



HAALBAARHEIDSSTUDIE

FIETSVERBINDING ZILVERACKERS-CITY CENTRUM VELDHOVEN

Opdrachtgever:
Projectnr:
Datum:

Gemeente Veldhoven
VELO49
30 juni 2021

HAALBAARHEIDSSTUDIE

FIETSVERBINDING ZILVERACKERS-CITY CENTRUM VELDHOVEN

Opdrachtgever:	Gemeente Veldhoven
Projectnr:	VELO49
Rapportnr:	20210621-VELO49-RAP-Haalbaarheidsstudie 2.0
Status:	Definitief
Datum:	30 juni 2021

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
MKE/TME

Verificatie:
TME

Validatie:
MKE



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Leeswijzer	5
2	INVENTARISATIE.....	6
2.1	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (2018).....	6
2.2	Fietsgebruik omgeving	6
2.2.1	Huidige situatie.....	6
2.2.2	Toekomstige situatie.....	7
2.3	Groenbeleidsplan (2009-2019)	8
2.4	Gebiedsverkenning omgeving park Vogelzang.....	9
3	BEOOGDE TE ONDERZOEKEN TRACÉS	11
3.1	Oorspronkelijk beoogde tracés	11
3.1.1	Noordzijde: tracé via 't Look.....	11
3.1.2	Middengebied: tracé via het park Vogelzang.....	11
3.1.3	Zuidzijde: tracé via Sitterlaan.....	12
3.2	Aanvullend tracé n.a.v. participatieproces: Oortlaan.....	12
4	AFWEGING VARIANTEN	13
4.1	Beoordeling varianten	13
4.2	Afwegingsmatrix	17
4.3	Eindbeoordeling.....	18

BIJLAGEN

B1	VERSLAG 1^E BIJeenkomst Stakeholders D.D. 11-02-2021
B2	VERSLAG 2^E BIJeenkomst Stakeholders D.D. 25-05-2021

TABELLEN

Tabel 1	Beoordelingsmatrix varianten.....	14
Tabel 2	Wijze van beoordelen.....	17
Tabel 3	Afwegingsmatrix.....	18

AFBEELDINGEN

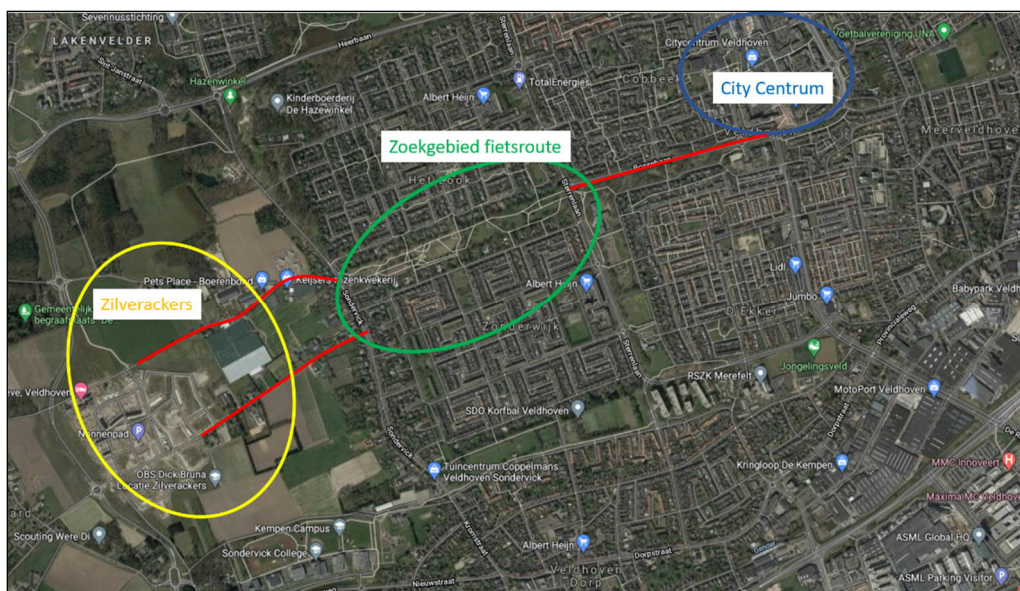
Afbeelding 1	Zoekgebied ontbrekende schakel in fietsnetwerk (bron: maps.google.com).....	5
Afbeelding 2	Toekomstig fietsnetwerk. Locatie 5 beoogde verbinding Zilverackers-City Centrum (bron: Accent Adviseurs, GVVP Veldhoven).....	6
Afbeelding 3	Gemiddelde etmaalintensiteiten fietsverkeer (2020).....	7
Afbeelding 4	Afstand Zilverackers – NS-station Eindhoven (bron: maps.google.com).....	7
Afbeelding 5	Ontwikkelvisie Zilverackers (bron: gemeente Veldhoven)	8
Afbeelding 6	Huidige inrichting park Vogelzang (de waterkelders zijn in aanleg ten tijde van deze foto).....	9
Afbeelding 7	Impressies feitelijk fietsgebruik en obstakels fietsverkeer bij oostelijke entree	10
Afbeelding 8	Kansrijke gebieden voor nieuw tracé fietsverbinding	11
Afbeelding 9	Ruimtelijke belemmeringen tracé door 't Look.....	11
Afbeelding 10	Bestaande (loop)routes door het park Vogelzang	12
Afbeelding 11	Beoogde route via Zonderwijk.....	12
Afbeelding 12	Beoogde route via de Oortlaan (bron: maps.google.com).....	12
Afbeelding 13	Beoordeelde varianten haalbaarheidsstudie fietsverbinding Zilverackers-City Centrum)	13

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Gemeente Veldhoven is voornemens een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk te realiseren, als verbinding tussen de in ontwikkeling (en deels in aanbouw) zijnde woningbouwlocatie Zilverackers en het City Centrum van Veldhoven. Ten behoeve van deze ontbrekende schakel is een haalbaarheidsstudie verricht naar de mogelijkheden voor het realiseren van een volwaardige fietsverbinding. Het zoekgebied dat hiervoor in beschouwing is genomen is weergegeven in afbeelding 1.

Centraal in onderstaande afbeelding is het zoekgebied in het groene kader opgenomen. Binnen dit zoekgebied is de wens de ontbrekende primaire schakel in het fietsnetwerk te realiseren. Deze nieuwe fietsroute moet een verbinding vormen tussen de Bossebaan aan de oostzijde van de Sterrenlaan en de wegen Antwerpsebaan en Roskam aan de westzijde van de Sondervick. Deze bestaande fietsroutes zijn in rood opgenomen in afbeelding 1. De Antwerpsebaan is de beoogde primaire fietsroute vanuit de nieuwbouwwijk Zilverackers, ook de route via Roskam zal waarschijnlijk door veel fietsers worden gebruikt als verbinding richting het City Centrum.



Afbeelding 1 Zoekgebied ontbrekende schakel in fietsnetwerk (bron: maps.google.com)

Voorliggende rapportage beschrijft de bevindingen die in het kader van deze haalbaarheidsstudie zijn gedaan.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de resultaten van de inventarisatie die ten behoeve van de haalbaarheidsstudie is verricht. Dit betreft zowel een beleidsanalyse als een analyse van het zoekgebied op basis van gebiedskenmerken en objectieve data. In hoofdstuk drie zijn de kansrijke tracés beschreven die in de haalbaarheidsstudie zijn beschouwd, waarna in hoofdstuk vier een afweging van de varianten is opgenomen op basis van diverse beoordelingscriteria.

2 INVENTARISATIE

2.1 Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (2018)

In het GWP zijn de mobiliteitsambities van de gemeente Veldhoven opgenomen. Veldhoven wil onder andere sterk inzetten op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en fietsveiligheid. In het GWP zijn daartoe vier punten benoemd:

- Optimaliseren fietsnetwerk.
- Stallingsvoorzieningen bij bestemmingen.
- Stimuleren (elektrische) fiets.
- Aanpak veilig fietsen.

Ten aanzien van het optimaliseren van het fietsnetwerk is de wens voor het realiseren van de ontbrekende schakel tussen Zilverackers en City centrum opgenomen. Met het optimaliseren van het fietsnetwerk wordt ook direct bijgedragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets en de aanpak veilig fietsen, omdat volwaardige voorzieningen en netwerken worden aangeboden.

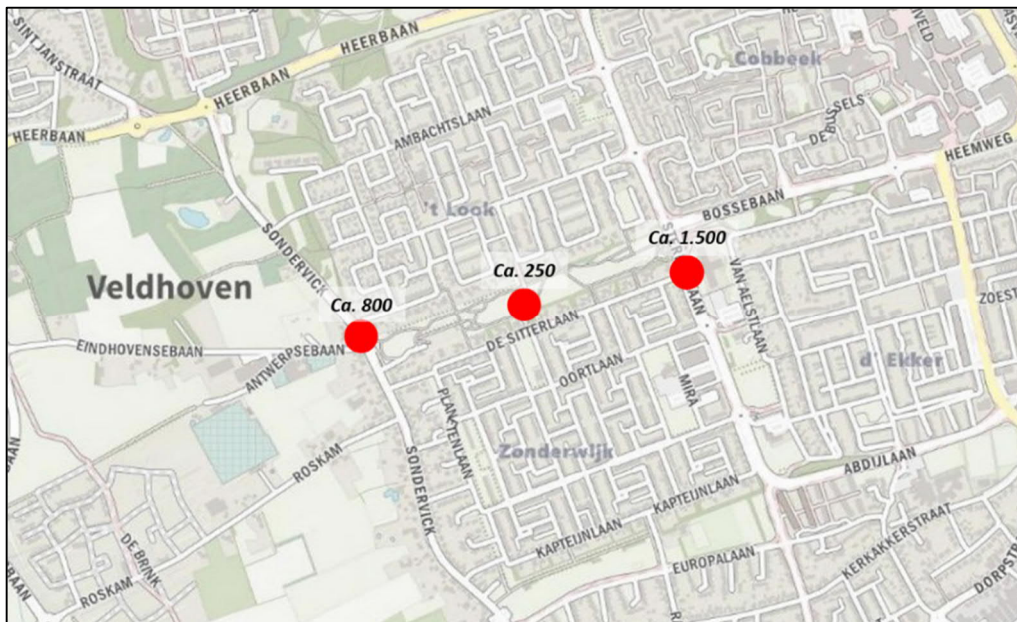


Afbeelding 2 Toekomstig fietsnetwerk. Locatie 5 beoogde verbinding Zilverackers-City Centrum (bron: Accent Adviseurs, GVVP Veldhoven)

2.2 Fietsgebruik omgeving

2.2.1 Huidige situatie

Gemeente Veldhoven heeft eind 2020 op drie locaties in de directe omgeving fietstellingen verricht, waarvan de resultaten in afbeelding 3 zijn opgenomen. Uit deze gegevens blijkt dat zowel langs de Sondervick als langs de Sterrenlaan veel wordt gefietst. Ook zijn er dagelijks ruime aantallen fietsers die het park noord-zuid doorkruisen. Ondanks dat er geen formele fietsverbinding oost-west door het Vogelzangpark voert, is bekend dat ook hier dagelijks reeds veel fietsers doorheen fietsen. Daarbij maken zij (oneigenlijk) gebruik van de geasfalteerde looppaden.

