



Hoe hoog is het ambitieniveau?

Op liefst twaalf deelreinen van het verkeer- en vervoerbeleid moet Veldhoven zijn ambitie uitspreken. Ze gaan over hulpdiensten, verkeerseducatie, bereikbaarheid, fietsbeleid, parkeren, openbaar vervoer en nog veel meer. Gaat Veldhoven voor een hoog, gemiddeld of laag ambitieniveau?

Neem het fietsen. Spreekt Veldhoven op dit terrein een hoge ambitie uit, dan moeten er méér, veiliger en comfortabeler fietsvoorzieningen komen. Daar past zelfs het streven bij om fietsstad van het jaar te worden. Is men tevreden met een laag ambitieniveau, dan zijn er geen investeringen nodig. Een gemiddeld niveau sluit aan op provinciale en regionale ambities; knelpunten moeten worden opgelost.

Onbereikbaar lijkt het hoogste ambitieniveau op het gebied van verkeersveiligheid: in Veldhoven mogen dan namelijk geen ongelukken meer gebeuren met slachtoffers.

Hetzelfde geldt voor de hoogste ambitie waar het gaat om leefbaarheid. Het lijkt bij voorbaat onhaalbaar om 'alle knelpunten op het gebied van geluid, stank en milieu in relatie tot verkeer'

op te lossen. Bij laag niveau zijn geen aanvullende investeringen nodig: alles blijft bij het oude.

BESLUITVORMING EIND 2017

De raad zal - kortom - keuzes moeten maken, zich uitspreken op welk deelreinen welk ambitieniveau wordt nagestreefd. Niet alles kan op het hoogste ambitieniveau, dat zou ook onbetaalbaar zijn. Vóórdat de raad zijn prioriteiten bepaalt, kan de burger zijn stem laten horen. In de oordeelsvormende raad van 9 mei en de besluitvormende vergadering van 30 mei worden de mobiliteitsambitie én het samenspraaktraject besproken.

Na de zomer gaat het traject verder. In de maand september is een inloopavond over het GVVP gepland, waarna het plan ter inzage komt te liggen. In november en december gaat het Verkeer- en VervoerPlan het politieke debat en de besluitvorming in.



Veldhovens wegennet is in 10 jaar flink aangepast

Het Veldhoven van 2017 lijkt - als je de plattegronden vergelijkt - vrij aardig op de gemeente van 2007. Toch is er in het laatste decennium in het wegennet wel degelijk heel wat veranderd en uitgebreid. Eline Swinkels van bureau Accent Adviseurs was voor de raad in het oude VCP gedoken.

Zij wees op belangrijke veranderingen in die tien jaar, waar we al bijna weer aan gewend zijn. De Westelijke Ontsluitingsroute bijvoorbeeld is in de gedaante van de Oersebaan tot Oerle al klaar, evenals de verlengde Heerbaan. De eerste voorbereidingen voor de Zilverbaan, die door moet lopen tot de A67, zijn in het landschap zichtbaar. De Kempenbaan-Midden met het kruispunt O.L.Vrouwedijk en het wegvak tot de Runstraat is flink aangepakt. Voor het oostelijke en westelijke deel van de Kempenbaan zijn de plannen voor aanpassingen al gereed. De aansluiting van de Kempenbaan op de A67 en toekomstige N69 is qua procedures bijna afgerond.

Een andere nog recente blikvanger is de Hovenring met aparte fietsrotonde, vorig jaar gevolgd door een rotonde die Kruisstraat en Peter Zuidlaan ontsluit. Vier nieuwe rotondes hebben even zovele oversteken in de Sterrenlaan beveiligd.

De dorpskernen van Zeelst en Oerle zijn opnieuw ingericht. Zonderwijk is na de herinrichting inmiddels - op de Mullerlaan na - volledig tot 30 km-zone omgebouwd, in 't Look is daar een begin mee gemaakt.

'GRIJZE WEGEN' KNELPUNTEN

Dat neemt niet weg dat er nog knelpunten zijn. Niet alle wegen hebben een duidelijke functie als 'stroomweg' (snelwegen A2 en A67), 'gebiedsontsluitingsweg' (Heerbaan, Sterrenlaan) of 'erftoegangsweg' (Provincialeweg, Ambachtslaan). Er zijn nog 'grijze wegen' die functies combineren. Als voorbeeld daarvan noemde Eline Swinkels de Sondervick. "Die is bedoeld voor de ontsluiting van de aanliggende straten, maar wordt ook voor doorgaand verkeer gebruikt. Er wordt vaak te hard gereden. Wij moeten bij deze 'grijze wegen' duidelijk kiezen voor óf leefbaarheid óf doorstroming."

