijke locaties en overige aandachtspunten met betrekking tot verkeer. Het gaat dan om klachten en meldingen die de afgelopen jaren bij de gemeente zijn binnen gekomen.

Meldsysteem

Gemeente Veldhoven beschikt over een meldsysteem voor klachten in de openbare ruimte. Het aantal is de laatste jaren variabel en wordt veel beïnvloed door lopende infrastructurele projecten of gewijzigde verkeerssituaties zoals Kempenbaan midden en de werkzaamheden in Zonderwijk. Het aantal geregistreerde klachten en meldingen per jaar in relatie tot verkeer laat tabel 3 zien.

Klachten en meldingen	2014	2015	2016
Verkeersonveiligheid en doorstroming	63	158	822
Parkeeroverlast	83	201	48
Parkeren algemeen	35	102	14
Totaal	181	461	884

tabel 3: Klachten en meldingen per jaar

Het totaal aantal klachten per jaar heeft zich de laatste drie jaar elk jaar ongeveer verdubbeld. Opvallend voor 2016 is dat het aantal klachten over verkeersonveiligheid en doorstroming zeer sterk gegroeid is, terwijl het aantal klachten over parkeren zeer sterk afgenomen is. Helaas is hier geen duidelijke objectieve oorzaak voor. Het vermoeden is wel dat het aantal klachten over verkeersonveiligheid en doorstroming samenhangt met wegwerkzaamheden, bijvoorbeeld aan de Burgemeester Van Hoofflaan en de Heistraat

Het totaal aantal klachten en meldingen voor de periode 2014-2016 is in tabel 4 onderverdeeld per wijk. Bij een groot deel van de klachten en meldingen is de wijk niet geregistreerd.

Wijk	Verkeersonveiligheid en doorstroming	Parkeeroverlast	Parkeren algemeen
Buitengebied/onbekend	3	3	0
Oerle	7	5	2
De Kelen	7	18	11
Heikant-west	4	13	6
Heikant-Oost	2	10	3
De Polders	5	7	4
't Look	3	4	1
Cobbeek/Centrum	6	15	15
Zeelst	25	33	13
Zonderwijk	13	31	10
d' Ekker	8	21	5
Meerveldhoven	16	9	6
Veldhoven-Dorp/De Run	57	28	20
Onbekend	887	135	55
Totaal	1043	332	151

tabel 4: overzicht van klachten en meldingen per wijk

6.2 Klankbordgroep

De klankbordgroep heeft tijdens een bijeenkomst haar bevindingen en opmerkingen gegeven op een samengevatte toelichting op de evaluatie. Daarnaast zijn na afloop van de bijeenkomst schriftelijk nog een aantal extra aandachtspunten doorgegeven. De diverse aandachtspunten staan hieronder per onderwerp gerubriceerd.

Fiets

De klankbordgroep ervaart vooral knelpunten met de oversteekbaarheid voor de fiets. Deze problemen concentreren zich vooral rondom de Run, specifiek op de routes van en naar Waalre, van en naar 't Witven en op de Sterrenlaan/De Dom. Fietsers moeten daar vaak 'onnodig veel' oversteken en ervaren lange wachttijden bij de verkeerslichten. Als gevolg daarvan wordt vaak tussen de kruispunten door overgestoken.

Verder wordt de Sondervick genoemd als verkeersonveilig voor de fiets. Daar spelen oversteekproblemen, rood licht negatie en ruimtegebrek bij snelheidsremmende maatregelen.

Ook de rotonde Sondervick-Heerbaan wordt genoemd als gevaarlijk voor fietsers. Langs de Sondervick is maar aan één kant van de weg een fietspad, daardoor moeten fietsers van de Heerbaan naar de Sondervick de rotonde driekwart rondfietsen. In de praktijk gebeurt dit niet, fietsers rijden tegen de richting in.

Verder wordt aandacht gevraagd voor een volledige fietsverbinding tussen Oerle en de Kempencampus. Door het achterblijven van de volledige ontwikkeling van woonwijk Zilverackers, is deze verbinding niet compleet, dit is wel wenselijk.

De toekomstige dubbele fietsoversteek over de turborotonde Zilverbaan-Knegselseweg wordt als gevaarlijk bestempeld.

De wens bestaat voor gratis bewaakte fietsstallingen in het City-centrum.

Ten slotte ervaart men het kruispunt Kromstraat-Nieuwstraat-Plank als onoverzichtelijk voor fietsers.

