

# Beantwoording technische vragen VSA inzake GVVP

n.a.v. fractiespecialisten bijeenkomst op 25 februari 2019

Op 25 februari heeft een bijeenkomst fractiespecialisten over het GVVP plaatsgevonden.

Tijdens deze avond is aangegeven dat als er nog vragen zijn over het eerder ingetrokken GVVP, of over de vertrouwelijke memo Maatregelenpakket De Run, dat deze vragen dan graag worden ontvangen ter voorbereiding op het nieuwe GVVP. Hierbij de vragen.

## Algemeen

- Beslispunt 3 geeft aan om de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen voor 4 jaar (2019, 2020, 2021 en 2022) . Het GVVP heeft een werkingsduur van 10 jaar. Hoe wordt de resterende periode van het GVVP gefinancierd?

### Antwoord:

**Binnen het vernieuwde GVVP hebben we de looptijd van het plan in beeld gebracht (dus volledige 10 jaar)**

- Onder module 1 verkeersveiligheid is jaarlijks voor analyse verkeersonveilige situaties en fysieke aanpassingen aan verkeersonveilige locaties in totaal €75.000,- gereserveerd. Onder module 7 is jaarlijks voor analyse klachten en meldingen over onduidelijke en onveilige verkeerssituaties en werkbudget voor maatregelen in totaal € 50.000,- gereserveerd. Betekent dit dat voor verkeersonveiligheid in totaal € 125.000 is gereserveerd?

### Antwoord:

**Klopt, dit hebben we in het vernieuwde GVVP aangepast en samengevoegd. Op dit moment hebben we een bedrag opgenomen bij module verkeerveiligheid van € 30.000,- in totaal.**

- Wordt het maatregelenpakket De Run als module 14 toegevoegd aan het GVVP?

### Antwoord:

**Nee, dit wordt in de modules als apart tekstkader omschreven. Maatregelen vanuit zowel het maatregelenpakket als de bereikbaarheidsagenda worden in dit tekstkader weergegeven. Let wel de financiële gevolgen van zowel het maatregelenpakket als de bereikbaarheidsagenda zijn niet opgenomen in het GVVP.**

## Module 2 verkeerseducatie

- Meer handhavingsinzet van BOA's. Wat gaan die extra BOA's doen?

### Antwoord:

**Deze maatregel is vervallen in het vernieuwde GVVP. Wij zijn uiteindelijk van mening dat we het wel moeten benoemen in het GVVP, maar dat eventuele extra FTE bij de afdeling MenO behoort.**

## Module 3 Fiets

- We stellen streefwaarden vast voor de breedte van fietsvoorzieningen. Hierbij wordt rekening gehouden met de wens voor bredere fietspaden door de komst van e-bikes. Wat zijn de financiële consequenties voor het verbreden van de fietspaden?

**Antwoord: We streven hierbij werk met werk te combineren (kostenefficient). In het GVVP**

**hebben we onder de module fiets alleen geld opgenomen voor kleine aanpassingen aan fietspaden. De investering voor reconstructie behoort bij het beheersbudget wegen of bij het desbetreffende project.**

- Bepaald is dat de gemeente de fietsparkeernormen CROW als vertrekpunt worden genomen. Wat zijn de normen?

**Antwoord:** Bij bestaande situaties wordt door middel van tellingen bekeken of het aantal fietsparkeervoorzieningen voldoet. Bij nieuwe situaties wordt aangesloten bij de kencijfers uit CROW publicatie 291 Leidraad fietsparkeren. Het gaat naar onze mening te ver om deze cijfers in het GVVP op te nemen. In de nog op te stellen Parkeernota komt deze detaillering wel aan bod.

- Waarom moet er een onderzoek opgestart worden naar kansen voor snelfietsroutes van en naar Veldhoven? Hoort het onderzoek naar kansen voor snelfietsroutes van en naar Veldhoven niet thuis onder module 6?

**Antwoord:**

**Dubbeling is inderdaad mogelijk. In het vernieuwde GVVP hebben we module 6 laten vervallen en de belangrijkste tekst opgenomen in Hoofdstuk 1 ambitie. Hierdoor is de mogelijke dubbeling niet meer aanwezig.**

#### **Module 4 leefbaarheid**

- We gaan werken met beoordelingssystematiek leefbaarheid oftewel de stappenplan benadering verkeers- en parkeeroverlast.
  - o Wordt deze nog een keer geëvalueerd?
  - o Op basis van deze beoordelingssystematiek is te beoordelen of er wel of geen maatregelen noodzakelijk zijn. Indien maatregelen noodzakelijk zijn, waaruit worden deze maatregelen dan gefinancierd?

**Antwoord:**

**De beoordelingsmethodiek hebben we met het vernieuwen van het GVVP laten vervallen en wordt dus niet toegepast.**

- In de evaluatie van het GVVP paragraaf 6.2 klankbordgroep worden een 34-tal knelpunten genoemd. Kunnen we deze 34 knelpunten langs de beoordelingssystematiek laten gaan?

**Antwoord:**

**veruit de meeste knelpunten zijn bekend bij ons en zijn eerder beoordeeld door ons op een manier zoals in de systematiek beschreven is. Een deel van de knelpunten is daarom in het GVVP opgenomen en sommige knelpunten worden meegenomen/opgelost bij uitvoering van bepaalde projecten.**

#### **Module 5 Smart mobility**

- Waarom kost het beschikbaar stellen van Data jaarlijks de gemeente €10.000,-?