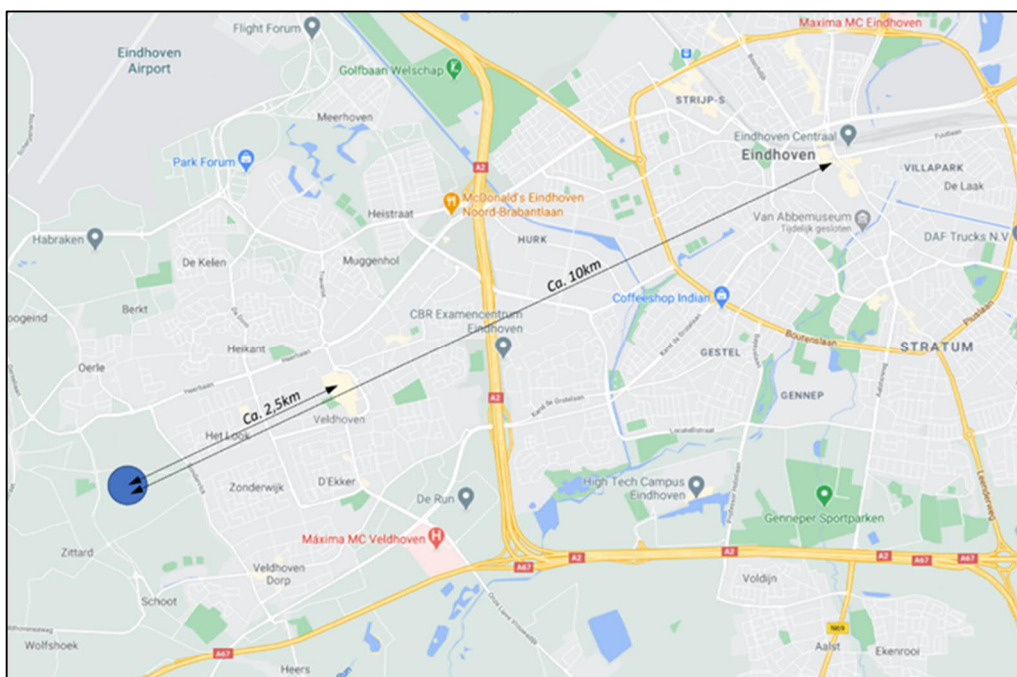


Afbeelding 3 Gemiddelde etmaalintensiteiten fietsverkeer (2020)

2.2.2

Toekomstige situatie

Het fietsgebruik neemt de afgelopen jaren sterk toe en ook naar de toekomst toe is de verwachting dat fietsgebruik verder zal toenemen. Ontwikkelingen zoals e-bikes en speedbikes dragen hieraan substantieel bij, alsmede de verbetering, completering en aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk. Niet alleen is de fiets daardoor qua snelheid en directheid meer concurrerend met de auto, ook neemt de actieradius van de fiets sterk toe. Afstanden tot ca. 15/20 kilometer worden daarmee acceptabel voor dagelijks gebruik, waar in het verleden de norm op circa 7,5 kilometer lag. Door deze toegenomen actieradius wordt bijvoorbeeld het centrum van Eindhoven interessant om met de fiets te bereiken vanuit Zilverackers. De afstand vanuit Zilverackers naar het City Centrum van Veldhoven is zelfs maar 2,5 kilometer en ligt daarmee op een zeer aantrekkelijke fietsafstand.



Afbeelding 4 Afstand Zilverackers – NS-station Eindhoven (bron: maps.google.com)

Met de sterke groei van Zilverackers, met beoogde bouw van maximaal 1.300 woningen, zal het fietsgebruik oost-west gericht de komende jaren naar verwachting sterk groeien. Vele honderden fietsers extra per dag op deze verbinding, wellicht nog meer, zijn met het stimuleren van fietsgebruik niet uitgesloten. Ook zonder extra aandacht voor de ontbrekende schakel zal er een grote toename van fietsers op de oost-west verbinding plaatsvinden, waarbij er een nog grotere druk komt te liggen op bestaande routes en oneigenlijke routes, met alle mogelijke gevolgen van dien.

Onderstaande uitsnede uit de ontwikkelvisie voor Zilverackers geeft een impressie van de beoogde woningbouwontwikkeling. Qua infrastructuur zijn de boogde routes voor gemotoriseerd verkeer in zwart opgenomen en de beoogde fietsroutes in rood. Zowel de route via de Antwerpsebaan als via de Roskam maken onderdeel uit van de fietsstructuur van Zilverackers, maar de route via de Antwerpsebaan vormt ook de verbinding met bijvoorbeeld De Kempen en daarmee ook de lange afstandsroute. In het kader van deze haalbaarheidsstudie vormen zowel de Antwerpsebaan als de Roskam de 'aanrijroutes' vanuit Zilverackers richting het City Centrum van Veldhoven.



Afbeelding 5 Ontwikkelvisie Zilverackers (bron: gemeente Veldhoven)

2.3 Groenbeleidsplan (2009-2019)

Het Groenbeleidsplan van de gemeente Veldhoven dateert van 2009. Het park Vogelzang, dat centraal is gelegen in het zoekgebied, maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. In dit plan zijn ten aanzien van het zoekgebied enkele relevante passages opgenomen:

- Het westelijke deel van de groenzone Bossebaan bestaat uit de parkachtige groenzone met veel bomen. Langs de Bossebaan begeleidt het groen de ontsluitingsweg. De overgang naar de groenzone tussen de wijken 't Look en Zonderwijk heeft geen duidelijke zichtrelatie door de dichte boombepanting. De groenzone tussen 't Look en Zonderwijk heeft vooral een recreatieve functie met veel variatie tussen open en besloten ruimtes. Hier doorkruisen verschillende wandel- en fietspaden de groenzone van noord naar zuid. Een duidelijke oost-west verbinding *ontbreekt* daarin.

Visie: Tussen de wijken 't Look en Zonderwijk biedt een natuurlijke inrichting met kruidenrijke gazons en verspreid staande bomen kansen voor allerlei flora en fauna. Het groen maakt hier een aansluiting met het landschappelijke groen van de nieuwbouwwijk Zilverackers. De aansluiting van de groenzone met het groen langs de Bossebaan moet een doorgaande structuur gaan vormen.

Het park is, mede naar aanleiding van de uitgangspunten uit het Groenbeleidsplan, in 2011 heringericht. Oude beplanting is gedeeltelijk gerooid en versleten paden zijn geruimd. Vervolgens zijn nieuwe asfalt- en gravelpaden, beplanting, grasvelden en speelelementen aangebracht. In 2018 zijn in het park nog twee waterkelders aangelegd, die zijn afgedekt met grond.

Onderstaande afbeelding geeft een impressie van de huidige situatie van het park Vogelzang.



Afbeelding 6 Huidige inrichting park Vogelzang (de waterkelders zijn in aanleg ten tijde van deze foto)

2.4 Gebiedsverkenning omgeving park Vogelzang

Wanneer gekeken wordt naar het huidige gebruik van het park, is deze vooral gericht op het maken van een ommetje, als uitloopgebied vanuit de omliggende woonwijken. Ook worden de open ruimtes gebruikt om te spelen. Verblijven en beleven in een groene, landschappelijke en ontspannen omgeving zijn daarbij de kernwoorden. Wat opvalt in de aangelegde structuur is dat er duidelijk geen plek is voor de fietser. Er is een noord-zuid verbinding aangelegd tussen de twee woonwijken, maar oost-west gericht ontbreekt deze structuur voor de fietser. Ook voor de voetganger is er aan de noordzijde van het park slechts één volledige verbinding aanwezig. Aan de zuidzijde wordt de verbinding onderbroken door het hondenloosloopveld, die alleen aan de noordzijde te passeren is door middel van een pad.

De noordelijke route is dan ook de meest kritische route en als hoofdroute te bestempelen, omdat deze zowel door de doorgaande als de verblijvende voetganger gebruikt wordt. Ondanks dat er aan de zijde van de Sterrenlaan veel aan gedaan is om de fietser tegen te houden, wordt deze verbinding toch veelvuldig gebruikt door fietsers.

- Er is aan deze zijde maar één toegang tot park.
- De toegang staat niet in de directe verbindende lijn met de aansluitende fietsroutes.
- Een haag zorgt ervoor dat er ook niet op andere plekken doorgestoken kan worden.
- In de toegang zijn fietshekken geplaatst om het fietsgebruik te ontmoedigen.
- Er staat een bord voetpad.

Aan de zijde van Sondervick zijn deze inrichtingselementen en de hierboven genoemde voorzieningen niet aanwezig.

Richting de Sterrenlaan zijn duidelijk de zogenaamde 'olifantenpaadjes' aanwezig in de gazonvlakken, waar de fietser de directe lijn zoekt richting de entree aan deze zijde van het park. Ook is herkenbaar dat op een drukker moment van de dag op de locatie ter hoogte van het hondenuitlaatveld, aan de noordzijde, de meeste confrontaties plaatsvinden tussen de fietser en de voetganger. De gezamenlijke intensiteiten zijn hier het hoogst door het ontbreken van een doorgaande wandelroute aan de zuidzijde van de parkzone.

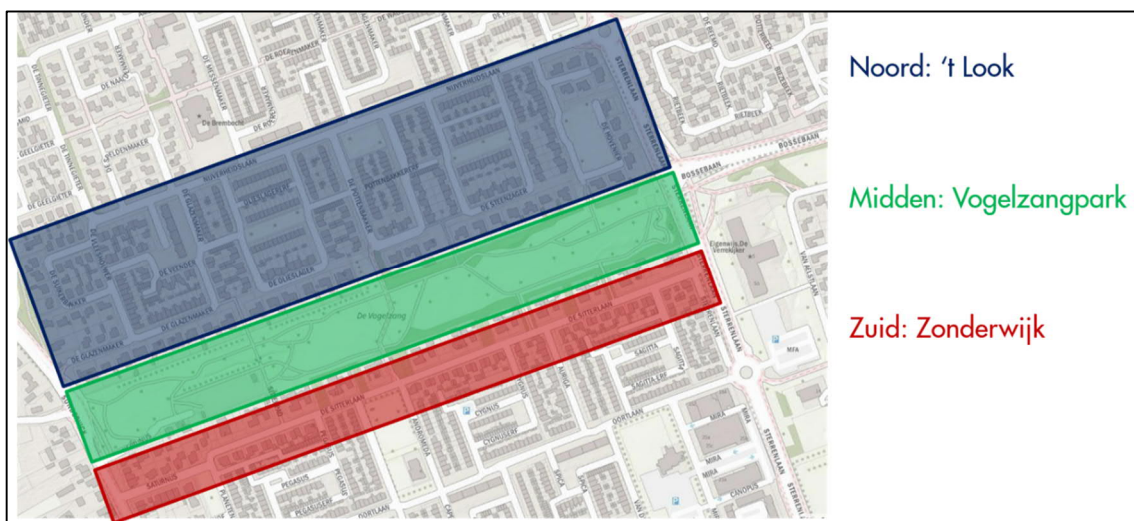


Afbeelding 7 Impressies feitelijk fietsgebruik en obstakels fietsverkeer bij oostelijke entree

3 BEOOGDE TE ONDERZOEKEN TRACÉS

3.1 Oorspronkelijk beoogde tracés

Op basis van de opgave en het beoogde zoekgebied zijn oorspronkelijk drie locaties bekeken om de haalbaarheid van een tracé voor een volwaardige fietsverbinding te beoordelen. In navolgende afbeelding zijn deze drie locaties opgenomen.



Afbeelding 8 Kansrijke gebieden voor nieuw tracé fietsverbinding

3.1.1 Noordzijde: tracé via 't Look

- Dit tracé lijkt onhaalbaar vanwege gebrek aan beschikbare openbare ruimte ter plaatse van de doorsteken tussen de woonstraten.
- Om een goede aansluiting te maken op de Sterrenlaan dient alsnog een gedeelte van het tracé door het park te lopen.
- Een aantal straten is recentelijk heringericht.
- Een ander tracé langs de noordzijde van het park, bijvoorbeeld over de Nijverheidslaan, levert te grote omrijdafstanden op voor fietsers richting Eindhoven en wordt daarmee niet haalbaar geacht.



Afbeelding 9 Ruimtelijke belemmeringen tracé door 't Look

3.1.2 Middengebied: tracé via het park Vogelzang

- In de huidige situatie wordt al gebruik gemaakt van het park als fietsroute. De olifantenpaden van de fietsers zijn zichtbaar in de groenstroken. Daarbij zijn tijdens de schouw meerdere fietsers waargenomen in het park.
- Door het park lopen in de bestaande situatie aan de noord- en zuidkant voetpaden. De zuidelijke structuur wordt ter plaatse van het hondenuitlaatveld onderbroken.
- Het meest directe tracé voor fietsers is via het noordelijke voetpad van het park. Dit tracé is met weinig grote ingrepen aan de bestaande situatie te realiseren. Geadviseerd wordt, indien dit tracé gerealiseerd

wordt, om in ieder geval de zuidelijke voetpadenstructuur ter plaatse van het hondenuitlaatveld te completeren, zodat voetgangers gescheiden van de fietsers een rondgang kunnen maken door het park. Hierdoor is voor de voetgangers een duidelijke afzonderlijke rondgang in het park mogelijk.



Afbeelding 10 Bestaande (loop)routes door het park Vogelzang

3.1.3 Zuidzijde: tracé via Sitterlaan

- Inpassing van bijvoorbeeld een fietsstraat via de Saturnus en De Sitterlaan is mogelijk.
- De verhardingen van de Saturnus en De Sitterlaan zijn in goede staat.
- Tracé ten zuiden van het park levert omrijdafstanden op voor de fietser van de Antwerpsebaan naar de Sterrenlaan. De vraag is of een deel van de fietsers deze beweging gaan maken en niet alsnog door het park gaan fietsen.
- Bij de keuze voor het tracé via Zonderwijk zal er extra aandacht aan het park geschonken moeten worden om de fietser uit het park te weren.



