

Mobiliteitsprogramma Veldhoven 2040

Voorpagina

Voorwoord

Voor u ligt het mobiliteitsprogramma. Daarin geven we duiding aan mobiliteitsbehoeften in de toekomst en de keuzes die de meesten van ons daarbij elke dag maken: ga ik lopen, pak ik de fiets, de bus of toch de auto?

Mobiliteit is belangrijk, voor onze gezondheid, onze sociale contacten, werk, school, levensonderhoud, cultuur en recreatie. Het maakt deelname aan de maatschappij mogelijk. En dat vraagt om een integrale aanpak, waarbij er voor elke Veldhovenaar een passende vorm beschikbaar is.

Dat gebeurt aan de hand van een aantal leidende principes, die zijn vastgesteld in de mobiliteitsvisie. Zoals het concept van brede welvaart. Waarin niet alleen bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt is, maar ook veiligheid, gezondheid en leefomgeving. Mobiliteit is daarmee geen op zichzelf staande discipline. Maar is ook het vehikel waarmee andere transities mogelijk worden gemaakt.

Een daarmee samenhangend principe is het STOMP-model (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto). Want juist het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer zal de transitie naar positieve gezondheid versnellen. En de transitie naar een duurzame samenleving mee mogelijk maken.

En fietsen is populair in Veldhoven. En dat doen we, gelukkig, steeds vaker. Maar dat vraagt ook om goede fietspaden, laadpunten voor de e-bike, snelle fietsverbindingen en overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer. Denk aan de nieuwe fietstunnel bij Kempenbaan Oost en de doorfietspaden naar Eersel en Bergeijk. Dat helpt om eerder de fiets te pakken.

Onze eerste stappen in de transitie naar duurzame mobiliteit hebben we dus al gezet. En die is ook hard nodig. Want met de groei van Veldhoven komen toch de grenzen van mobiliteit in zicht. Meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, betekent gewoon meer verkeer. En niet alleen in Veldhoven. Maar in de hele regio. Verkeer stopt niet bij de gemeentegrens. En dat vraagt soms om majeure ingrepen. Zoals de aanleg van de HOV4. Een project dat niet alleen past in het principe van brede welvaart, maar ook de verbinding met de regio versterkt.

Om ervoor te zorgen dat Veldhoven ook in de komende jaren een fijne, veilige en groene plek blijft om te wonen en te werken, moeten we dus op een andere manier naar mobiliteit kijken. De oplossing ligt niet maar bij één onderdeel, soort verkeersdeelnemer of meer asfalt. We moeten dat in samenhang en samen met elkaar aanpakken.

In dit programma heeft juist die samenhang centraal gestaan. Door ook alle vormen van vervoer, op basis van de leidende principes, een plekje te geven. De structuren krijgen daarmee steeds meer vorm en er is een volgende stap gezet naar de concrete uitwerking. En dat vraagt ook om maatwerk. Want doelgroepen verschillen. Mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk en inclusief zijn. En mag nooit leiden tot uitsluiting.

En dat kan ook resulteren in een ander weggebruik en een andere infrastructuur met aanpassingen in verkeersregels. Waardoor ook het gedrag wijzigt. Niet alleen in denken, maar vooral ook in doen.

Dat gaat niet van vandaag op morgen. En die verandering zal niet altijd even gemakkelijk zijn. Maar dit maakt wel een toekomst mogelijk, waarin we kunnen blijven bewegen in een bereikbaar, gezond en groen Veldhoven.

Onze dank gaat uit naar de inwoners, ondernemers en (belangen)organisaties, die bij de Mobiliteitsmarkt zijn geweest. We hopen daarmee recht te doen aan zoveel mogelijk belangen. In het uitvoeringsplan zal vervolgens de vertaling worden gemaakt naar straatniveau.