Qua verkeersveiligheid scoort Veldhoven heel behoorlijk. Het aantal verkeersongevallen blijft binnen de ramingen. Toch blijft het snelverkeer hier en daar conflicteren met fietsers en voetgangers en verdienen verkeersonveilige situaties in ondermeer Locht, Heistraat, Mira en Kempenbaan meer aandacht.

Swinkels concludeerde dat het wegen- en fietspadennet in tien jaar tijd is verbeterd en duidelijker ingedeeld. Nog beter kunnen ondermeer de bereikbaarheid, inzet van de fiets, het parkeerbeleid en openbaar vervoer.



In de beeldvormende raadsvergadering van 11 april vergaderde de gemeenteraad van Veldhoven over het toekomstige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan.

Met 'Raadsnieuws' heeft de gemeenteraad van Veldhoven een eigen medium. De artikelen bevatten geen letterlijk verslag, maar een impressie van de raadsvergadering, geschreven door een onafhankelijk journalist in opdracht van de gemeente.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan kijkt in toekomst Slimme auto's, snelle e-bikes, autodelen en bus op afroep

Na tien jaar komt er in 2017 weer een nieuw plan voor verkeer en vervoer. Ter voorbereiding kregen de raads- en steunfractieleden in een beeldvormende vergadering informatie over plannen voor wegen en fietspaden, smart mobility, parkeren, oplaadpunten, elektrische fietsen... Eind van dit jaar gaat de raad keuzes maken en prioriteiten stellen.

Want wát is er veel veranderd in Veldhoven sinds 2007, toen het Verkeerscirculatieplan (VCP) werd vastgesteld! Inderdaad hoog tijd voor een nieuwe nota, die de titel Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) krijgt en een veel breder gebied dan het VCP bestrijkt. Dat moet ook, want anno 2017 strijden allerlei actuele trends om voorrang.

ZELFSTURENDE AUTO

Zo ging extern adviseur Okke Feekes uitvoerig in op de ontwikkelingen in autoland, waar het concept van de zelfsturende auto weliswaar dichterbij komt - maar tegelijk nog altijd toekomstmuziek is. Mocht het zo ver komen, dan is volgens hem het ruimteprobleem op de weg grotendeels opgelost omdat innovatieve smart cars de wegcapaciteit veel beter benutten. Ook de accu's in elektrische auto's hebben nog een fikse verbeteringslag nodig.

Wél al bij deze tijd horen de autodeelconcepten. "Autobezit wordt door de nieuwe generatie weggebruikers minder belangrijk gevonden. Vooral in stedelijke gebieden is een eigen auto soms onhandig en duur, en kun je beter af en toe kiezen voor een deelauto. Je bespaart er honderden euro's per maand mee."

'FIETS STEEDS KANSRIJKER'

Als 'zeer kansrijk' betitelde hij de ontwikkeling van de elektrische fiets. Omdat daar steeds gro-

tere reisafstanden mee worden afgelegd (tot 20 km en meer, tegen 7 km met de 'gewone' fiets), wordt de e-bike een aantrekkelijker alternatief in het woon-werkverkeer dan de fiets zonder motor ooit is geweest. De snelle pedelec, die 45 km/uur mag met helmplicht, draagt daar extra aan bij. Ook ouderen blijven dankzij trapondersteuning langer verkeersdeelnemer.

Dat betekent wel dat wegen anders dienen te worden ingericht en fietspaden breder moeten. Ook de 'beleving' mag meer aandacht krijgen. "Als een fietser een eindje moet omrijden, vindt hij dat minder erg als die omweg over een vrijliggend pad in een mooie omgeving gaat", denkt Feekes.

In het openbaar vervoer zullen veranderingen niet uitblijven. Okke Feekes voorspelt minder traditionele vormen van OV. Naast grote bussen in stedelijke gebieden kunnen kleinere OV-bussen met flexibele rijtijden en zelfs op afroep, alsmede OV-diensten bij grote werkgevers, inspelen op de vervoersbehoefte. Ook een betere bereikbaarheid van haltes (liefst in combinatie met een fietsverhuur) kan mensen overhalen de auto te laten staan.