Afbeelding 11 Beoogde route via Zonderwijk

3.2 Aanvullend tracé n.a.v. participatieproces: Oortlaan

Gedurende het proces is enkele malen gesproken met belanghebbenden, zowel van omliggende wijken als vertegenwoordigers van Politie, Fietsersbond en Stichting Veldhoven Samen Verkeersveilig (VSV). Tijdens de tweede bijeenkomst met deze belanghebbenden is door met name belanghebbenden uit omliggende wijk(en) expliciet verzocht een extra variant te beschouwen. De door de belanghebbenden ingebrachte extra variant leidt via de Oortlaan, en ligt daarmee nog iets zuidelijker dan de eerder beschreven route via de Sitterlaan.



Afbeelding 12 Beoogde route via de Oortlaan (bron: maps.google.com)

- De verhardingen van de Oortlaan zijn in goede staat, de weg is relatief recentelijk volledig heringericht.
- Tracés ten zuiden van het park leveren omrijdafstanden op voor de fietser van de Antwerpsebaan naar de Sterrenlaan. De vraag is of een deel van de fietsers deze beweging gaan maken en niet alsnog door het park gaan fietsen.
- Bij de keuze voor het tracé via Oortlaan zal er extra aandacht aan het park geschonken moeten worden om de fietser uit het park te weren.

4 AFWEGING VARIANTEN

4.1 Beoordeling varianten

Op basis van de gebiedsverkenning en de bevindingen die in voorgaand hoofdstuk zijn beschreven is geconcludeerd dat een fietsverbinding via 't Look niet kansrijk wordt geacht. In het gebied zijn te veel obstakels (functioneel, financieel, ruimtelijk) om een directe en aantrekkelijke fietsverbinding te realiseren. Een route via 't Look draagt dan ook onvoldoende bij aan de beleidsambities voor fietsverkeer uit het GVVP.

Tijdens de eerste bijeenkomst met enkele belanghebbende partijen, d.d. 11 februari 2021, is dit besproken en is deze conclusie bevestigd. Bij deze bijeenkomsten waren vanuit belanghebbende partijen vertegenwoordigd:

- Veldhoven Samen Verkeersveilig (VSV).
- Stichting Ons Zonderwijk.
- Wijkplatform 't Look.
- Fietsersbond.
- Politie.

Tijdens genoemde eerste bijeenkomst is nader ingegaan op de twee resterende tracés die kansrijk zijn, te weten de verbinding door het park en de verbinding aan de zuidzijde door Zonderwijk, via de Sitterlaan. Het verslag van de eerste bijeenkomst is als bijlage 1 aan deze notitie toegevoegd. Mede naar aanleiding van de bijeenkomst is afgesproken een afwegingsmatrix op te stellen van beide varianten. Tijdens de tweede bijeenkomst, d.d. 25 mei 2021, is de in hoofdstuk drie beschreven variant via de Oortlaan ingebracht. Het verslag van de tweede bijeenkomst is opgenomen als bijlage 2. Besloten is deze derde variant in de totale beoordeling mee te nemen.

Derhalve zijn drie tracés nader beoordeeld en afgewogen in dit hoofdstuk, zijnde de tracés zoals opgenomen in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 13 Beoordeelde varianten haalbaarheidsstudie fietsverbinding Zilverackers-City Centrum)

Tabel 1 Beoordelingsmatrix varianten

Criterion	Variant park Vogelzang	Variant Sitterlaan	Variant Oortlaan
Directheid fietsverbinding (van en naar Zilverackers)	De route door het park Vogelzang is de meest directe verbinding tussen Sondervick en de Sterrenlaan via de 'aanrijroute' Antwerpsebaan. De route door het park heeft een lengte van ca. 850m. De directheid wordt versterkt door het feit dat de Bossebaan en de Antwerpsebaan in elkaars verlengde liggen op de oost-west verbinding, met zijn hoofd fietsverbindingen. Tevens sluit deze route direct aan op een toekomstige belangrijke fietsverbinding vanuit het buitengebied (De Kempen) en de nieuwbouwwijk Zilverackers. Ook vanuit de 'aanrijroute' Roskam vormt de verbinding via het park Vogelzang een directe verbinding richting de Bossebaan en het City centrum van Veldhoven en naar Eindhoven.	De route via de Sitterlaan is vanuit de 'aanrijroute' Antwerpsebaan minder direct dan de route door het park. Niet alleen is de feitelijke afstand langer (ca. 1.100m t.o.v. 850 m), ook gevoelsmatig is de route minder direct. Fietsers op de oost-west verbinding moeten eerst in zuidelijke richting (naar Sitterlaan) vanuit de Antwerpsebaan, en vervolgens weer terug in noordelijke richting om de verbinding te maken naar de Sterrenlaan/Bossebaan (v.v.). Vanuit de 'aanrijroute' Roskam vormt de verbinding via de Sitterlaan een directe verbinding richting de Bossebaan en het City centrum van Veldhoven en naar Eindhoven.	De route via de Oortlaan vormt vanuit de 'aanrijroute' Antwerpsebaan geen directe route naar de Bossebaan. Niet alleen is de feitelijke afstand langer (ca. 1.500m t.o.v. 850 m), ook gevoelsmatig is de route niet logisch. Fietsers op de oost-west verbinding moeten eerst in zuidelijke richting (naar Oortlaan) vanuit de Antwerpsebaan, en vervolgens weer terug in noordelijke richting om de verbinding te maken naar de Sterrenlaan/Bossebaan (v.v.). Dit wordt niet realistisch geacht. Vanuit de 'aanrijroute' Roskam vormt de verbinding via de Oortlaan wel een relatief directe verbinding richting de Bossebaan en het City Centrum van Veldhoven en naar Eindhoven. De omrijafstand via de Oortlaan is ten opzichte van de andere varianten beperkt, maar wel evident aanwezig.
Verkeersveiligheid fietser / gemotoriseerd verkeer	Met een fietsverbinding door het park wordt voorkomen dat fietsers in conflict komen met gemotoriseerd verkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.	Met een fietsverbinding via de Sitterlaan wordt het fietsverkeer gemengd met gemotoriseerd verkeer. De Sitterlaan is weliswaar een 30km zone, maar er zijn aan weerszijden van de weg veel woningen met inritten en parkeervoorzieningen op de Sitterlaan. Ook zijn er enkele kruisingen met aansluitende wegen. Op dergelijke plekken ontstaan sneller conflicten tussen auto's en fietsers. Andere aandachtspunten qua verkeersveiligheid zijn de overgang van de vrijliggende fietsvoorzieningen Sondervick en Sterrenlaan naar de rijbaan van respectievelijk Saturnus en Sitterlaan.	Met een fietsverbinding via de Oortlaan wordt het fietsverkeer gemengd met gemotoriseerd verkeer. De Oortlaan is weliswaar een 30km zone, maar er zijn aan weerszijden van de weg veel woningen met inritten en parkeervoorzieningen langs de Oortlaan. Op dergelijke plekken ontstaan sneller conflicten tussen auto's en fietsers. Daarnaast sluiten op de Oortlaan veel zijwegen aan, nog meer dan op de Sitterlaan. Op deze zijwegen moet voorrang verleend worden aan fietsers van rechts, wat de doorstroming voor fietsverkeer belemmert.
Verkeersveiligheid fietser / voetganger	Met een route door het park kunnen conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers (en andere parkgebruikers, bijv. skeelers en minder validen). Door voorzieningen fysiek te scheiden kunnen conflicten zo veel mogelijk worden voorkomen.	Er treden in deze variant (in theorie) geen conflicten op tussen fietser en voetganger.	Er treden in deze variant (in theorie) geen conflicten op tussen fietser en voetganger.

Criterium	Variant park Vogelzang	Variant Sitterlaan	Variant Oortlaan
Parkfunctie	Met de toevoeging van een formele fietsverbinding door het park moeten extra paden worden gerealiseerd, dit gaat ten koste van het groen. In de huidige situatie is het park immers hoofdzakelijk bedoeld voor wandelaars, het uitlaten van honden en spelen. Met het toevoegen van fietsverkeer maakt een extra doelgroep gebruik van het park, die over het algemeen een ander doel heeft dan de overige gebruikers. De fietser is hoofdzakelijk een passant, terwijl de overige gebruikers overwegend recreëren/verblijven in het park.	Met het realiseren van een fietsverbinding via de Sitterlaan vindt geen directe aantasting van de parkfunctie plaats. Om ongewenst gebruik van het park door fietsverkeer alsnog te voorkomen, is het noodzakelijk om het park op de 'koppen' (aan zijde Sondervick en aan zijde Sterrenlaan) fysiek af te sluiten voor fietsverkeer en zo onaantrekkelijk te maken om als doorgaande fietser alsnog de doorgang door het park te kiezen. Om dit te bereiken zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk (dicht struikgewas, hekken, poortjes etc.). Dergelijke voorzieningen verhogen de beleving van een park niet. Negatief neveneffect van dergelijke voorzieningen is bovendien dat deze de toegankelijkheid van het park belemmeren, waardoor bijvoorbeeld ook minder validen (rolstoel) of ouders met kindervagens kunnen belemmeren. Daarnaast belemmert dit de toegankelijkheid voor hulpdiensten in het geval van calamiteiten.	Met het realiseren van een fietsverbinding via de Oortlaan vindt geen directe aantasting van de parkfunctie plaats. Om ongewenst gebruik van het park door fietsverkeer alsnog te voorkomen, is het noodzakelijk om het park op de 'koppen' (aan zijde Sondervick en aan zijde Sterrenlaan) fysiek af te sluiten voor fietsverkeer en zo onaantrekkelijk te maken om als doorgaande fietser alsnog de doorgang door het park te kiezen. Om dit te bereiken zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk (dicht struikgewas, hekken, poortjes etc.). Dergelijke voorzieningen verhogen de beleving van een park niet. Negatief neveneffect van dergelijke voorzieningen is dat deze de toegankelijkheid van het park belemmeren, waardoor bijvoorbeeld ook minder validen (rolstoel) of ouders met kindervagens kunnen belemmeren. Daarnaast belemmert dit de toegankelijkheid voor hulpdiensten in het geval van calamiteiten.
Groenstructuren	Het realiseren van een fietsverbinding door het park betekent dat bestaande groenstructuren worden aangetast / moeten worden aangepast. Verspreid over het park staan vele bomen en diverse begroeiing. Met het realiseren van een fietsverbinding, en eventueel aanvullende looppaden, kan hiermee rekening worden gehouden om de effecten te minimaliseren. Echter kan niet worden voorkomen dat enkele bomen moeten worden gekapt. Recente inspecties hebben aangetoond dat er vanuit de gezondheid van de bomen geen aanleiding is om op korte termijn bomen te moeten kappen.	Met het realiseren van een fietsverbinding via de Sitterlaan worden de groenstructuren van het park en/of de omgeving niet of nauwelijks aangetast.	Met het realiseren van een fietsverbinding via de Oortlaan worden de groenstructuren van het park en/of de omgeving niet of nauwelijks aangetast.

