

A|a

GVVP Veldhoven

Mobiliteitsambitie

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

Samenvatting

Deze mobiliteitsambitie beschrijft per thema waar Veldhoven op inzet. Veldhoven wil zich sterk inzetten op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en –veiligheid. Daarnaast is het belangrijk om verkeerseducatie breder uit te zetten, dit betekent meer inzet op mensgerichte maatregelen in plaats van infrastructurele maatregelen. En uiteraard is leefbaarheid erg belangrijk. Deze thema's vragen de meeste aandacht, hebben hoge prioriteit en worden in de uitwerking vertaald worden naar inzet op maatregelen. De ambities voor bijvoorbeeld regionaal en landelijk beleid, gemotoriseerd verkeer, voetgangers en openbaar vervoer zijn ook belangrijk, maar vragen minder inzet omdat deze thema's al goed op orde zijn. Voor de overige thema's (vracht- en bevoorradingsverkeer, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeren, hulpdiensten en landbouwverkeer) geldt dat deze laag geprioriteerd zijn. Deze thema's zijn op niveau en vragen geen bijzondere inzet of investering.

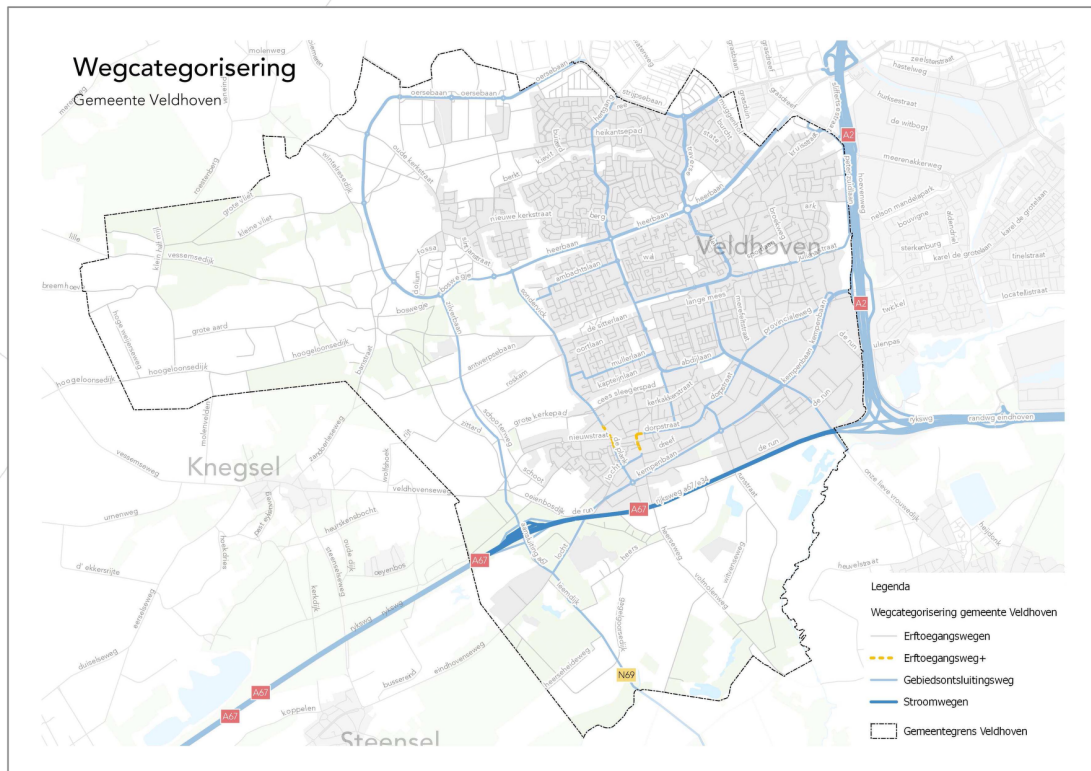
Bovenstaande ambitie is weergegeven in onderstaande tabel. Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is in relatie tot ambitie, inzet en investeringsniveau. Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het toevoegen aan het bestaande beleid, of dat dit wordt aangevuld of geactualiseerd.