Jeroen Rooijackers,

Wethouder Mobiliteit, *Gemeente Veldhoven*

Inhoudsopgave

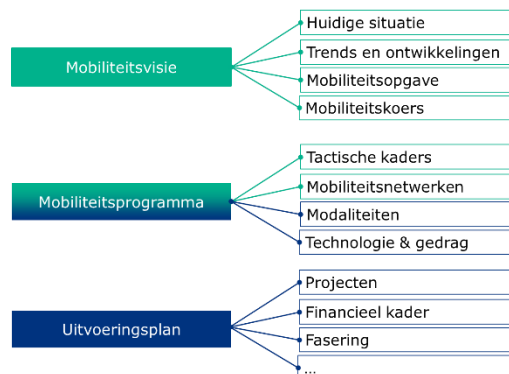
Inhoudsopgave.....	3
A. Inleiding	4
A.1. Ambitieuze visie vertaald naar helder programma.....	4
A.2. Relatie met ander beleid	5
A.3. De Mobiliteitstransitie in Veldhoven.....	5
A.4. Mobiliteit en Brede welvaart	6
A.5. Opbouw van het programma	6
B. MOBILITEITSSYSTEEM VELDHOVEN 2040	8
B.1 Mobiliteit in de praktijk in 2040	8
B.2 Opbouwen van het mobiliteitssysteem 2040.....	11
C. RICHTING AAN DE MOBILITEITSTRANSITIE	14
C.1. Faciliteren lopen, fietsen en gedeelde mobiliteit.....	14
C.2. Groei autoverkeer beperken en duurzaamheid faciliteren	21
C.3. Aandacht voor doelgroepen en gedrag	26
D. ZO GAAN WE AAN DE SLAG	29
D.1. Van programma naar uitvoeringsplan.....	29
D.2. Data op orde.....	29
D.3. Data gedreven werken	29
D.4. Financiën en capaciteit	30
D.5. Samenwerking met andere beleidsdomeinen	30
D.6. Samenwerking met externen	30
Bijlage A – Bereikbare voorzieningen	31
Bijlage B – Onderbouwing wegcategorisering	32

A. Inleiding

A.1. Ambitieuze visie vertaald naar helder programma

Met de Mobiliteitsvisie 2040 heeft de gemeente de koers uitgezet om Veldhoven bereikbaar en leefbaar te houden. De wijze waarop de gemeente dit gaat doen is te lezen in dit mobiliteitsprogramma.

Dit programma is de tactische uitwerking van de strategische mobiliteitsvisie. Waar de mobiliteitsvisie aangeeft waar we in de toekomst naartoe willen met mobiliteit in Veldhoven, legt het mobiliteitsprogramma uit hoe we die visie gaan bereiken. Dit doen we door te kijken naar onze netwerken, de mobiliteitsinfrastructuur, het gebruik van slimme technologieën en het veranderen van het gedrag van mensen rondom mobiliteit. Op basis van dit mobiliteitsprogramma maken we een uitvoeringsplan met verschillende projecten.



Tot stand komen van het mobiliteitsprogramma

Het mobiliteitsprogramma is tot stand gekomen in samenwerking met diverse belanghebbende partijen, waaronder de ambtelijke organisatie, het college, de gemeenteraad, (belangen)organisaties, bedrijven en inwoners. Dit is in lijn met het vastgestelde participatiebeleid van de gemeente Veldhoven.

Voorafgaand het opstellen van de het mobiliteitsprogramma, is tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie is een participatie traject doorlopen. De opgehaalde informatie tijdens deze participatiemomenten en de uitkomst enquête van de Mobiliteitsvisie vormden een belangrijke leidraad bij het ontwikkelen van de tactische kaders, het netwerkontwerp en de inzet op technologie en gedragsverandering.

Binnen de ambtelijke organisatie zijn vier strategische sessies gehouden met beleidsmedewerkers en strategen van de domeinen Economie, Wonen, Sociale Zaken, Duurzaamheid, Verkeer en Ruimte. Bovendien zijn project- en programmamanagers van diverse majeure projecten betrokken. In deze sessies is inhoudelijk verdiept op thema's als de scope en raakvlakken, de netwerkontwikkeling, de mobiliteitstransitie en het concept van de 15-minutenstad.

Op woensdag 16 april 2025 is, in combinatie met het HOV4-traject, een participatiebijeenkomst georganiseerd. Deze bestond uit twee rondes: één voor ondernemers en belangenorganisaties, en één voor inwoners. Beide rondes hadden dezelfde inhoud. Tijdens een korte presentatie werd het Mobiliteitsprogramma Veldhoven 2040 toegelicht. Aansluitend konden bezoekers tijdens een informatiemarkt met thematafels in gesprek gaan met deskundigen van de gemeente. Er is een verslag opgesteld van deze participatiebijeenkomst.

De gemeenteraad is geïnformeerd via een presentatie en werksessie tijdens de beeldvormende raadsvergaderingen op 27 mei en 8 september 2025. Tijdens de werksessies op 27 mei is er input van de gemeenteraad opgehaald op enkele specifieke onderwerpen uit het mobiliteitsprogramma, waaronder de netwerkstructuren, de mobiliteitstransitie en Smart Mobility.

A.2. Relatie met ander beleid

Mobiliteit staat niet op zichzelf, stopt niet bij de gemeentegrens en is enorm in ontwikkeling. Dit programma is daarom adaptief en wordt periodiek (eens in de 5 jaar) geëvalueerd en indien nodig aangepast. Naast veranderende mobiliteit, leggen de vraag naar woningen, economische ontwikkelingen, maar ook de klimaatbestendigheid druk op de beperkte ruimte die er is. Dat speelt zowel op nationaal en regionaal niveau, als uiteraard ook op gemeentelijk niveau. Dit mobiliteitsprogramma heeft daarmee altijd een raakvlak met andere landelijke, regionale en lokale beleidsstukken. Figuur 1 geeft de meest belangrijke ontwikkelingen en documenten weer.