Criterium	Variant park Vogelzang	Variant Sitterlaan	Variant Oortlaan
Sociale veiligheid	Door de route door het park aan te leggen is er meer toezicht en reuring in het park. Voor de fietser zelf is er juist minder sociale veiligheid door de besloten ligging van het park, opgaande bosschages en ligging aan de achterzijde van de woningen. Vraag is of dit op te lossen is door het aanbrengen van goede verlichting, of dat dit juist de natuurwaarde (fauna) aantast.	De route via de Sitterlaan en de extra maatregelen ter afsluiting van het park zorgen voor minder reuring en toezicht en een lagere mate van sociale veiligheid in het park. De route via de Sitterlaan zorgt voor meer sociale veiligheid voor de doorgaande fietser vanwege de aanwezigheid van de voorzijde van de woningen.	De route via de Oortlaan en de extra maatregelen ter afsluiting van het park zorgen voor minder reuring en toezicht en een lagere mate van sociale veiligheid in het park. De route via de Oortlaan zorgt voor meer sociale veiligheid voor de doorgaande fietser vanwege de aanwezigheid van de voorzijde van de woningen.
Draagvlak	Op basis van de bijeenkomsten met de stakeholders kan worden geconcludeerd dat de voorstanders van de verbinding door het park worden gevormd door: - Veldhoven Samen Verkeersveilig - Fietzersbond - Politie Redenen voor deze voorkeur zijn o.a. de directheid en aantrekkelijkheid van de route. Daarnaast zijn deze partijen van mening dat deze variant verkeersveiliger is en de handhaafbaarheid een minder groot probleem is. Door de vertegenwoordigers van 't Look en Zonderwijk is de route via het park absoluut niet gewenst. Mocht een route door het park alsnog worden gekozen, dan heeft een verbinding aan de uiterste noordzijde de voorkeur, fysiek gescheiden van de overige gebruikers en voorzien van extra verkeersveiligheidsvoorzieningen op plekken waar conflicten met voetgangers kunnen ontstaan.	Tijdens de eerste bijeenkomst hebben vertegenwoordigers van zowel 't Look als Zonderwijk een duidelijke voorkeur voor een route via Zonderwijk uitgesproken. Met een variant via Zonderwijk wordt de huidige parkfunctie het minst aangetast en ontstaan geen conflicten tussen fietsers en overige gebruikers van het park. Met name de toename van het gebruik van snelle fietsen baart zorgen als de route door het park wordt gerealiseerd. Tijdens de tweede bijeenkomst is door de vertegenwoordigers van Zonderwijk aanvullend aangegeven dat er geen draagvlak is voor de route via de Sitterlaan, tenzij deze niet hoeft te worden aangepast (tot bijv. een fietsstraat).	Tijdens de eerste bijeenkomst hebben vertegenwoordigers van zowel 't Look als Zonderwijk een duidelijke voorkeur voor een route via Zonderwijk uitgesproken. Met een variant via Zonderwijk wordt de huidige parkfunctie het minst aangetast en ontstaan geen conflicten tussen fietsers en overige gebruikers van het park. Met name de toename van het gebruik van snelle fietsen baart zorgen als de route door het park wordt gerealiseerd. Tijdens de tweede bijeenkomst is door de vertegenwoordigers van Zonderwijk aangegeven dat de route via de Oortlaan als realistische route moet worden beschouwd en mogelijk ook de voorkeur heeft van inwoners van de wijk.
Kosten	De omvang van kosten is sterk afhankelijk van de wijze waarop aanpassingen aan het park worden doorgevoerd. Waarschijnlijk zijn de kosten minder groot dan bij een route via de Sitterlaan. In het meest negatieve scenario moet een	Indien een volwaardige fietsverbinding via de Sitterlaan moet worden gerealiseerd dan zijn ingrijpende aanpassingen nodig. Vrijliggende fietsvoorzieningen langs de Sitterlaan zijn niet inpasbaar. Een volledige aanpassing van het wegprofiel op	Indien een volwaardige fietsverbinding via de Oortlaan moet worden gerealiseerd dan heeft het vanuit oogpunt van een primaire fietsverbinding de voorkeur om aanpassingen door te voeren. Vrijliggende fietsvoorzieningen langs de Oortlaan zijn niet inpasbaar. Een

Criterium	Variant park Vogelzang	Variant Sitterlaan	Variant Oortlaan
	volledig nieuw fietspad over 850m lengte worden gerealiseerd, met enkele aanpassingen aan bestaande voetpaden en groenstructuren. Ook zal verlichting moeten worden aangebracht, eventueel rekening houdend met aanwezigheid van flora en fauna (indien van toepassing).	de Sitterlaan, bijv. door aanleg van een fietsstraat, is dan één van de mogelijkheden. Ook moeten er aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd op de 'koppen' van het park om te voorkomen dat fietsers hier alsnog gebruik van gaan maken, evenals ontmoedigingsmaatregelen in het park zelf omdat er reeds een noord- zuid gerichte fietsverbinding aanwezig is. Dergelijke aanpassingen zijn kostbaarder dan de benodigde aanpassingen bij de variant die door het park voert.	volledige aanpassing van het wegprofiel op de Oortlaan, bijv. door aanleg van een fietsstraat, is dan één van de mogelijkheden. Ook moeten er aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd op de 'koppen' van het park om te voorkomen dat fietsers hier alsnog gebruik van gaan maken, evenals ontmoedigingsmaatregelen in het park zelf omdat er reeds een noord- zuid gerichte fietsverbinding aanwezig is. Dergelijke aanpassingen zijn kostbaarder dan de benodigde aanpassingen bij de variant die door het park voert. Bovendien is de Oortlaan recentelijk nog volledig aangepast, wat feitelijk als kapitaalvernietiging moet worden gezien.

4.2 Afwegingsmatrix

Op basis van de beoordeling per variant die in voorgaande tabel is opgenomen is een samenvattende afwegingsmatrix opgesteld, met een score per criterium. De score is op basis van een vijfpunt schaal opgesteld, waarbij de *afzonderlijke varianten zijn vergeleken met de huidige situatie*. Wel is rekening gehouden met de ontwikkeling van Zilverackers, de daarin beoogde structuren en verwachte toename van fietsgebruik.

Tabel 2 Wijze van beoordelen

Score	Betekenis
++	duidelijk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	licht positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	geen effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	licht negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	duidelijk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 3 Afwegingsmatrix

Hoofdcriterium	Subcriterium	Variant park Vogelzang	Variant Sitterlaan	Variant Oortlaan
Directheid fietsverbinding	n.v.t.	++	0	-
Verkeersveiligheid fietser / gemotoriseerd verkeer	n.v.t.	++	0	0
Verkeersveiligheid fietser / voetganger	n.v.t.	-	+	+
Parkfunctie	Bestaand	-	0	0
	Nevenmaatregelen	-	_*	_*
Groenstructuren	n.v.t.	-	0	0
Sociale veiligheid	Bestaand	+	0	0
	Nevenmaatregelen	0	_**	_**
Draagvlak***	n.v.t.	-	+	+
Kosten	n.v.t.	-	--	--

* Licht negatief, omdat het park 'op de koppen' ontoegankelijk moet worden gemaakt voor fietsers. Dit beperkt ook de toegankelijkheid voor rolstoelers en kinderwagens.

** Licht negatief, omdat het park 'op de koppen' moet worden 'afgesloten', dit beperkt mogelijk ook de 'inkijk' vanaf de hoofdwegen.

*** Voor alle drie de varianten zijn voorstanders en tegenstanders, zie 4.1. Vooral nog is alleen met belangenvertegenwoordigers gesproken. De direct omwonenden lijken echter in de meerderheid en zijn geen voorstander van een route door het park Vogelzang en voornamelijk lijkt de Oortlaan op het meeste draagvlak in de omgeving te kunnen rekenen (o.b.v. terugkoppeling van belangenvertegenwoordigers van Zonderwijk).

4.3 Eindbeoordeling

Op basis van voorgaande beoordelingstabel (tabel 1) en afwegingsmatrix (tabel 3) blijkt dat de variant via het park Vogelzang zowel de meeste plus- als minpunten kent. Vanuit de aanleiding van deze opgave, het realiseren van een ontbrekende volwaardige fietsverbinding tussen Zilverackers en CityCentrum, heeft de variant via park Vogelzang een duidelijke voorkeur boven de route via Zonderwijk. Vanuit beide 'aanrijroutes', via zowel Antwerpsebaan als Roskam, vormt de route via het park de meest directe verbinding. Met de juiste wijze van inrichting van een route door het park kan in onze optiek invulling worden gegeven aan een volwaardige fietsstructuur en kunnen negatieve effecten op de verkeersveiligheid voor voetgangers, de recreatieve functie van het park en de impact op groenstructuren zo veel mogelijk worden beperkt, danwel voorkomen.

Een route via de Sitterlaan vormt ons inziens een realistisch alternatief voor de route via het park. Ook met deze route is een relatief directe verbinding tussen Zilverackers en City Centrum te realiseren, ook al is deze iets minder direct dan de route door het park. Zeker met een aangepaste inrichting van de Sitterlaan is een volwaardige en verkeersveilige fietsverbinding te realiseren, die vanuit beide 'aanrijroutes' goed bereikbaar is. Met deze variant wordt nauwelijks ingeboet op de functie van het park en blijft het park behouden voor voetgangers en recreanten. Alleen op de koppen van het park moeten maatregelen genomen worden die de entree vanuit de oost- en westzijde niet ten goede komen. Met name het behoud van de parkfunctie voor voetgangers wordt door de wijkvertegenwoordigers erg waardevol gevonden.

De variant via de Oortlaan achten wij niet realistisch als volwaardig en enig alternatief voor de fietsverbinding tussen Zilverackers en City Centrum. Vanuit de 'aanrijroute' Roskam is de verbinding weliswaar redelijk direct, maar vanuit de Antwerpsebaan heeft de verbinding via de Oortlaan een te grote omrijafstand en past onvoldoende binnen de ambities van het GVP. Het gebruik van de route via het park of de Sitterlaan is dan vele malen logischer, en zal in de praktijk derhalve ook gebeuren. Dat neemt niet weg dat de Oortlaan niet gebruikt kan en zal worden door fietsers vanuit Zilverackers, maar dat zal slechts door een deel van de gebruikers zijn. In onze optiek vormt de Oortlaan een alternatief voor één van de twee andere varianten, waarbij de Oortlaan de secundaire verbinding betreft en de andere variant (park Vogelzang of Sitterlaan) de primaire verbinding. In die functie, als secundaire verbinding, zijn ons inziens geen aanpassingen aan de Oortlaan noodzakelijk.

BIJLAGEN

B1 VERSLAG 1^E BIJEENKOMST STAKEHOLDERS D.D. 11-02-2021

Verslag bijeenkomst stakeholders

Betreft	Fietsverbinding Zilverackers – CityCentrum Veldhoven
Opdrachtgever	Gemeente Veldhoven
Ons kenmerk	VEL049
Plaats	Online (Teams)
Datum	11 februari 2021
Aanwezig	Mevr. E.M. Sonnemans - Gemeente Veldhoven Dhr. J. Van De Sande - Gemeente Veldhoven Dhr. W. van Zoelen - Gemeente Veldhoven Dhr. P. Konings - Gemeente Veldhoven Dhr. T. Meeuwssen - Kragten Dhr. M. Kersten - Kragten Dhr. Cudok - Veldhoven Samen Verkeersveilig Dhr. Van Keulen - Veldhoven Samen Verkeersveilig Mevr. A. Scheepens - Stichting Ons Zonderwijk Dhr. Van der Reijden - Wijkplatform 't Look Dhr. Verhaart - Fietzersbond Dhr. Drenth - Politie Veldhoven Dhr. J. Couwenberg - Wijkambassadeur Zonderwijk
Afwezig	N.v.t.
Verzendlijst	Aanwezigen

1. Opening

Willem van Zoelen opent de bijeenkomst en heet een ieder van harte welkom. In 2019 is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) vastgesteld. Daarnaast is de wijk Zilverackers in ontwikkeling en naar de toekomst is hier nog een forse woningbouwopgave. Vanuit het GVP is de wens aanwezig om de verbinding voor fietsers te maken tussen Zilverackers en het City Centrum. Deze is voorzien in of in de directe omgeving van het Vogelzangpark. We willen varianten nader onderzoeken, draagvlak onder diverse belanghebbenden peilen en ideeën uitwisselen.

Er is gestart met een kort kennismakingsrondje om de achtergrond van aanwezigen in beeld te brengen en te weten namens welke achterban men spreekt. In voorgaande lijst met aanwezigen is dit opgenomen.

2. Presentatie

Er is een toelichting gegeven aan de hand van een presentatie. De sheets van de presentatie zijn als bijlage aan dit verslag toegevoegd. De presentatie vormt de basis voor het gesprek over ideeën en suggesties voor de beoogde fietsverbinding.

3. Vragen en suggesties n.a.v. de presentatie

Onderstaand is een beknopte weergave opgenomen van de besproken zaken omtrent de haalbaarheidsstudie en varianten. De opsomming is niet uitputtend, maar geeft een beeld van de aard van de besproken aandachtspunten.

In de presentatie is reeds aangegeven dat een verbinding bovenlangs het park, door de wijk 't Look niet haalbaar wordt geacht. Aanwezigen hebben deze variant ook niet meer ter discussie gesteld. Deze variant is derhalve definitief niet haalbaar geacht en wordt niet nader onderzocht.

Omwonenden van het Vogelzangpark ('t Look en Zonderwijk) hebben zich in het verleden sterk gemaakt om het park als park te laten functioneren, en niet als verkeersverbinding. Het voornemen van het aanleggen van een busroute en het aanleggen van fietsverbindingen door het park is destijds niet wenselijk geacht. In de basis is de verbinding via de Sitterlaan niet logisch in de volledige structuur, men moet te veel omrijbewegingen maken. Voor de meeste omwonenden heeft deze route wel een voorkeur boven een route door het park. Bij een route via de Sitterlaan kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een inrichting als fietsstraat of een andere inrichting. Aandachtspunt van een route via de Sitterlaan is de aanwezigheid van meer autoverkeer en conflicten tussen fietsers en auto's. Ook de vele inritten en parkeerplaatsen zijn een aandachtspunt als er veel fietsers over de Sitterlaan fietsen.

