



College van B & W
Postbus 10101
5500 GA Veldhoven

Veldhoven, 21 december 2013.

Betreft: art 42 vragen m.b.t. herinrichting 't Look
Ons kenmerk: GBV062N

Geacht college

In het kader van art 42 van het RvO leg ik u namens de GBV-fractie de volgende kwestie en bijbehorende vragen voor:

Er bereiken ons signalen dat een aantal bewoners van de wijk 't Look grote bedenkingen hebben tegen hun gedeelte van het inmiddels gereed gekomen herinrichtingsplan van hun wijk. Dat gebeurt zowel schriftelijk als anderszins via diverse (informele) contacten. De klachten komen in veel gevallen op het volgende neer:

- Er worden 'problemen' opgelost die er niet zijn;
- Dat gaat in bepaalde gevallen dan onnodig ten koste van het ter plaatse aanwezige groen;
- Er worden verkeerskundige maatregelen voorzien die geen enkel doel dienen maar wel als negatief ingrijpend worden ervaren door burgers.

Zo hebben we kennis kunnen nemen van de brief, waarmee de bewoners van De Goudslager bezwaar aantekenen voor het plangedeelte voor hun directe woonomgeving. Waarvan een aantal argumenten hout lijkt te snijden.

Maar ook is er bijv. de situatie in de Scheerder. Hier ligt nu een woonerf, dat doodloopt en waar enkel de eigen bewoners en hun bezoekers gebruik van maken. Dit gedeelte moet nu opeens worden ingericht als 30-km/u gebied. Omdat dit ooit zou zijn besloten, zo wordt tegen de bewoners gezegd. Natuurlijk geeft het Verkeerscirculatieplan (VCP) aan dat er een scheiding moet komen tussen hoofdwegen en verblijfsgebieden en dat verblijfsgebieden ingericht moeten worden als 30-km/u gebied (zie pag. 24 en 26 van het VCP van februari 2007). Maar dat is naar ons idee wel bedoeld om erftoegangswegen, die nu nog een 50 km/u snelheidsregime kennen, te kunnen downgraden. En niet om woonerven (en zeker niet degene, die niet eens een doorgaande functie hebben) qua snelheidsregime te gaan opwaarderen naar een hoger niveau, nota bene tegen de wens van de bewoners. De logica daartoe ontbreekt naar idee van GBV dan ook volledig. Zeker als dat bovendien een onevenredig grote en als onnodig ervaren impact heeft op de totale fysieke inrichting, omdat de nieuwe situatie meer ruimte vergt. Zo moeten er nu naar idee van de gemeente trottoirs komen, wat ten koste gaat van heel veel groen.

(vervolg GBV062N)

Het komt op GBV in elk geval over dat op bepaalde gedeelten (die bij u zeker bekend zullen zijn) de bewoners zeer ontevreden zijn met het nu gepresenteerde herinrichtingsplan. Daarom lijkt het ons aangewezen om hiermee even pas op de plaats te maken en nog eens goed naar die planonderdelen te kijken met de bewoners alvorens tot de feitelijke uitvoering over te gaan. Teneinde te kunnen komen tot een zo breed mogelijk breed draagvlak onder de bewoners van 't Look. Uiteindelijk moeten zij er naar tevredenheid kunnen wonen.

Hier komt nog bij dat bij een veel minder ingrijpende herinrichting wellicht de totale uitvoeringskosten van het plan naar beneden bijgesteld kunnen worden. Iets, wat de raad in meerderheid bij de begrotingsbehandeling van 2012 aangaf wenselijk te vinden. Dan zou het mes aan meerdere kanten kunnen snijden bij een mogelijke aanpassing van de huidige plannen, zoals:

- Meer draagvlak onder de bevolking
- Minder kosten voor de gemeente
- Meer besparing van groen
- Geen onnodige wijziging van de huidige infrastructuur

Namens de fractie leg ik u de volgende vragen voor:

1. Bent u bereid de herinrichtingsplannen voor de wijk 't Look op onderdelen nog eens kritisch tegen het licht te houden in nauwe samenspraak met de bewoners?
2. Deelt u onze mening dat een opwaarderen van een woonerf tot een zone met 30 km/u regime in bepaalde gevallen onwenselijk kan zijn en een verkeerde interpretatie is van het vigerende VCP?
3. Kunt u ons over de uitkomsten van dit alles op de hoogte houden?

In afwachting van uw reactie verblijf ik
Namens de GBV-fractie

Hans van de Looij
Raadslid GBV

PS. Kopie naar diverse media.