Thema	Prioriteit	Actualiseren/ toevoegen
Verkeersveiligheid	Hoog	Actualiseren
Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	Hoog	Actualiseren
Fiets	Hoog	Actualiseren
Leefbaarheid	Hoog	Toevoegen
Nationaal en regionaal beleid	Middel	Toevoegen
Gemotoriseerd verkeer	Middel	Actualiseren
Voetganger/lopen	Middel	Toevoegen
Openbaar vervoer	Middel	Actualiseren
Vracht- en landbouwverkeer	Laag	Toevoegen
Ruimtelijke ontwikkelingen	Laag	Actualiseren
Parkeren	Laag	Actualiseren
Hulpdiensten	Laag	Toevoegen

tabel 1: thema's GVVP Veldhoven

Verder beschrijft deze mobiliteitsambitie een voorzet voor de toekomstige wegcategorysering. Dit zijn de doorgaande wegen die het verkeer ontsluiten. Basis voor deze wegcategorysering is de bestaande verdeling zoals toegepast in het Verkeerscirculatie Plan (VCP)

Dit leidt tot het beeld van de nieuwe categorisering, zoals weergegeven in figuur 2.



figuur 1: wegcategorysering GWP Veldhoven

Inhoudsopgave

	Pagina
Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Leeswijzer	7
2 Mobiliteitsambitie	8
2.1 Prioritering	8
2.2 Mobiliteitsambitie per thema	10
2.3 Categorisering wegennet	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Behoeftte aan actualisatie GWP

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 (GWP). 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, waarin alle verkeerskundige thema's een plek krijgen.

Modulaire uitwerking van het GWP

Het bestaande VCP bestaat uit één rapportage, waarin alles is samengebracht. Dit maakt het bewerkelijk om het plan actueel en bij de tijd te houden. Daarom kent de actualisatie van het VCP naar een GWP een meer flexibele, modulaire opbouw.

Een modulair plan bestaat uit een kop met de mobiliteitsambitie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket. De kop is beschreven in het voorliggende document en wordt als kader aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd.

Binnen de kaders van de kop werkt het middendeel het beleid per thema uit. Iedere module is een losstaand deel, dat zo eenvoudig geactualiseerd kan worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

In de staart komt het beleid van de modules samen met een integrale afweging die wordt samengevoegd in de categorisering van het wegennet en een maatregelenpakket. De maatregelen worden geprioriteerd op basis van de prioriteit van de thema's onderling.

Wanneer een module wordt geactualiseerd of toegevoegd hoeft alleen het relevante deel van het GWP aangepast of toegevoegd te worden en worden de maatregelen daarvan in de staart verwerkt.

Gestart met een evaluatie en inventarisatie

De actualisatie van het verkeersbeleid is vooraf gegaan door een evaluatie van het VCP en een inventarisatie van beschikbare informatie. In deze rapportage is de daaruit voorkomende input verwerkt tot een mobiliteitsambitie.

1.2 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk geeft een toelichting op de aanleiding voor een GWP. Hoofdstuk twee beschrijft de kijk van Veldhoven op verkeer en vervoer, uitgewerkt in een mobiliteitsambitie.

2 Mobiliteitsambitie

Het gemeentelijke verkeersbeleid is beschreven in het huidige VCP. De belangrijkste aspecten daarvan blijven behouden. Voor het nieuwe GWP is het bestaande beleid geëvalueerd. De evaluatie is in een apart document gerapporteerd. Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende thema's van het nieuwe verkeersbeleid en de onderlinge prioritering op basis van de input van de evaluatie. Daarna is met behulp van de thema's de nieuwe mobiliteitsambitie geformuleerd, de ambities vormen de basis voor de uitwerking van het beleid in de modules.

2.1 Prioritering

Het actualiseren van het verkeersbeleid vraagt om een bredere thema-indeling dan nu in het VCP is toegepast. De huidige indeling is:

- verkeersstructuur
- verkeersveiligheid
- bereikbaarheid
- langzaam verkeer
- openbaar vervoer
- parkeren

Door de thema's in het kader van het modulaire GWP verder op te splitsen ontstaat een duidelijker verdeling en kunnen prioriteiten beter gespecificeerd worden.

De ligging en samenstelling van de gemeente, de evaluatie en het huidige verkeersbeleid brengen met zich mee dat een aantal thema's een plek dienen te krijgen in het gemeentelijke verkeersbeleid. Sommige thema's zijn belangrijker dan andere, omdat hier landelijk veel aandacht naar uitgaat of omdat de samenstelling van de gemeente Veldhoven hierom vraagt.