Bewoners van zowel Zonderwijk als 't Look zijn zich er echter van bewust dat de route door het park de kortste en meest logische route is, en ook in de praktijk nu al veelvuldig door fietsers wordt gebruikt. Als de route door het park moet lopen dan is de voorkeur zo ver mogelijk aan de noordzijde van de rand van het park. Expliciete wens is er om deze dan wel volledig te scheiden van wandelaars (bijv. met groenvoorzieningen) en af te schermen van de achterzijde van aanliggende woningen om hinder te voorkomen. Daarmee blijft de functie van het park zo veel mogelijk gehandhaafd. Aandacht voor duidelijke aansluitingen aan zijde Sterrenlaan en Sondervick. Als een verbinding niet aan de noordrand van het park mogelijk is, dan is de parkroute voor de bewoners van beide wijken geen optie. In dat geval zou een fietsroute via Sitterlaan de enige optie zijn, maar heeft in de basis al een lichte voorkeur boven de route door het park.

Vanuit VSV, Fietsersbond en Politie is een route door het park de meest logische en meest directe route, dit blijkt ook al meerdere jaren uit de praktijk. Voorkeur voor een volwaardige, liefst directe route zo ver mogelijk aan de (noord)rand van het park en fysiek afschermen van voetgangers. Eventueel aanleggen van extra drempels in het fietspad om ter plaatse van gevaarlijke punten (kruisingen met voetpaden) de snelheid terug te dringen, mede in verband met toenemend gebruik van e-bikes en speedpedelecs. Handhaving blijft lastig, juist omdat de route door het park te aantrekkelijk is qua directheid. Bij een nieuwe route door het park moet er wel aandacht zijn voor de kruisingen met looproutes en deze tot een minimum aantal beperken. Mogelijk moeten de bestaande paden van voetgangers worden aangepast/uitgebreid om het park functioneel te houden voor voetgangers en spelende kinderen.

Vanuit de aanwezigen is men benieuwd hoe de gemeente aankijkt tegen een route door het park vanuit parkfunctie? Mogelijk dat een fietsroute ook invloed heeft op het maken van een 'rondje' door het park en ook heeft een fietsroute invloed op aanwezigheid van groenvoorzieningen en bomen. Hoe dan ook tast een nieuwe fietsroute een deel van het parkgebied aan. Nu is de noordzijde de meest logische looproute, vanuit die optiek lijkt hier eerder een conflict te ontstaan tussen fietsers en voetgangers. Fysiek scheiden van routes door hagen is uit oogpunt van beheer en onderhoud niet gewenst, hiervoor moeten andere opties worden bekeken. Hagen kunnen mogelijk deels worden vervangen door hoogtes en laagtes, dit past ook meer in de natuurlijke uitstraling van het park. De hondenuitlaatplaats beperkt de doorgaande loopverbinding aan de zuidzijde van het park. Het ontbreekt hier op het moment aan een doorgaande loopverbinding. Mogelijk dat dit ook meegenomen moet worden in de plannen.

Vanuit het beleidsoogpunt groen is een fietsroute door het park niet optimaal, terwijl deze vanuit beleidsoogpunt van verkeer wel het meest wenselijk is. Voor de route via de Sitterlaan geldt juist het omgekeerde. Er is derhalve sprake van tegengestelde belangen. Een goede afweging is dan ook noodzakelijk. Men is het er echter met zijn allen over eens, dat indien de nieuwe route niet door park voert, het dan noodzakelijk is om de toegang aan beide zijden van het park fysiek

onmogelijk te maken voor de fietser om er daar in te rijden. Dit is echter weer nadelig voor de toegankelijkheid voor minder validen en wandelaars met een kinderwagen en ook voor de sociale controle.

Afgesproken is dat door gemeente en Kragten een rapport met een afwegingsmatrix wordt opgesteld waarin de variant(en) door het park en de variant via de Sitterlaan op basis van diverse criteria worden afgewogen en op basis van deze beoordeling een ambtelijke voorkeur wordt bepaald. Deze wordt nog gedeeld en besproken met de aanwezigen voordat een algemene informatie avond plaatsvindt en uiteindelijk de besluitvorming.

4. Afspraken

- Resultaten qua voorkeursvariant delen met aanwezigen. Zodra rapport klaar is wordt dit verstuurd.
- Wens om met dezelfde groep nog een keer bij elkaar te komen om de trechtering van varianten toe te lichten, voordat we de keuze aan een brede doelgroep presenteren en de raad willen laten besluiten. Gemeente organiseert hiervoor nog een tweede bijeenkomst, de uitnodiging hiervoor volgt op een later moment.

FIETSVERBINDING ZILVERACKERS-CITYCENTRUM

HAALBAARHEIDSSTUDIE



krag|ten

Doel bijeenkomst

- ▶ Kennismaken
- ▶ Informeren over de aanleiding van deze haalbaarheidsstudie
- ▶ Mogelijkheden bespreken voor nieuwe fietsverbinding
- ▶ Aandachtspunten bespreken voor nadere planvorming

Kennismaken

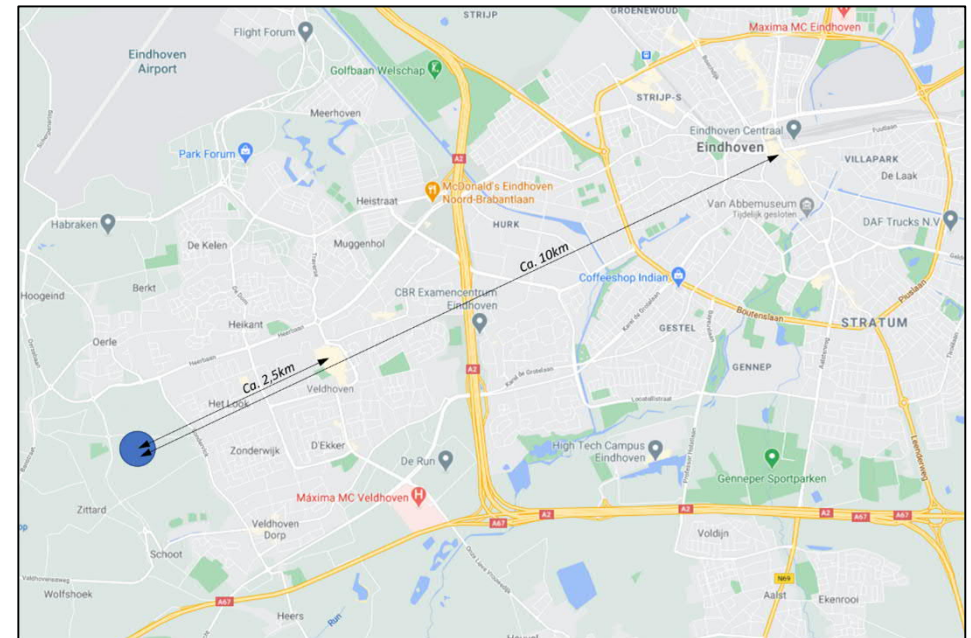
Stel uzelf even kort voor:

- ▶ Wie bent u?
- ▶ Namens welke achterban spreekt u / welke belangen behartigt u?
- ▶ Heeft u op voorhand al zaken die u wilt bespreken t.a.v. dit onderwerp?

Aanleiding

Landelijke ontwikkelingen:

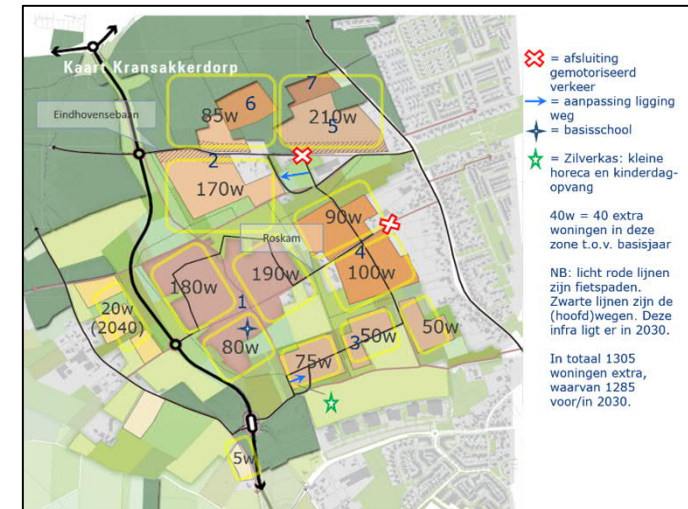
- ▶ Meer aandacht voor positie en veiligheid fiets
- ▶ Fietsen draagt bij aan gezondheid
- ▶ Actieradius van de fiets neemt toe



Aanleiding

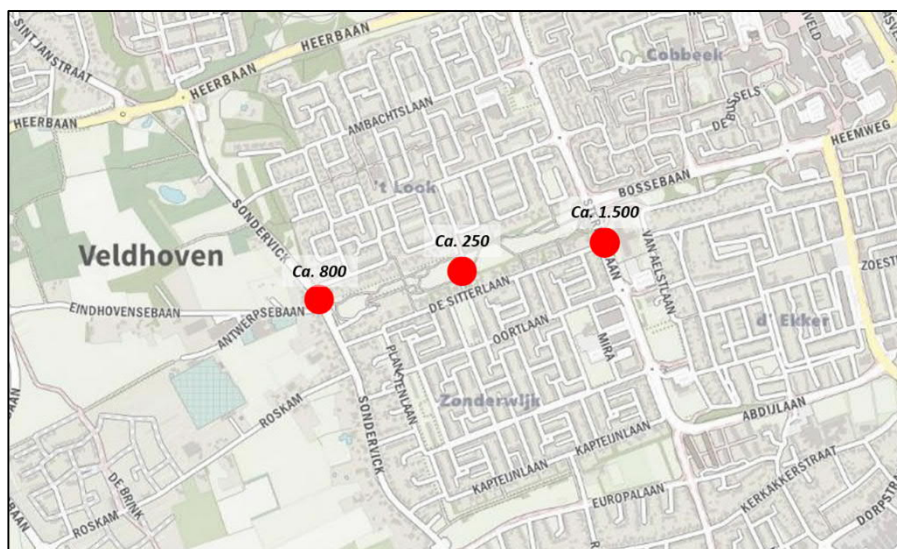
Gemeente Veldhoven:

- ▶ Ontwikkeling Zilverackers
 - Ca. 1.300 woningen
 - Wijzigingen verkeersstructuur
 - Aanleg rotonde Sondervick-Antwerpsebaan
- ▶ Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP, 2019)
 - Optimaliseren fietsnetwerk
 - Stallingsvoorzieningen bij bestemmingen
 - Stimuleren (elektrische) fiets
 - Aanpak veilig fietsen

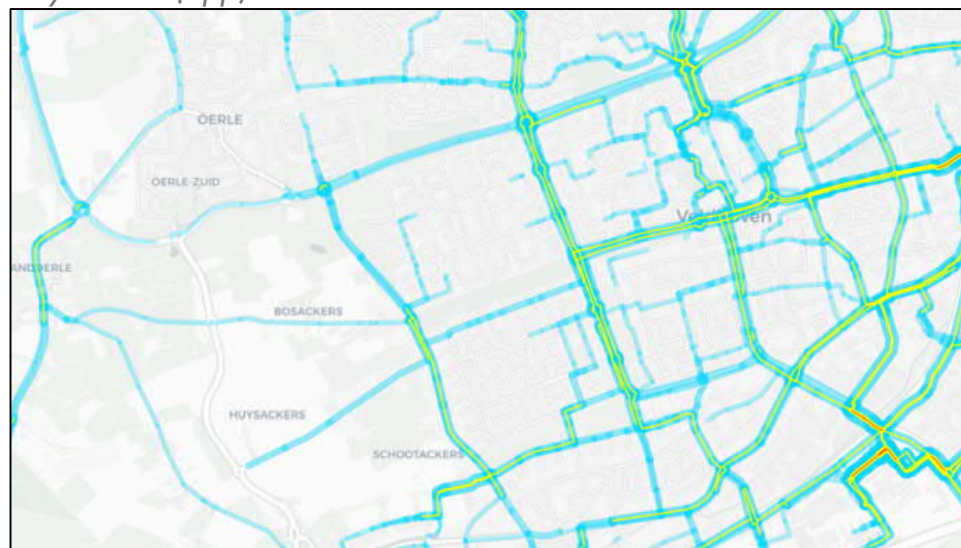


Fietsgebruik omgeving

- Fietstellingen 1^e helft december '20



CycleData (app)