Gemeente Belangen Veldhoven
P.J.M. v.d Looij
Hofstad 8
5509 MK VELDHOVEN

Meiveld 1
5501 KA Veldhoven
Postbus 10101
5500 GA Veldhoven

datum : 23 januari 2014 behandeld door : dhr. C.A.P. de Kock
uw kenmerk : afdeling : Beheer en Realisatie
uw brief van : telefoon : 14 040
ons kenmerk : 14UIT00375 IBAN : NL43RABO0126326940
bijlage : Pag 27 VCP Veldhoven
onderwerp : Art. 42 vragen n.a.v. herinrichting 't Look

T 14 040
F 040-254 13 95
E gemeente@veldhoven.nl
I www.veldhoven.nl

Geachte heer van de Looij,

Op 22 december 2013 ontvingen wij uw brief met art. 42 vragen over de herinrichting van 't Look. Wij zullen uw vragen puntsgewijs beantwoorden:

1. Bent u bereid de herinrichtingsplannen voor de wijk 't Look op onderdelen nog eens kritisch tegen het licht te houden in nauwe samenspraak met de bewoners?
Ja, dat is reeds gebeurd. Op 8 januari 2014 heeft een gesprek plaatsgevonden met een groep bewoners van De Scheerder naar aanleiding van diverse reacties van deze bewoners. De wensen van de bewoners zijn geïnventariseerd, er is uitleg gegeven, en bekeken wordt of en hoe het plan aangepast kan worden. Vervolgens wordt dit weer met de bewoners besproken. Ook zal er binnenkort overleg zijn met andere bewoners, waaronder de bewoners van de Goudslager. Er heeft overigens een intensief participatietraject plaatsgevonden waarvoor iedereen was uitgenodigd. Met 45 bewoners uit het hele gebied, die verdeeld werden in werkgroepen is gewerkt aan de plannen voor de buurt. Deze werkgroepen zijn drie keer (21 oktober, 11 en 25 november) bij elkaar gekomen om zich over de plannen te buigen. De input van deze werkgroepen is verwerkt. Tijdens een inloopavond op 9 december zijn de conceptplannen gepresenteerd aan de wijk. Ook de opmerkingen van verschillende andere bewoners worden bekeken en kunnen nog leiden tot aanpassingen.
2. Deelt u onze mening dat een opwaarderen van een woonerf tot een zone met 30 km/u regime in bepaalde gevallen onwenselijk kan zijn en een verkeerde interpretatie is van het vigerende VCP?
Wij delen deze mening niet. Bij grootschalige herinrichtingen zoals bij 't Look wordt zo veel mogelijk geprobeerd de nieuwste landelijke verkeerskundige richtlijnen toe te passen. Deze richtlijnen zijn tot stand zijn gekomen na onderzoeken en overleggen met bijvoorbeeld hulpdiensten en bewoners. De rijbaan van De Scheerder is zeer smal en voldoet niet aan deze richtlijnen. Een dergelijke smalle rijbaan vindt men normaal gesproken alleen bij éénrichtingsverkeer.





Op De Scheerder – wat formeel geen woonerf is – geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Volgens het VCP mag de snelheid op De Scheerder verlaagd worden van 50 naar 30 km/h. De Scheerder wordt volgens de herinrichtingsplannen zodanig ingericht dat het duidelijk is/blijft dat het een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur betreft, net als de andere woonstraten in 't Look. Daarnaast moeten wij rekening houden met de bereikbaarheid van de huisarts aan het einde van de weg en van de aanliggende percelen. Ook de vuilophaaldiensten en de hulpdiensten stellen eisen aan de breedte van een weg. Deze richtlijnen zijn niet de enige reden waarom de weg aangepast dient te worden. In 't Look wordt uit milieu oogpunt het regenwaterriool losgekoppeld van het vuilwaterriool. De weg krijgt daarvoor een zogenaamd 'bakprofiel': de weg loopt af naar het midden, waar zich de kolken bevinden. Bij zo'n bakprofiel zijn hoger liggende trottoirs nodig. Worden deze niet aangelegd, dan kan er bij hevige regen wateroverlast ontstaan in de tuinen/woningen en dit willen we juist voorkomen. Uiteindelijk wordt het ontwerp samengesteld uit een combinatie van technische kaders, de wensen/opmerkingen van de bewoners en uiteraard binnen de financiële kaders.

3. Kunt u ons over de uitkomsten van dit alles op de hoogte houden?
Wij zullen van de belangrijkste communicatie-uitingen via de griffie een afschrift aan de raad sturen.