Voetgangers

De klankbordgroep ervaart een onveilige oversteek voor voetgangers op de kruispunten Rapportstraat-Dorpsstraat en Kromstraat-Nieuwstraat-Plank.

Voor voetgangers wordt de noodzaak van een voetgangersbrug over de Verlengde Heerbaan, als verbinding tussen Oerle en het bosgebied naar de Zilverbaan, onderschreven.

Parkeren

Specifiek voor winkelcentrum Heikant worden enkele parkeerproblemen genoemd. De parkeerruimte bij de Plus wordt als krap en onveilig ervaren.

Bereikbaarheid en doorstroming

De knelpunten over bereikbaarheid en doorstroming worden vooral ervaren op de Kempenbaan, bij de aansluitingen van de N2, maar ook bij de Provincialeweg. De intensiteit op de Kempenbaan is hoog waardoor doorstromingsproblemen ontstaan. Het vermoeden bestaat bij de klankbordgroep dat de verkeerslichten het verkeer niet voldoende snel afwikkelen. Dit speelt vooral in de spitsperioden. In relatie hiermee vraagt de klankbordgroep ook aandacht voor de doorstroming op het kruispunt Kempenbaan-De Run 5300. Het kruisingsvlak staat regelmatig vast. Vooral voor hulpdiensten is dit een knelpunt, daarom wordt om extra handhaving gevraagd.

Daarnaast wordt de ontsluiting van Zeelst als een probleem ervaren. Nu rijdt veel noord-zuid georiënteerd verkeer door Zeelst, onder andere over de Broekweg, dit ervaart men als ongewenst. Een mogelijke oplossing ziet men in een noord-zuid (randweg) ontsluiting om Zeelst, parallel aan de N2 met een mogelijke doorsteek naar Eindhoven. Een dergelijke verbinding kan eventueel ook dienst doen voor de ontsluiting van De Run 1000.

Verder wordt aandacht gevraagd voor de verkeersintensiteiten op de bestaande noord-zuid verbindingen, met name Sondervick-Kromstraat-De Plank. De klankbordgroep verwacht niet dat dit probleem opgelost is met de komst van de Zilverbaan.

Verder worden hoge intensiteiten ervaren in ochtendspits op de Dom/Hertgang richting de Heerbaan.

Als aandachtspunt, vooral voor buurgemeente Eindhoven, wordt ten slotte het sluipverkeer van Eindhoven Airport genoemd, dat via de Meerhovendreef in Veldhoven naar de N2 rijdt. Ook wordt sluipverkeer ervaren in Zandoerle, dit is vooral regionaal verkeer.

Snelheid

Er wordt hoge snelheid ervaren op de Sondervick, vooral tussen Heerbaan en Eindhovensebaan. Ook de Traverse wordt genoemd in relatie met hoge snelheid.

Verlichting

Het ontbreken van straatverlichting op de Oersebaan wordt meerdere keren als knelpunt genoemd.

Openbaar vervoer

Het ontbreken van een buslijn van Zeelst naar het station van Eindhoven, sinds de nieuwe dienstregeling in december 2016, wordt meerdere malen als knelpunt genoemd. Ook de bereikbaarheid van het Maxima Medisch Centrum en het Citycentrum zijn verminderd vanuit Zeelst, Heikant, De Kelen en De Polders.

Verder wordt een aantal knelpunten genoemd voor bushaltes. Op de Dom/Hertgang zijn er te weinig bushaltes en de perrons zijn te kort. Ook halteren de bussen op de rijbaan. Bij het Maxima Medisch Centrum wordt de loopafstand van diverse bushaltes naar het ziekenhuis als te groot ervaren.

Aanvullend wordt gemeld dat op de aansluiting van de Zilversmid op de Sondervick te weinig ruimte is voor de draai van de bussen. Tenslotte wordt aangegeven dat de wachthalte Sondervick is te kort om volledig langs de weg te halteren en te wachten.

6.3 Input GVVP

De bestaande klachten en meldingen uit het gemeentelijke Meldsysteem vragen om extra aandacht voor verkeersveiligheid, doorstroming en parkeren. De input vanuit de klankbordgroep geeft een bredere kijk op de ervaren knelpunten binnen Veldhoven. Deze inbreng wordt meegenomen in de uitwerking van de thema's fiets, voetganger, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en parkeren. Snelheid en verlichting maken daarbij onderdeel uit van verkeersveiligheid.