Van Burger via de Gemeente en de Regio naar Den Haag (and beyond en weer terug naar de mens)

- 27 Oktober 2020 heb ik ingesproken over de strategische keuze Omgevingsvisie
- Vandaag 12 Januari 2021 wil ik inspreken over het werkprogramma Metropool Regio Eindhoven

Samenwerking in welke vorm dan ook: MRE, SGE, Brainport, Coalitie & Oppositie; is natuurlijk goed.

Wij vinden het dan ook fijn om te horen en lezen dat de verantwoordelijke wethouder betreffende het project Bossebaan – Burgemeester van Hoofflaan:
- het grote aantal zienswijzen bij de diverse bouwplannen positief opvat
- maar ook erkent dat de samenspraak / omgevingsdialoog beter moet

Bij dit werkprogramma van MRE zien wij vergelijkbare kansen en risico's:

- *Argumenten.*
  Binnen Transitie landelijk gebied is het streefbeeld nog niet concreet genoeg.
  Op 22 september 2020 hebben wij het Streefbeeld vastgesteld. We zijn ons ervan bewust dat het Streefbeeld een basis vormt voor strategische keuzes op de lange termijn. Maar tijdens de raadsbehandeling zijn ook diverse kanttekeningen bij het Streefbeeld geplaatst. ***Het Streefbeeld is als een abstract en niet concreet document ervaren.*** *In het Werkprogramma 2021 wordt aangegeven dat het Streefbeeld in 2021 en 2022 wordt gemonitord en uitgevoerd. Graag zien we nog een vertaalslag van het Streefbeeld naar concrete doelen. Zonder concrete doelen is monitoring en uitvoering namelijk een flinke uitdaging.*

- *Kanttekeningen en risico's.*
  Deze werkwijze past formeel nog niet binnen de huidige Gemeenschappelijke Regeling.
  Bij de besluitvorming over het Samenwerkingsakkoord is aangegeven dat de Gemeenschappelijke Regeling nog moet worden aangepast naar de nieuwe manier van werken. Deze aanpassing is voorzien in 2021. Afgesproken is om tot die tijd wel te werken volgens het nieuwe Samenwerkingsakkoord. ***Dit geeft de mogelijkheid om te bezien of de positie van de raden voldoet aan de verwachtingen.***

Als we kijken naar het MIRT-Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport lezen we in de "two pager" veel over de groeisprong waarbij natuurlijk ook het mobiliteitssyteem moet meegroeien. De Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen beginnen met Minder Hinder en ook Leefbaarheid wordt veelvuldig vermeld, maar dit alles is jammer genoeg (nog) weinig concreet.

We moeten als Veldhoven en wellicht op sommige aspecten ook per wijk / dorp, een eigen plan maken, de regie meer in eigen handen nemen en samen uitzoeken hoe dat in de grotere puzzel past. Natuurlijk moeten we luisteren naar de overkoepelende opgave, maar we mogen, kunnen en moeten daar ook een eigen invulling aan geven, in goed overleg op sommige punten meer doen en op andere minder, samen tot een afgestemd plan komen;
- Daarbij wil ik verwijzen naar de twee ingezonden brieven in het Veldhovens Weekblad "Waar men niet over spreekt" (18 Nov 2020) en "Eindstand 14-13" (09 Dec 2020);
- Hier in de raad moet gesproken worden over concrete invulling en besluiten moeten geen politiek spel zijn tussen Coalitie en Oppositie; Het gaat hier over wat goed is voor alle burgers en daarvoor moet het College van Burgemeester en Wethouders en moeten alle Raadsfracties luisteren naar de zorgen, wensen en ideeën van alle inwoners van onze gemeente en niet alleen naar de "achterban" van de meerderheid van de Coalitie en waar van toepassing de uitvoerende partijen (want zij hebben natuurlijk totaal andere belangen);

Daarom willen wij een eigen wijk- / dorpsvisie gaan opstellen en dingen die wij belangrijk vinden concreet opschrijven; En wij hopen dat alle andere wijken / dorpen ook zullen volgen en dat de gemeente Veldhoven ons daarbij zal faciliteren en met ons wil samenwerken;

Een paar punten waar wij aan denken:

1. Verbeteren van mobiliteit moet samengaan met het weren van doorgaand verkeer in het centrum en het beperken van overlast van gemotoriseerd verkeer in het algemeen (zie hiervoor ook ons burgerinitiatief Autoluwe Stedelijke As);
2. Vanaf het begin meer oog voor de gevolgen van plannen en leefbaarheid echt leidend maken (op locatie / in de omgeving – levendigheid op het gezamenlijke maaiveld); Tijdig bijsturen is veel goedkoper, dit geeft minder vertraging en bovenal een beter eindresultaat;
3. Best of both worlds; Stad van dorpen; Wij zien niet hoe de daadwerkelijke meerwaarde van Landmarks opweegt tegen de overlast bij omwonenden en schade aan onze identiteit;

Samenwerking mag niet zover gaan dat onze eigenheid verdwijnt.

Het is zonneklaar dat de Veldhovense burgers juist die eigenheid willen bewaren. Dan hoeven we slechts te denken aan wat gezegd werd op 'Droomatelier 2040' zoals gehouden in het kader van voorbereiding voor de nieuwe Omgevingswet: een totale afwijzing van verdere verstedelijking. Helaas werd dit in de Raadsvergadering van 27 oktober niet eens aangehaald. Verdere voorbeelden die aangeven wat de Veldhovense ingezetenen willen, zijn niet moeilijk te vinden, zoals in de aanzetten voor een Dorpsvisie Oerle, de reacties op de drive-ins in Zeelst, het plan Bossebaan – Burgemeester van Hoofflaan, het plan Ambachtslaan en het burgerinitiatief Autoluwe Stedelijke As. Het ademt allemaal de geest de eigenheid van Veldhoven te willen bewaren. Over wat de eigenheid dan is kun je stoeien maar het bewaren ervan is in eerste aanzet simpel: bouw niet te veel, te vol en te hoog. Hou de schaal van de omgeving aan, ook rondom het CityCentrun. Anders worden we Eindhoven en dat wordt niet gewenst.
Op het College onder toezicht van de Raad rust de verantwoordelijkheid er voor te zorgen dat het werkprogramma MRE, met die breed gevoelde verlangens van de Veldhovenaren, de eigenheid te behouden, niet strijdig zal zijn, noch dat te mogen worden (en dat zelfde geldt ook voor SGE en Brainport).

Wij als Werkgroep Bosse Toren Van De Baan hopen dat we daarin niet worden teleurgesteld.

Dank voor uw aandacht.