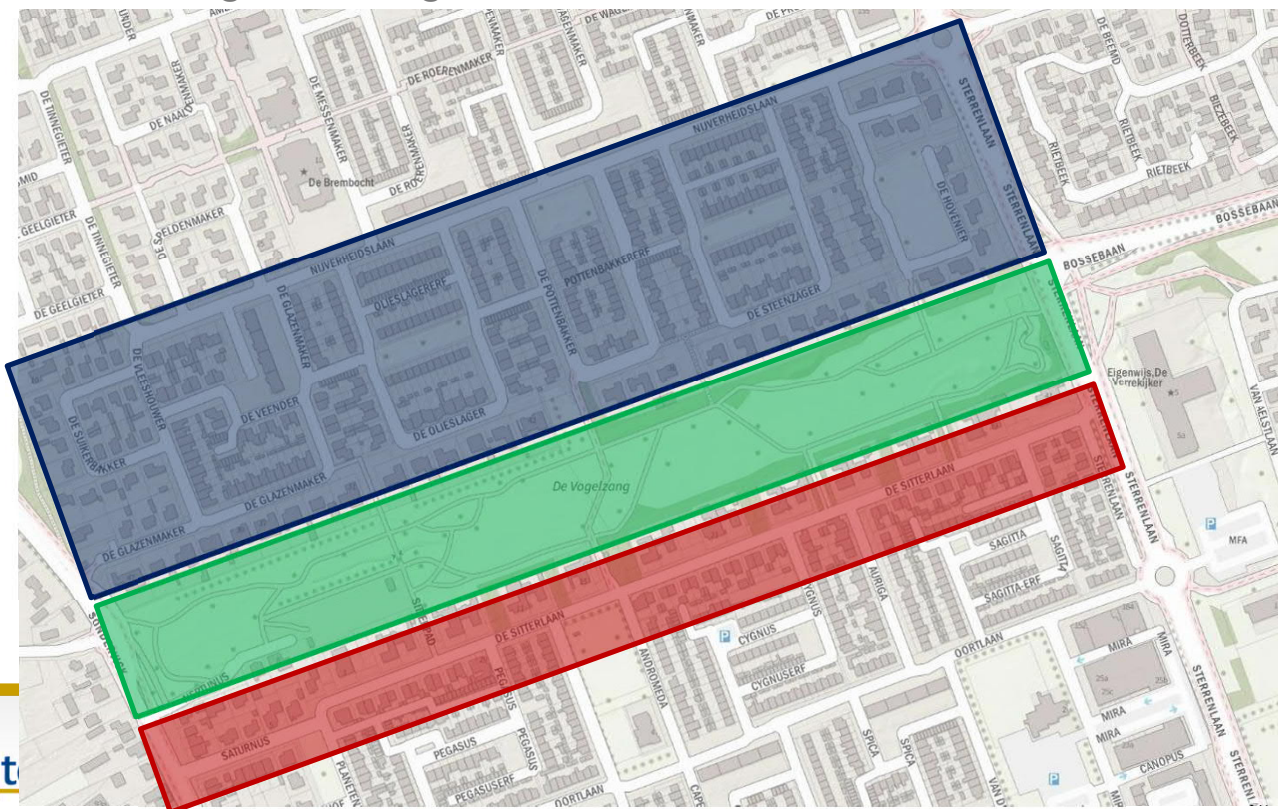
- Fietsgebruik oost $\leftrightarrow$ west zal fors toenemen a.g.v. Zilverackers

Bevindingen schouw zoekgebied



Bevindingen schouw zoekgebied

- Drie zoekgebieden gedefinieerd

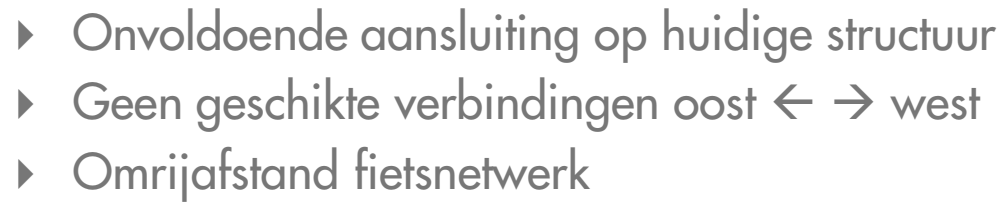


Noord: 't Look

Midden: Vogelzangpark

Zuid: Zonderwijk

► Zoekgebied noordzijde: 't Look



Bevindingen schouw zoekgebied

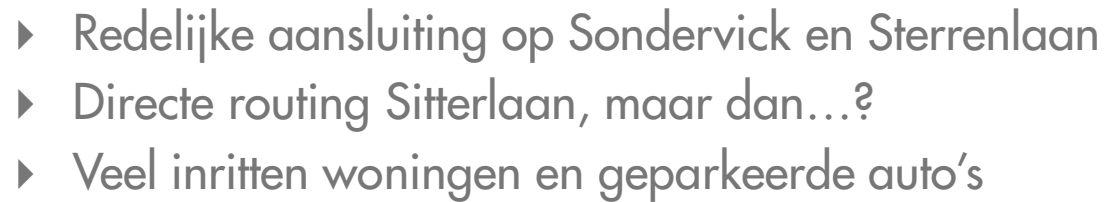
- Zoekgebied midden: Vogelzangpark



- Directe aanhaking op Sondervick en Sterrenlaan
- Kortste route oost ← → west
- Veel doelgroepen in park, nu geen fietsvoorziening

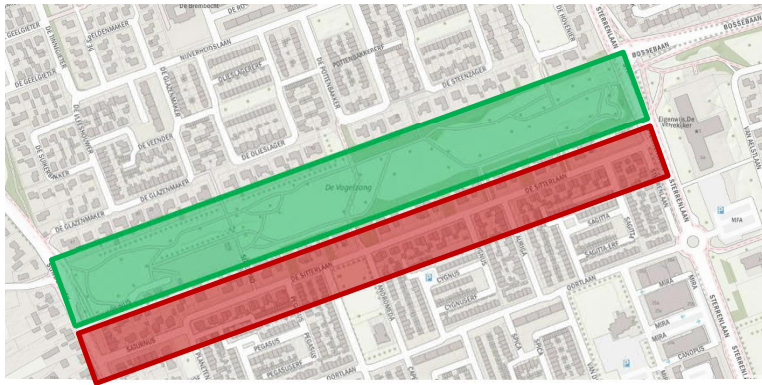


► Zoekgebied zuid: Zonderwijk



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Twee zoekgebieden nader beschouwen



Midden: Vogelzangpark

Zuid: Zonderwijk

Nadere uitwerking fietsverbinding

► Voorbeelden parkroute



Volledig mengen verkeer



Visueel scheiden verkeer



Fysiek scheiden verkeer

Nadere uitwerking fietsverbinding

- Voorbeelden verkeer door woonstraat



Volledig mengen verkeer



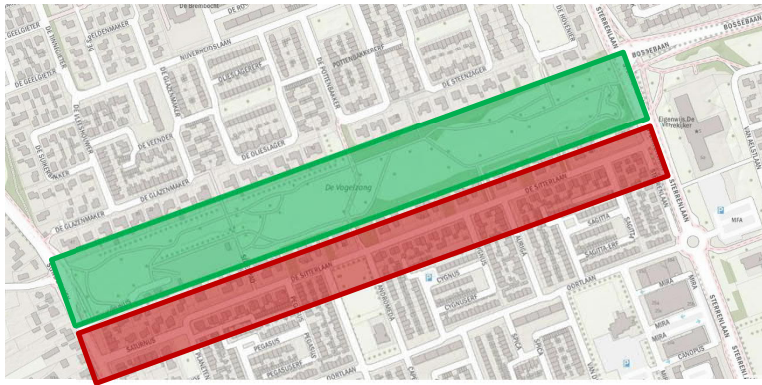
Fietsstraat (auto te gast)



Fietsstraat (auto te gast)

Nadere uitwerking fietsverbinding

- ▶ Twee zoekgebieden nader beschouwen



Midden: Vogelzangpark

Zuid: Zonderwijk

- ▶ Welke kansen ziet u voor een nieuwe fietsverbinding?
- ▶ Welke bedreigingen ziet u bij een nieuwe fietsverbinding?
- ▶ Wat heeft uw voorkeur bij een nieuwe fietsverbinding?

Nadere uitwerking fietsverbinding



Vervolg

- ▶ Varianten nader uitwerken
- ▶ Beoordelen varianten: voor- en nadelen
- ▶ Voorkeursvariant bepalen
- ▶ Informatiebijeenkomst
- ▶ Besluitvorming College en gemeenteraad
→ budget moet nog worden toegekend

Maart/april '21

Na de zomer '21

Heeft u nog vragen of opmerkingen?

B2 VERSLAG 2^E BIJEENKOMST STAKEHOLDERS D.D. 25-05-2021

Verslag bijeenkomst stakeholders

Betreft	Fietsverbinding Zilverackers – CityCentrum Veldhoven
Opdrachtgever	Gemeente Veldhoven
Ons kenmerk	VEL049
Plaats	Online (Teams)
Datum	25 mei 2021
Aanwezig	Mevr. E.M. Sonnemans - Gemeente Veldhoven Mevr. L. Bokhout – Gemeente Veldhoven Dhr. J. Van De Sande - Gemeente Veldhoven Dhr. W. van Zoelen - Gemeente Veldhoven Dhr. P. Konings - Gemeente Veldhoven Dhr. T. Meeuwssen - Kragten Dhr. M. Kersten - Kragten Mevr. A. Scheepens - Stichting Ons Zonderwijk Dhr. H. Van der Reijden - Wijkplatform 't Look Dhr. M. Janssen - Fietzersbond Dhr. R. Drenth - Politie Veldhoven Dhr. E. Hofs – Politie Veldhoven Dhr. J. Couwenberg - Wijkambassadeur Zonderwijk
Afwezig	Dhr. Cudok - Veldhoven Samen Verkeersveilig Dhr. P. Van Keulen - Veldhoven Samen Verkeersveilig
Verzendlijst	Aan- en afwezigen

1. Opening

Linda Bokhout opent de vergadering en heet een ieder welkom. Naar aanleiding van de eerste bijeenkomst en de rapportage Haalbaarheidsstudie zijn bij de gemeente diverse reacties per mail ontvangen. Hoofdzakelijk door inwoners van de Zonderwijk is een petitie verspreid die door ruim 350 personen is ondertekend. De meeste zijn tegenstanders ten aanzien van een fietsverbinding door het park Vogelzang. Ook de route via De Sitterlaan vindt deze groep niet gewenst.

Bedoeling van deze tweede bijeenkomst is om eerst een toelichting te geven op de studie en de eerste schetsen die zijn opgesteld. Daarna gaan we in op het vervolgproces.

2. Notulen vorige bijeenkomst

Er zijn geen opmerkingen op de notulen van de vorige bijeenkomst. De notulen zijn daarmee vastgesteld.

3. Presentatie (haalbaarheidsstudie en uitwerking schetsen)

Ter voorbereiding op deze bijeenkomst is door Kragten een presentatie voorbereid waarin de resultaten van de rapportage Haalbaarheidsstudie samengevat zijn opgenomen. Ook zijn schetsen en sfeerimpressies vervaardigd om een beeld te kunnen vormen van de wijze waarop de twee varianten eruit zouden kunnen komen te zien. Nadrukkelijk is toegelicht dat dit mogelijkheden zijn

hoe het zou kunnen, maar dat in een nadere uitwerking altijd nog wijzigingen en/of verfijningen kunnen worden toegepast.

De heer Couwenberg geeft bij aanvang van de presentatie aan dat het niet zinvol is om de twee voorliggende varianten te bespreken. De burgers van Zonderwijk hebben reeds massaal aangegeven beide varianten niet te zien zitten. Ons Zonderwijk wil het plangebied verruimen en een andere variant inbrengen en deze nader laten onderzoeken en uitwerken.

Ondanks de oproep van de heer Couwenberg is afgesproken om de presentatie toch eerst aan te horen en daarna vragen te beantwoorden en nadere discussie te voeren. Volledigheidshalve zijn de sheets van de presentatie als bijlage toegevoegd.

4. Vragen en suggesties n.a.v. de presentatie

Naar aanleiding van de eerder verstrekte rapportage van de haalbaarheidsstudie en de nadere uitwerking van de varianten is nogmaals door de heer Couwenberg benadrukt dat beide varianten voor de inwoners van ons Zonderwijk niet bespreekbaar zijn. Op 30 maart is een uitgebreide reactie gegeven door de vertegenwoordigers van Ons Zonderwijk. De wijk stelt voor het plangebied te verruimen en een andere variant te kiezen. 2 juni hebben de vertegenwoordigers hierover overleg en daarna willen ze spoedig in overleg treden met de wethouder.

Vanuit 't Look is er ook weerstand tegen het aanleggen van een fietspad door het park. De omwonenden, van zowel 't Look als Zonderwijk gebruiken het park veelvuldig om te recreëren, bijvoorbeeld om te wandelen (al dan niet met de hond) of door kinderen om te spelen en door de basisschool om te gymmen. Men vindt het te gevaarlijk als hier grote hoeveelheden fietsers doorheen gaan fietsen. Ook wil men niet dat er groen moet wijken voor een fietspad.