Afstemming met klankbordgroep en interne werkgroep heeft geresulteerd in een bepaalde prioritering voor de verschillende thema's. De ambities van zowel klankbordgroep als de interne werkgroep laten zich als volgt samenvatten:

Ambitie

Veldhoven wil zich sterk inzetten op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en –veiligheid. Daarnaast is het belangrijk om verkeerseducatie breder uit te zetten, dit betekent meer inzet op mensgerichte maatregelen in plaats van infrastructurele maatregelen. En uiteraard is leefbaarheid erg belangrijk. Deze thema's vragen de meeste aandacht, hebben hoge prioriteit en worden in de uitwerking vertaald worden naar inzet op maatregelen. De ambities voor bijvoorbeeld regionaal en landelijk beleid, gemotoriseerd verkeer, voetgangers en openbaar vervoer zijn ook belangrijk, maar vragen minder inzet omdat deze thema's al goed op orde zijn. Voor de overige thema's (vracht- en bevoorradingsverkeer, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeren, hulpdiensten en landbouwverkeer) geldt dat deze laag geprioriteerd zijn. Deze thema's zijn op niveau en vragen geen bijzondere inzet of investering.

Bovenstaande ambitie is weergegeven in tabel 2. Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is in relatie tot ambitie, inzet en investeringsniveau. Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het toevoegen aan het bestaande beleid, of dat dit wordt aangevuld of geactualiseerd.

Thema	Prioriteit	Actualiseren/ toevoegen
Verkeersveiligheid	Hoog	Actualiseren
Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	Hoog	Actualiseren
Fiets	Hoog	Actualiseren
Leefbaarheid	Hoog	Toevoegen
Nationaal en regionaal beleid	Middel	Toevoegen
Gemotoriseerd verkeer	Middel	Actualiseren
Voetganger/lopen	Middel	Toevoegen
Openbaar vervoer	Middel	Actualiseren
Vracht- en landbouwverkeer	Laag	Toevoegen
Ruimtelijke ontwikkelingen	Laag	Actualiseren
Parkeren	Laag	Actualiseren
Hulpdiensten	Laag	Toevoegen

tabel 2: thema's GVVP Veldhoven

Inhoud modulair beleid

Voor ieder thema werkt het geactualiseerde GWP het volgende uit:

- **Situatiebeschrijving**

Geeft een beschrijving van de feitelijke en actuele situatie.

- **Beleid**

Met (bestuurlijke) keuzes voor het thema.

- **Maatregelen**

De maatregelen kennen een verdeling in prioriteit:

- 1 Hoog: noodzakelijk om uit te voeren om het verkeersbeleid zichtbaar te maken.
- 2 Laag: meenemen in andere werkzaamheden, zoals weg- en rioolbeheer.
- 3 Wens: uitvoeren indien hier middelen voor te vinden zijn en kansen zich aandienen.

De prioritering van de thema's en de maatregelen per thema worden gebruikt om het verkeersbeleid in de staart integraal te maken en alle maatregelen onderling te prioriteren.

2.2 Mobiliteitsambitie per thema

Eerste fase van de actualisatie van het verkeersbeleid van Veldhoven was het evalueren van het gevoerde beleid uit het huidige VCP, de uitgevoerde maatregelen en inzichtelijk maken van de actuele stand van zaken.

Op basis van de evaluatie volgt hieronder de mobiliteitsambitie met aanbevelingen en standpunten per thema. Daar waar de evaluatie soms heel specifiek is, is deze mobiliteitsambitie algemener. Verdere verdieping van het beleid en de uitwerking naar maatregelniveau vindt plaats in de modules.

Verkeersveiligheid

Veldhoven streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, zowel objectief (geregistreerde ongevallen) als subjectief (beleving van verkeer). Investerings en inzet in het verleden hebben ertoe geleid dat Veldhoven relatief verkeersveilig is. Echter, onder andere door verbeterde registratie van verkeersongevallen is de laatste jaren wel een toename in het aantal ongevallen waar te nemen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is blijvend en structureel aandacht nodig. Dit vraagt om extra capaciteit en investeringen.