**Antwoord:**

**Wij hebben deze post opgenomen, omdat voor nu nog niet geheel duidelijk is wat dit in gaat houden. Omdat we ook vinden dat we financieel kritisch moeten zijn hebben we het bedrag terug gebracht naar € 5000,-. Daarbij zal in de komende jaren worden bijgehouden in hoeverre we dit budget nodig hebben, anders wordt het bijgesteld .**

#### **Module 7 gemotoriseerd verkeer**

- In het vastgestelde programmabegroting 2018 is ten aanzien van verkeersregelinstallaties (VRI's) aangegeven: *Op dit moment heeft de gemeente Veldhoven geen beleidsplan voor VRI's. Het actuele beheerplan beschrijft de uitgangspunten voor vervanging en de onderhoudsstrategie aan de VRI's.* Echter er wordt nu voorgesteld om de verkeerslichten te optimaliseren om investeringen voor nieuwe technieken mogelijk te maken zoals iVRI's (slimme verkeerslichten) Met een waarde van € 200.000,-- per jaar. Moet er niet eerst een beleidsplan voor VRI's worden opgesteld?

**Antwoord:**

**Klopt, is inderdaad een goed idee en we zullen dit opnemen in het GVVP. Ook hebben we hier in het vernieuwde GVVP de keus gemaakt om de investering naar slimmere VRI's te laten vallen onder het geldende beheersbudget VRI.**

- In Veldhoven staan 15 VRI's en de meeste op de Kempenbaan. Is het noodzakelijk om hier €200.000,-- per jaar te investeren?

**Antwoord:**

**Op termijn zullen alle VRI's in Veldhoven om worden gebouwd. Alleen ligt op dit moment de focus wel op de Kempenbaan gezien zijn status voor de bereikbaarheid van de Run (maatregelenpakket De Run). Een groot gedeelte van de kosten zullen dan ook in de projectkosten vallen van de huidige projecten.**

- Voor het faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur is € 15.000,-- per jaar gereserveerd. Waar wordt deze € 15.000,-- aan uitgegeven en wat doen we ervoor?

**Antwoord:**

**bedrag is primair bedoeld om (elektrische) deelauto's en elektrisch rijden te faciliteren. We zijn b.v. aan het denken om op strategische plaatsen zelf laadpunten te plaatsen.**

- Voor Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven is per jaar € 15.000,-- gereserveerd. Waaraan wordt dit geld besteed? Wordt er een bijdrage gevraagd aan de deelnemende bedrijven?

**Antwoord:**

**Aangezien de wereld snel verandert hebben we getracht om een budget op te nemen om dit soort innovaties te kunnen financieren. Waaraan dit geld precies besteed wordt, is op dit moment niet bekend. Als Veldhoven willen we (ook) innovaties toepassen. Dat vraagt om budget. Eventuele deelnemende bedrijven worden ook gevraagd om bij te dragen.**

- Ook wordt eenmalig €40.000,-- uitgegeven aan het project bereikbaarheid grote bedrijven. Waaraan wordt dit geld besteed?

**Antwoord:**

**Maatregel is verwijderd in vernieuwde GVVP, omdat dit behoort onder het maatregelenpakket De Run.**

## **Module 12 parkeren**

- De gemeente Veldhoven heeft geen Nota parkeernormen in deze module wordt aangegeven dat het wenselijk is dat voor 01 juli 2018 een nota parkeernota is opgesteld. Dat gaan we dus niet meer halen. Kan de wethouder aangeven wanneer deze nota naar de raad komt?

**Antwoord:**

Inderdaad, de nota voor 1 juli 2018 zal niet meer gehaald worden. We hebben de nota parkeren opgenomen in het vernieuwde GVVP als maatregel. Voor nu staat deze voor het jaar 2019 opgenomen.

- Er wordt op pagina 6 van de module parkeren aangegeven dat we vooralsnog de meest recente CROW-kencijfers van toepassing verklaren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wordt dan uitgegaan van de maximale kencijfers, de gemiddelde kencijfers of de minimale kencijfers. Hoe leggen we dit tijdelijk gebruik van de kencijfers vast?

**Antwoord:**

Veldhoven is sterk stedelijk en we passen de gemiddelde bandbreedte van de parkeer kencijfers (publ. 381) toe. Beargumenteerd mag van dit gemiddelde afgeweken worden. Dit zal dus ook verder worden uitgewerkt in de parkeernota zoals hierboven aangegeven.

**Maatregelenpakket De Run**

N.a.v. de vertrouwelijke memo Maatregelenpakket De Run zijn op basis van de kostenverdeling de volgende vragen/opmerkingen:

- Ingezet wordt op 20 deelfietsen. Waarom zo beperkt?  
**Antwoord Projectgroep maatregelenpakket De Run**
- Shuttle bussen worden voor 5 jaar geëxploiteerd / zijn voor 5 jaar gefinancierd. Wat gebeurt er na 5 jaar?  
**Antwoord Projectgroep maatregelenpakket De Run**
- Voor M.A.A.S. wordt flink op ingezet. Wat gaan we realiseren en wat is het effect?  
**Antwoord Projectgroep maatregelenpakket De Run**
- Voor de fietsverbinding HTCE - De Run wordt diep in de buidel getast. Ligt deze verbinding er niet al grotendeels? Dus waarom zo'n hoge kosten raming?  
**Antwoord Projectgroep maatregelenpakket De Run**
- We zien dat er een onderdoorgang (tunneltje) voor fietsers bij Beemdweg in EHV is voorzien. Wat maakt deze kosten voor de fietstunnel zo hoog?  
**Antwoord Projectgroep maatregelenpakket De Run**

**Beantwoording vragen maatregelenpakket**

De beantwoording van de vragen betreffende het maatregelenpakket zijn uitgezet bij de projectmanager van het maatregelenpakket (Anton Bos). Zij zullen rechtstreeks reageren op deze vragen richting u.