Veldhoven Samen Verkeersveilig heeft bij afmelding aangegeven zich in beide routes te kunnen vinden.

Door de Fietzersbond wordt aangegeven dat vanuit oogpunt van de fietsers beide varianten in basis wel goed zijn, op kleine verbeterpunten na. Beide varianten dragen bij aan een veilige en directe verbinding tussen Zilverackers en City Centrum. Men begrijpt de zorg van de omwonenden en het feit dat het park voor hen belangrijk is, maar de ontwikkelingen in Veldhoven vragen wel om ook mee te bewegen als er veranderingen optreden. Met de bouw van Zilverackers en de verwachte toename van fietsgebruik is het zeer aannemelijk dat de route intensief gebruikt gaat worden.

Het voorgaande wordt ook onderschreven door Kragten en gemeente Veldhoven. Niet alleen de bouw van Zilverackers zorgt voor fietsgebruik door het park en de Sitterlaan, ook de huidige omwonenden fietsen hier al veelvuldig. Ook heeft de gemeente Veldhoven de positie van de fiets in het GVVP centraal gesteld en dit is door de gemeenteraad vastgesteld. Ook in de nieuwe wijk Zilverackers zijn duidelijke structuren aangebracht in de planvorming welke aansluiten op de nu beschouwde varianten. Paul Konings geeft aan dat aan de hand van berekeningen met een verkeersmodel is berekend dat een route via een van de twee tracés in de toekomst tot wel 2.000 a 3.000 fietsers per dag kan aantrekken. Dit zijn dus zowel huidige omwonenden als nieuwe inwoners van Zilverackers.

Door de vertegenwoordigers van de politie wordt aangegeven dat waarschijnlijk alle varianten voor- en nadelen zullen hebben en niet altijd iedereen tevreden zal zijn. Ze vinden het wel belangrijk dat er een veilige oplossing wordt gekozen en wil vanuit dat oogpunt ook graag meedenken zodra er meer concreet is gemaakt. Daarom wordt de politie in het vervolg als agendalid meegenomen.

5. Samenspraak (draagvlak omgeving)

Gemeente Veldhoven was voornemens om na deze tweede bijeenkomst het draagvlak onder het grotere publiek te gaan peilen, middels de online tool Maptionnaire. Gezien de discussie, en met name de weerstand vanuit de Zonderwijk, is afgesproken om eerst intern terug te koppelen binnen de gemeente en een afspraak te plannen met de wethouder en de wijkvertegenwoordigers van 't Look en Zonderwijk. Daarna wordt teruggekoppeld aan alle klankbordgroepen hoe hiermee verder wordt gegaan.

6. Afspraken

- Overleg Ons Zonderwijk/'t Look met wethouder/beleidsmedewerkers → Actie na 2 juni (gepland 4 juni)
- Derde bijeenkomst plannen met klankbordgroep nadat meer duidelijkheid is → Actie na overleg met wethouder
- Toesturen informatie over geprognosticeerde fietsaantallen → Actie Paul Konings

FIETSVERBINDING ZILVERACKERS-CITYCENTRUM

HAALBAARHEIDSTUDIE



krachten

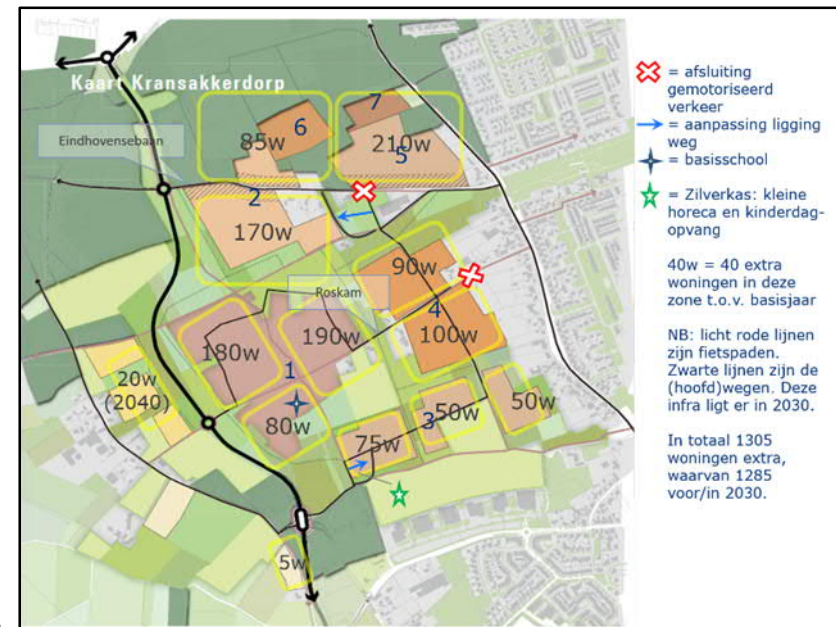
Doel bijeenkomst

- ▶ Toelichting haalbaarheidsstudie
- ▶ Mogelijkheden inrichting twee varianten
- ▶ Vervolgtraject

Aanleiding

Gemeente Veldhoven:

- ▶ Ontwikkeling Zilverackers
 - Ca. 1.300 woningen
 - Wijzigingen verkeersstructuur
 - Aanleg rotonde Sondervick-Antwerpsebaan
- ▶ Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP, 2019)
 - Optimaliseren fietsnetwerk
 - Stallingsvoorzieningen bij bestemmingen
 - Stimuleren (elektrische) fiets
 - Aanpak veilig fietsen

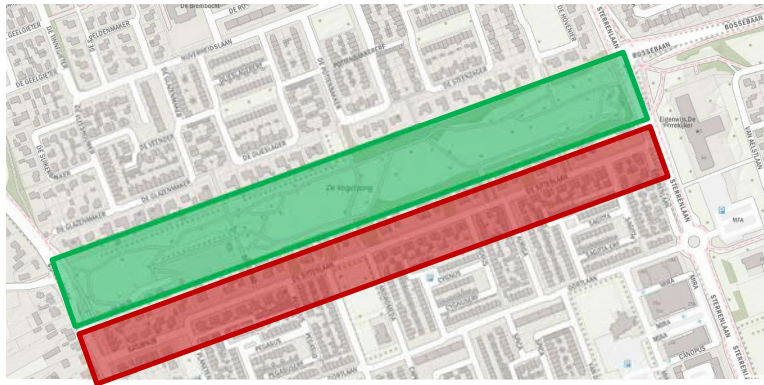


Nadere uitwerking fietsverbinding



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Twee zoekgebieden nader beschouwd

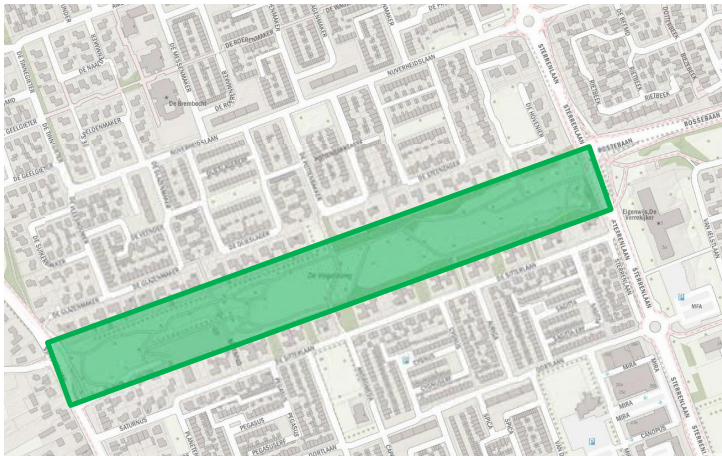


Midden: Vogelzangpark

Zuid: Zonderwijk

Nadere uitwerking fietsverbinding

- Zoekgebied midden: Vogelzangpark



- Directe aanhaking op Sondervick en Sterrenlaan
- Kortste route oost ← → west
- Veel doelgroepen in park, nu geen fietsvoorziening



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Zoekgebied zuid: Zonderwijk



- Redelijke aansluiting op Sondervick en Sterrenlaan
- Directe routing Sitterlaan, maar dan...?
- Veel inritten woningen en geparkeerde auto's



Nadere uitwerking fietsverbinding

► Beoordeling / afweging

Score	Betekenis
++	duidelijk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	licht positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	geen effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	licht negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	duidelijk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Hoofdcriterium	Subcriterium	Variant Vogelzangpark	Variant Zonderwijk (Sitterlaan)
Directheid fietsverbinding	n.v.t.	++	0
Verkeersveiligheid fietser / gemotoriseerd verkeer	n.v.t.	++	0
Verkeersveiligheid fietser / voetganger	n.v.t.	-	+
Parkfunctie	Bestaand	-	0
	Nevenmaatregelen	-	-*
Groenstructuren	n.v.t.	-	0
Sociale veiligheid	Bestaand	+	0
	Nevenmaatregelen	0	-**
Draagvlak***	n.v.t.	+	+
Kosten	n.v.t.	-	--

* Licht negatief, omdat het park 'op de koppen' ontoegankelijk moet worden gemaakt voor fietsers. Dit beperkt ook de toegankelijkheid voor rolstoelers en kinderwagens

** Licht negatief, omdat het park 'op de koppen' moet worden 'afgesloten', dit beperkt mogelijk ook de 'inkijk' vanaf de hoofdwegen

*** Voor beide varianten zijn voorstanders, zie 4.1.

Nadere uitwerking fietsverbinding

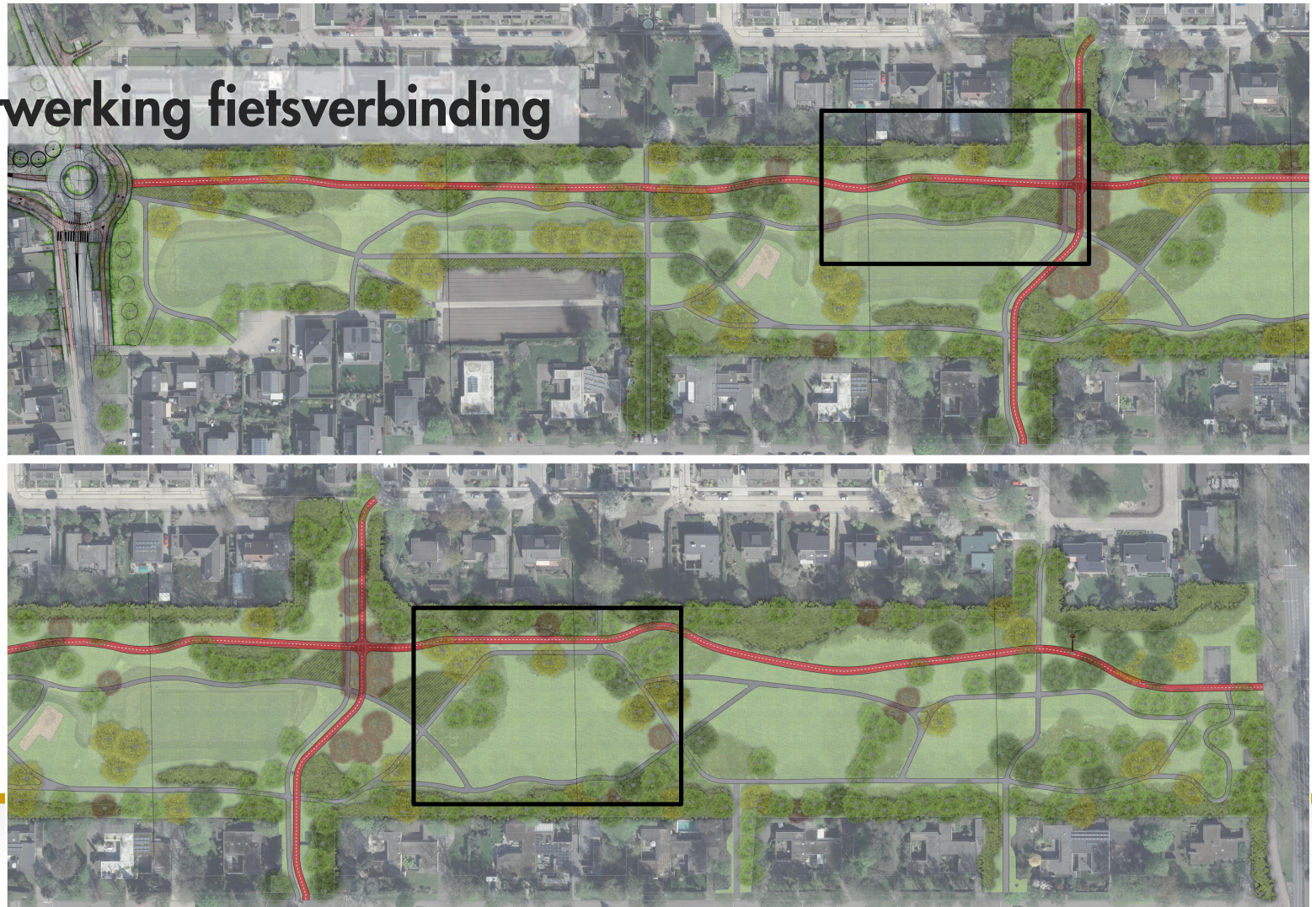
- ▶ InrichtingsVOORSTELLEN twee varianten:
 - Zo zou het kunnen worden, maar is nog geen definitief planvoorstel
 - Nadere uitwerking en detaillering pas ná besluit over voorkeursvariant