Duurzaam veilig

Verkeersveiligheid is dan een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Hier hangt het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet nauw mee samen. Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Hiervoor zijn vijf principes opgesteld:

- 1 Functionaliteit van wegen. Wegen moeten gebruikt worden op een manier waarvoor ze bedoeld zijn. Hiervoor zijn straten en wegen gecategoriseerd: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
- 2 Homogeniteit van massa, richting en snelheid. Conflicten tussen lichte verkeersdeelnemers en zwaar verkeer, tussen weggebruikers met grote snelheidsverschillen en tussen weggebruikers uit verschillende richtingen moeten worden voorkomen.
- 3 Herkenbaarheid. Het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg, zodat weggebruikers hun gedrag automatisch aanpassen. Wegmarkering moet uniform zijn, zodat overal in Nederland duidelijk is op welk type weg men zich bevindt, wat men daar kan verwachten en welk verkeersgedrag daar verlangd wordt.
- 4 Vergevingsgezindheid. Er moeten maatregelen zijn die ernstig letsel voorkomen bij ongevallen. Hierbij valt te denken aan de veilige inrichting van berm en de beschermende werking van voertuigen (voor inzittenden en zogeheten 'botspartners').
- 5 Statusonderkenning. Weggebruikers moeten hun eigen taakbekwaamheid goed kunnen inschatten. Zelfoverschatting is zeer ongewenst en daardoor een bron van gevaar.

Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet is nagenoeg gereed, in het GWP zetten we voor Veldhoven in op volledige afronding. Daarbij nemen we de resterende bekende verkeersonveilige locaties mee. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.

Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Verkeersveiligheid behoudt een hoge prioriteit in het verkeersbeleid. We zetten in dat kader sterk in op educatie en mensgerichte aanpak, zoals het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op de scholen. Daarmee laten scholen zien zich in te zetten voor de verkeersveiligheid van haar leerlingen. De mensgerichte aanpak voeren we zoveel mogelijk uit met lokale en regionale partners, onder andere VSV en de scholen. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel.

Fiets

Een ander belangrijk vervoermiddel in het landelijke en provinciale beleid is de fiets. Veldhoven onderschrijft dit belang. De fiets heeft een belangrijke functie voor woon-werk verkeer, voor recreatie en toerisme en op schoolroutes. De komst van de elektrische fiets versterkt deze functie.

We zetten zwaar in op het stimuleren van het gebruik van de fiets en faciliteren dit door gedragsbeïnvloeding, een uitstekend (fijnmazig) netwerk van fietsinfrastructuur en goede stallingen bij de bestemmingen. Fietsroutes worden comfortabel en veilig ingericht. Oversteeklocaties van autoroutes zijn veilig en fietsroutes mogen zo min mogelijk samenvallen met routes voor zwaar verkeer en auto (ontvlechten). We richten onze uitvoeringsmaatregelen op belangrijke actuele knelpunten. In het beleid betekent dit extra middelen en inzet voor het thema fiets.

Leefbaarheid

Veldhoven zet in op kwaliteit. Leefbaarheid is een randvoorwaarde van kwaliteit en daarom erg belangrijk voor de gemeente. Leefbaarheidsproblemen spelen vooral in de woonwijken. Leefbaarheid wordt beïnvloed door de inrichting van de omgeving, parkeerdruk, intensiteit en milieuaspecten zoals geluid, trillingen en luchtkwaliteit. Veldhoven hecht grote waarde aan een prettige en kwalitatief goede leefomgeving met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. Daarbij sluit Veldhoven aan op dagelijkse patronen en het gedrag van de inwoners. Het is wenselijk om mensen te verleiden op korte ritten minder gebruik te maken van de auto en meer te fietsen.

Klachten en meldingen over leefbaarheid zijn vaak subjectief. Daarom is specifiek voor het behandelen van klachten en meldingen voor verkeer een objectief toetsingskader wenselijk. Het structureel verbeteren van de leefbaarheid vraagt om een verhoging van ambtelijke inzet en middelen voor het oplossen van problemen.

Bij wegen met een verkeersfunctie past Veldhoven niet dezelfde inrichtingswijze toe als op wegen midden in een woonwijk. Het verkeer moet immers afgewikkeld worden over de wegen die daarvoor bedoeld en ingericht zijn. Voor een leefbare omgeving in Veldhoven is het belangrijk dat verkeer rijdt waar het moet rijden, dus geen doorgaand verkeer door centrumgebieden en woongebieden, maar er omheen.

Veldhoven in de regio

De gemeente Veldhoven is een van de partners in de regionale samenwerking en de bereikbaarheidsagenda. Dit vraagt een bepaalde inspanning, qua personele inzet en financiën, daar staat tegenover dat Veldhoven profiteert van de regionale samenwerking.