Met vriendelijke groet,
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN VELDHOVEN,

H.J. de Ruiter
secretaris

drs. J.M.L.N. Mikkers
burgemeester

VAN TOEPASSING VOOR SCHEERDER / GOWDSLAGEN 'E LOKK

kan een regeling met verkeerslichten de voorkeur krijgen, omdat daarmee de prioriteit voor de bus beter te regelen is. Rotondes zijn, zonder aanvullende voorzieningen, voor bussen minder comfortabel.

Erftoegangswegen (ETW): Voor de verblijfsgebieden zijn de belangrijkste uitgangspunten dat deze niet aantrekkelijk mogen zijn voor het doorgaand verkeer, dat rekening wordt gehouden met het grote aantal conflicten tussen verkeersdeelnemers dat daar optreedt en dat daarom de snelheid wordt afgestemd op het niveau van het langzame verkeer. In de praktijk betekent dit de invoering van een 30 km/uur-zone. Dit is de meest efficiëntste manier om de doelstellingen te bereiken.

Verblijfsgebieden kennen in principe slechts één type weg: Erftoegangswegen zijn bedoeld om erven toegankelijk te maken, bestemd voor alle vervoerwijzen (voetgangers, fietsen, bromfietsen, motorvoertuigen en overige voertuigen). Vanwege de vele conflicten hebben de erftoegangswegen een lage snelheid. In de verblijfsgebieden kunnen bepaalde straten een bijzondere functie hebben: het is een route van openbaar vervoer of voor expeditieverkeer of de intensiteiten liggen wat hoger omdat de straat een verzamelfunctie binnen het verblijfsgebied heeft en een schakelfunctie vervult naar de gebiedsontsluitingswegen. Er is dan sprake van een ETW-plus. Per verblijfsgebied zal vastgesteld moeten worden of er aanleiding is om wegen van het type ETW-plus te benoemen. Deze wegen kunnen een wat afwijkend karakter hebben wat betreft de verharding en beperking van de snelheidsremmende maatregelen (in verband met doorstroming en comfort openbaar vervoer, trillingen).

Ontwerpuitgangspunten voor de wegen van het type ETW-plus kunnen zijn:

- rode fietsstroken (1,50 m) met rijloper, totale wegbreedte ongeveer 7,00 m (bestaande vrijliggende fietspaden blijven gehandhaafd);
- middeneilanden of sluisjes (al dan niet verhoogd) bij oversteken;
- bussen halteren eventueel op de rijbaan, waarbij fietsstrook wordt onderbroken of waarbij fietsers om bushalte heen geleid worden;
- parkeren in vakken of stroken;
- snelheidsremmers (op busroutes busvriendelijke remmers);
- ontwerp gericht op een maximum snelheid van 30 km/uur.

Potentiële wegen van het type ETW-plus zijn: de Dorpstraat, de Provincialeweg, de Peter Zuidlaan, de Hagendorensesweg, de Pastorielaan, de Julianastraat, (eventueel delen van) busroutes in de verblijfsgebieden.

Belangrijk zijn de overgangen tussen de verkeersaders en de verblijfsgebieden: er moet aan de verkeersdeelnemer duidelijk worden gemaakt dat er bij die overgang iets anders van hem/haar wordt verwacht. Deze overgangen (de poorten) moeten daarom duidelijk zichtbaar zijn door bijvoorbeeld uitritconstructies, verticale elementen en/of markeringen en verandering van wegdek en breedte.

Zowel de gebiedsontsluitingswegen (de verkeersaders) als de erftoegangswegen (verblijfsgebieden) zijn duidelijk, logisch en eenduidig ingericht op hun functie en gebruik. De inrichting dient in één oogopslag aan de weggebruiker duidelijk te maken wat precies de functie is, en dient tevens een juist gebruik van de weg af te dwingen. Per functie (GOW of ETW) zijn verschillende vormgevingen mogelijk, afhankelijk van het gebruik (intensiteit, parkeerbehoefte, aansluitingen et cetera). Voor deze vormgevingstypen wordt aangesloten bij de richtlijnen uit de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW (Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte).

De vormgevingscriteria beschrijven de essentiële herkenbaarheidskenmerken, zoals:

- al dan niet gescheiden rijbanen;
- asstrepen en middenmarkeringen;
- gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer;
- al dan niet parkeren op de rijbaan of in parkeerhavens.

Voor de kruispunten zijn in het ASVV eveneens voorkeursvormgevingen benoemd, afhankelijk van de intensiteiten en/of de aanwezigheid van langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Categorisering wegennet

In figuur 7.1 is de gewenste structuur van het hoofdwegennet weergegeven alsmede de categorisering: de indeling in verkeersaders (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en de verblijfsgebieden (erftoegangswegen en ETW-plus). Inrichting vindt plaats volgens de principes van Duurzaam Veilig.