- ▶ Route door het park:
 - Fietspad separaat van looproutes
 - Waar nodig nieuwe looproutes realiseren
 - Evt. uitwerking aanvullende maatregelen na keuze → bijv. snelheidsverlaging fietsers bij kruisen voetpaden

- ▶ Route via Sitterlaan:
 - Fietsstraat i.v.m. aantallen fietsers i.r.t. autoverkeer
 - Parkeren in vakken
 - Toegang park 'onmogelijk' maken voor fietsers

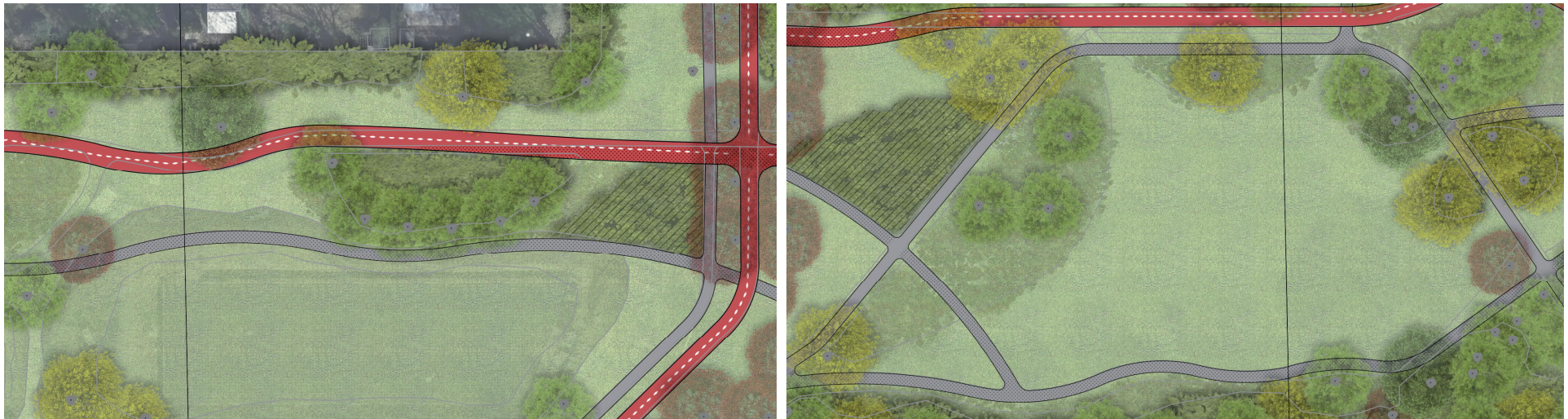
Nadere uitwerking fietsverbinding

Route door
het park



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route door het park



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route door het park

Huidige situatie



Inrichtingsvoorstel



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route door het park

Huidige situatie

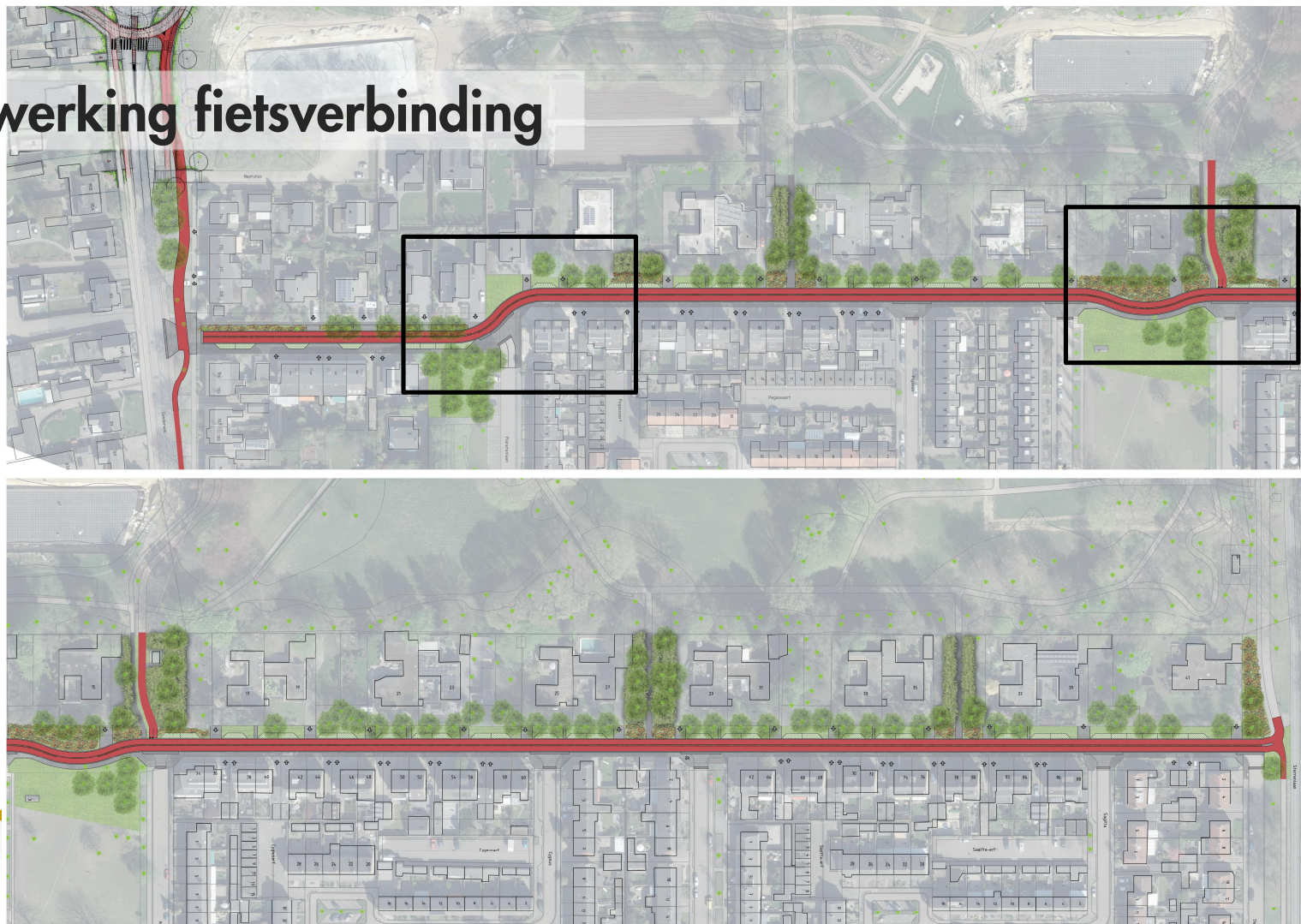


Inrichtingsvoorstel



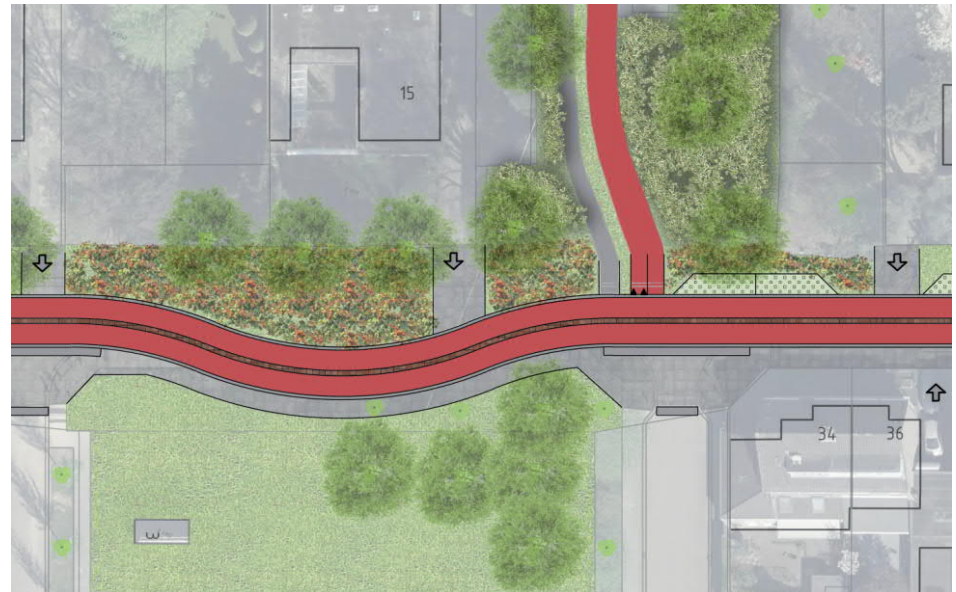
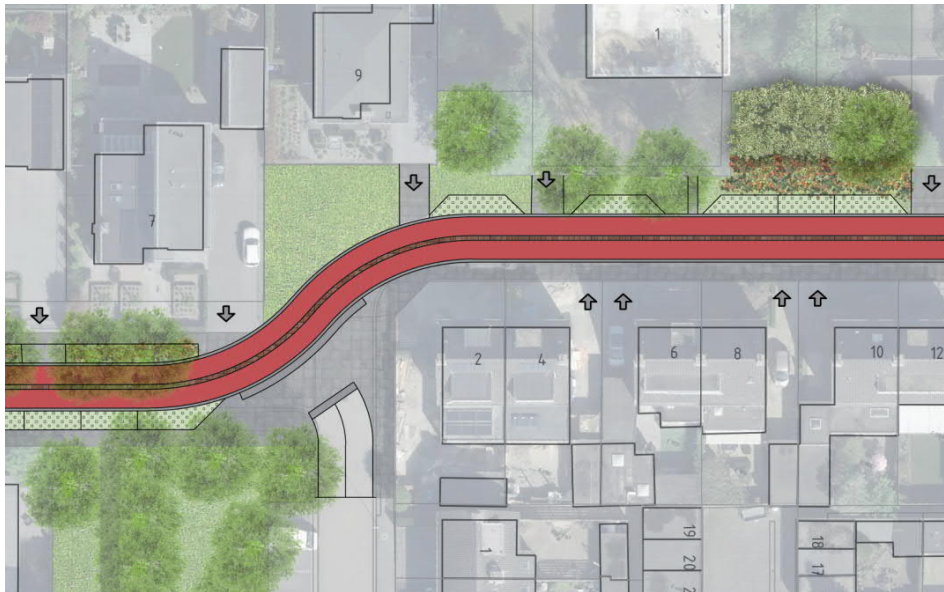
Nadere uitwerking fietsverbinding

Route via
Sitterlaan



Nadere uitwerking fietsverbinding

► Route via Sitterlaan



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route via Sitterlaan

Huidige situatie



Inrichtingsvoorstel



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route via Sitterlaan

Huidige situatie



Inrichtingsvoorstel



Nadere uitwerking fietsverbinding

- Route via Sitterlaan: Park minder toegankelijk maken

**Duwtje**
2,655 followers
17h • 🌐

[+ Follow](#)

Olifantenpaadjes, we zien ze overall!

Vaak denken we: als het iets maar zo moeilijk mogelijk maken, dan zullen mensen het niet meer doen. Wil je bijvoorbeeld niet meer dat mensen door het park fietsen? Dan kan het plaatsen van een hek helpen. Hou er dan wel rekening mee dat je geen ruimte laat voor olifantenpaadjes, want voor je het weet is er weer ééntje gecreëerd.

[See translation](#)



Heeft u vragen of opmerkingen over de varianten?

Vervolg

- ▶ Meningen omwonenden en belanghebbenden peilen
- ▶ Inzet Maptionnaire: online tool voor enquêtes
 - Tekeningen en 3D visuals zichtbaar
 - Enquêtevragen
- ▶ Omwonenden persoonlijk uitnodigen om in te vullen
- ▶ Alle inwoners mogelijkheid om in te vullen via publicatie

Vervolg

- | | |
|--|-----------------|
| ▶ Enquête verspreiden | Juni '21 |
| ▶ Resultaten verwerken | Juni / juli '21 |
| ▶ Terugkoppeling resultaten | N.t.b. |
| ▶ Besluitvorming College en gemeenteraad
→ budget moet nog worden toegekend | Na de zomer '21 |