De gemeente Veldhoven committeert zich tot deze regionale samenwerking en afstemming. Als onderdeel van de regionale samenwerking zetten we blijvend in op onder andere SMART Mobility en de bereikbaarheid van de regio als geheel. Dit kan de gemeente alleen met partners realiseren. Alleen dan kunnen gemeentegrens overstijgende aandachtspunten worden opgepakt.

Gemeente Veldhoven zorgt ervoor dat het thema 'duurzame mobiliteit' onderzocht wordt en waar nodig onderdeel uitmaakt van het beleid in de modules.

Gemotoriseerd verkeer

Doorstroming en bereikbaarheid, van onder andere de bedrijventerreinen, in en voor Veldhoven, zijn de laatste jaren verbeterd, maar inzet blijft nodig. Dit is deels al in gang gezet door geplande projecten zoals de Zilverbaan. Daarnaast vraagt de Kempenbaan om extra aandacht. De doorstroming op de A2-N2 en de A67 is erg belangrijk voor Veldhoven, vooral vanwege de relatie met verkeersafwikkeling op de toe- en afritten (Kempenbaan). Doorstroming op de hoofdwegen betekent immers dat minder verkeer van het onderliggende wegennet gebruik zal maken en dat de bereikbaarheid van Veldhoven beter wordt. Hier kan de gemeente aandacht voor vragen in regionale overleggen en bij de provincie.

De auto is een veel gebruikt vervoermiddel. Het is nodig om de wegenstructuur voor Veldhoven op de korte termijn daarom nog duidelijk(er) te maken aan de weggebruiker en deze op de lange termijn te verbeteren. Enkele belangrijke noord-zuid en oost-west verbindingen ontbreken in de structuur van het wegennet, daardoor worden bestaande routes overbelast. We zetten onder andere in op een betere ontsluiting van Zeelst. De verkeersveiligheid is randvoorwaarde bij het uitwerken van de bereikbaarheid.

Daarnaast zetten we in op goede interne verbindingen voor fiets, auto en openbaar vervoer, bijvoorbeeld naar het centrum en andere belangrijke lokale bestemmingen. Daarnaast is een goede verbinding naar Eindhoven essentieel voor deze modaliteiten. Sluipverkeer door de wijken moet daarbij vermeden worden.

Voetganger

Lopen is vaak een ondergeschoven thema en wordt daarom hier expliciet benoemd. Op bepaalde plekken (centra en schoolomgevingen) wordt er veel gelopen, ook naar de parkeervoorzieningen. Het verdient daarom aanbevelingen hier keuzes te maken en lopen een volwaardige plaats in de openbare ruimte te geven.

De voetganger krijgt bij de inrichting van de openbare ruimte vaak pas aandacht als eerst de auto en dan het fietsverkeer haar plek al heeft gekregen. De restruimte wordt dan geschikt gemaakt voor de voetganger. Soms kan het ook niet anders, maar de toegankelijkheid van scholen en centra verdient blijvend aandacht vanuit oogpunt van de voetganger. Door de bereikbaarheid van scholen voor voetgangers en fietsers te scheiden van brengen en halen met de auto wordt de gebruikersvriendelijkheid en verkeersveiligheid vergroot.

Voor mindervaliden is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van belang. Het is nodig om daar specifiek aandacht aan te besteden. Bij werkzaamheden wordt de toegankelijkheid gewaarborgd door bij trottoirs op- en afritten te maken, zodat mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel ook overal goed kunnen komen.

Openbaar vervoer

In de vorm van lobby en overleg gaat Veldhoven voor behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer, voor bepaalde verbindingen is een verbetering van de OV-bereikbaarheid nodig. Slimme alternatieven (zoals vraagafhankelijk vervoer) kunnen daarbij mogelijk beter passend zijn dan lijnbusvervoer. De verbindingen van en naar Eindhoven en de bereikbaarheid van belangrijke locaties, zoals het centrum en het MMC, vanuit de wijken kan beter. De rol van de gemeente Veldhoven is hierin beperkt. Wel moet de gemeente haar belangen en wensen kenbaar maken in de regionale samenwerking.

De gemeente Veldhoven vergroot de toegankelijkheid door verbeteringen aan bushaltevoorzieningen. Daarbij kijken we naar het verbeteren van de looproutes naar belangrijke bushaltes in het centrum en bij het MMC.

Vrachtverkeer en landbouwverkeer

Vrachtverkeer is nodig voor het functioneren van de bedrijvigheid in Veldhoven en voor bevoorrading. Landbouwverkeer vormt maar een klein aandeel in de samenstelling van het verkeer in Veldhoven. 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.

Het doel is dan ook om het doorgaande zware vrachtverkeer en landbouwverkeer te weren uit de woonwijken. We streven ernaar de daarvoor geschikte hoofdroutes in de regio zoveel mogelijk te benutten en geschikte routes naar de bedrijven in en om Veldhoven te maken.

Verder werkt Veldhoven mee aan technische SMART Mobility-oplossingen. Waar nodig maken we afspraken met de bedrijven en vervoerders, zodat er minder probleem veroorzakend verkeer is en de bedoelde routes beter gebruikt worden.

Grote knelpunten voor vracht- en landbouwverkeer doen zich niet voor, grootschalige veranderingen en investeringen zijn niet aan de orde.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst en bewaakt. Doel hiervan is om tijdig de noodzaak van maatregelen te onderkennen en hier actie op te ondernemen. Dit wordt niet alleen bij grote projecten toegepast. Ook bij kleinere ontwikkelingen is er aandacht voor de (verkeers-) effecten.

In algemene zin zorgt de gemeente voor periodieke metingen, om de ontwikkelingen van het verkeer te monitoren. Deze informatie is tevens input voor de actualisatie van het verkeersmodel, dat iedere paar jaar plaats vindt.

De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen zijn vaak verkeerskundig van aard. Door hier aandacht voor te hebben, is het mogelijk tijdig maatregelen te treffen en problemen zo veel als mogelijk te voorkomen door een samenhangend verkeers- en ruimtelijk beleid en tijdig anticiperen en bijsturen. Het is dan ook belangrijk om verkeersstromen te monitoren. Voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen zijn niet aan de orde.

Parkeren

Parkeren in Veldhoven is goed geregeld, maar een eenduidig beleidskader is wenselijk, zeker voor wat parkeerbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen betreft.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er aandacht voor de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie. Zowel bij inbreiding als bij grotere ontwikkelingen of in het buitengebied. Vooraf wordt een berekening gemaakt van de parkeervraag en het extra verkeer. Doel hiervan is dat er in de bestaande omgeving geen problemen worden gecreëerd. Indien nodig worden passende maatregelen benoemd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om ontwikkelingen bestaande knelpunten te laten (helpen) oplossen. Voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen zijn niet aan de orde.

De parkeernormen en verkeersgeneratie gelden niet voor de bestaande omgeving, omdat daar veelal de ruimte ontbreekt om aan de huidige normen te kunnen voldoen.

Hulddiensten

Veldhoven streeft een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden door hulddiensten na. Ervaring leert dat Duurzaam Veilig en de inrichting van verblijfsgebieden vaak niet strookt met de eisen die hulddiensten stellen. Waar dat niet het geval is, overwegen we alternatieve oplossingen.

Voor de hulpdiensten is het van belang dat verblijfsgebieden goed ontsloten zijn, dit is het geval. Elk willekeurig adres in een verblijfsgebied moet immers binnen een gestelde tijd bereikbaar te zijn. Voor nieuwe wegen en bij het herinrichten van wegen betekent dit een duidelijke keuze: in principe worden er geen verkeersremmende maatregelen, zoals drempels en kruispuntplateau's, toegepast op aanrijdroutes voor hulpdiensten. Ook voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen niet aan de orde.

2.3 Categorisering wegennet

De bestaande categorisering van het wegennet is het vertrekpunt voor de actualisatie en de verfijning voor de verschillende modaliteiten, zoals bijvoorbeeld het fietsnetwerk.

De A2/N2 en de A67 blijven de stroomwegen die de gemeente ontsluiten en verbinden met de regio. De gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen hebben daarnaast een belangrijke functie. Hier wordt het verkeer verzameld, om het verder af te wikkelen naar het hoofdwegennet.

Voor de wegcategorysering in het nieuwe GVVP zijn keuzes gemaakt voor een aantal 'grijze wegen'. Daarbij is de afweging gemaakt tussen leefbaarheid en doorstroming. In Veldhoven zijn de wegen in drie categorieën ingedeeld:

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Dit zijn de wegen waar de verkeersfunctie belangrijk is en zijn in feite de hoofdwegen van Veldhoven. Het verkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van deze wegen. Deze wegen hebben een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u binnen de bebouwde kom en een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Erftoegangswegen (ETW)

Dit zijn wegen in verblijfsgebieden (wonen, winkelen, werken en/of recreëren) waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Op deze wegen zijn veel percelen aangesloten en vindt veel uitwisseling van verkeer plaats. Door dit (onrustige) verkeersbeeld is een lagere maximumsnelheid gewenst: maximaal 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.

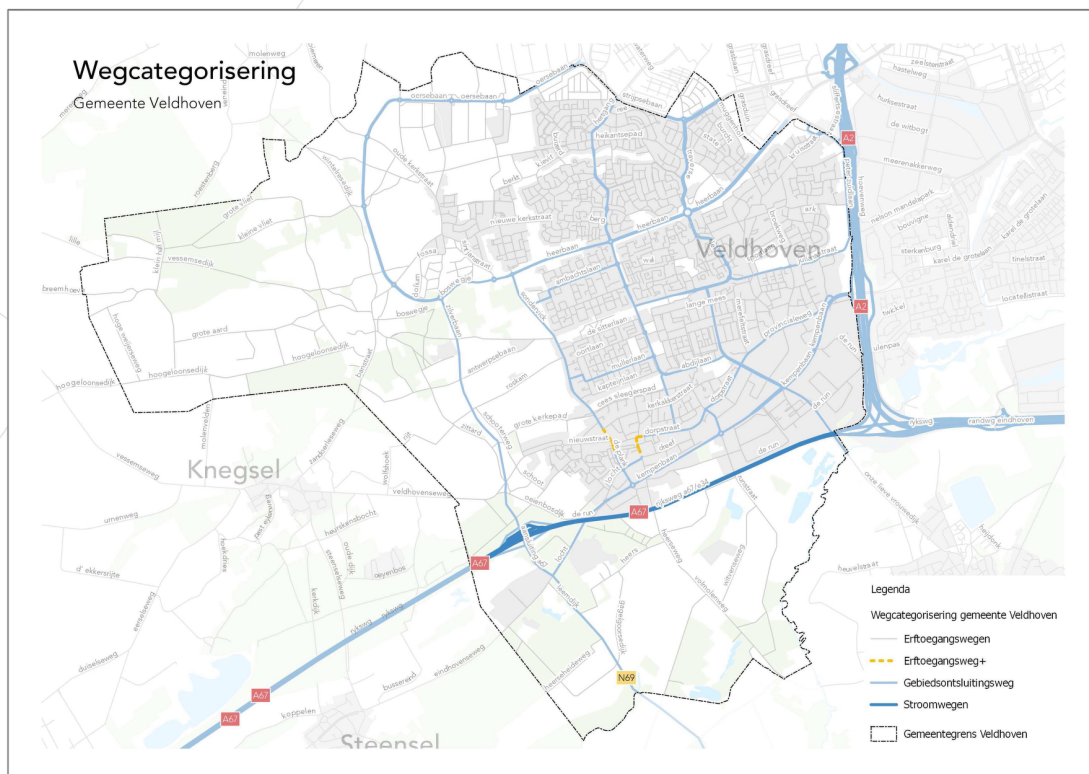
Erftoegangsweg+ (ETW+)

Een erftoegangsweg+ is een weg waarbij de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie elkaar tegen komen. De inrichting van de weg dient erop gericht te zijn om het aanwezige verkeer zo goed mogelijk te verwerken, maar er dient ook rekening te worden gehouden met veel uitwisselingen van percelen. De inrichting van deze wegen verdient dan ook extra aandacht vanwege de dubbele functie.

Bij het indelen van de wegen in de drie categorieën zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- (H)OV-routes gaan bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen.
- Wegcategorisering mag geen nadelig gevolg hebben voor bereikbaarheid hulpdiensten.
- Netwerk van gebiedsontsluitingswegen is logisch en verbindt gebieden met elkaar.
- De wegcategory uit het VCP Veldhoven 2007 dient als basis.

Dit leidt tot het beeld van de nieuwe categorisering, zoals weergegeven in figuur 2.



figuur 2: wegcategoryering GWP Veldhoven