Ten aanzien van landelijke ontwikkelingen gaat het om onder meer:

- (Hoofdpijnen notitie) Mobiliteitsvisie 2050;
- Het MIRT (Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport) en MIRT actualisatie;
- De nationale omgevingsvisie (programma NOVEX en programma Mooi Nederland).

Op regionale schaal zijn o.a. van belang:

- Ontwikkelstrategie Zuidoost-Brabant;
- Verstedelijkingsakkoord;
- Regionale Mobiliteitsvisie MRE;
- MMMP (Multi Modaal Mobiliteitspakket) – nog in ontwikkeling;
- Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP);
- Strategische agenda Brainport.

Het mobiliteitsprogramma heeft daarnaast een relatie met een groot aantal lokale projecten en plannen, zoals:

- Visie op gemeente Veldhoven;
- De woonvisie en woningbouwprojecten;
- HOV4, inclusief gebiedsvisie Ontwikkelas Zuidwest en tracéstudie HOV4;
- Gebiedsvisie De Run;
- Detailhandels- en horecavisie gemeente Veldhoven (2024)
- Ambitiedocument bedrijventerrein Habraken Lokaal.Modern.Groen (2023)
- Visie op Sociaal maatschappelijke ontwikkeling in Veldhoven 'Samen (goed) voor elkaar! 2024-2040;
- Maatschappelijke structuurvisie – wordt momenteel herijkt.
- Duurzaamheidsagenda;
- Energieperspectief Veldhoven – nog in ontwikkeling;
- Omgevingsvisie Veldhoven;
- Visie laadstrategie;
- Masterplan City Centrum;
- Parkeernormen nota.

A.3. De Mobiliteitstransitie in Veldhoven

We groeien snel en bevinden ons als regio in een schaa sprong. Er komen steeds meer woningen, inwoners, bedrijven en werknemers bij. Daarom hebben we een nieuwe mobiliteitskoers nodig. Met deze nieuwe koers willen we Veldhoven, als belangrijk onderdeel van Zuidoost-Brabant, bereikbaar en leefbaar houden. Voor mobiliteit richten we ons op een nieuwe balans. We geven vooral binnen onze gemeentegrenzen, meer prioriteit aan actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en vervoerswijzen die weinig ruimte nodig hebben (openbaar vervoer en deelmobiliteit). Voor lange afstanden en vervoer van boodschappen of goederen blijft de auto belangrijk. De gemeente zorgt voor goede

ontsluitende wegen. We zorgen ook dat de bedrijfslocaties goed bereikbaar zijn, met aandacht voor de logistiek naar onze toplocaties.

Om de doelen uit onze mobiliteitsvisie te realiseren, zetten we in op verandering die letterlijk en figuurlijk ruimte creëert voor de mobiliteitstransitie. We hanteren daarbij een dubbele aanpak: we bouwen nieuwe, duurzame mobiliteitsvormen op én passen het bestaande systeem aan of bouwen het af waar nodig (zie Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040, Bijlage C: Faciliteren van de transitie naar duurzame mobiliteit). Dat betekent bijvoorbeeld dat de auto niet langer vanzelfsprekend de snelste of meest logische keuze zal zijn voor verplaatsingen binnen onze gemeente. Tegelijkertijd vraagt de groei van het fietsverkeer om bredere fietspaden, veilige stallingsmogelijkheden en maatregelen om overlast op straat te beperken. Ook bij grote ontwikkelingen spelen we hierop in. Zo kan de aanleg van de HOV4-lijn versterkt worden met passend parkeerbeleid, en bij woningbouwprojecten zetten we actief in op fietsstimulering, bijvoorbeeld via goede infrastructuur en deelmobiliteit.

A.4. Mobiliteit en Brede welvaart

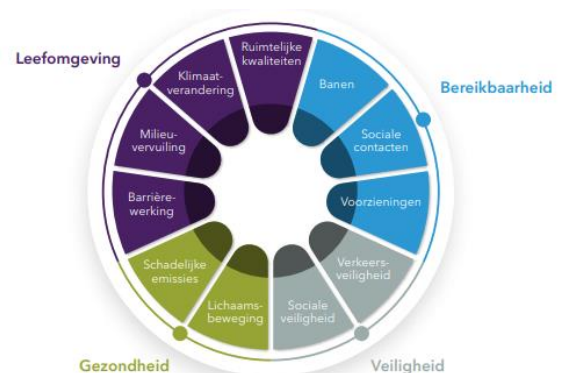
De manier waarop we de openbare ruimte inrichten en actieve en meer duurzamere vormen van mobiliteit mogelijk maken, draagt bij aan het welzijn en de gezondheid van de inwoners van Veldhoven. Dit komt ook ten goede aan bestaande bedrijven én aan ondernemingen die zich hier willen vestigen. We geven ruimte aan nieuwe ideeën en oplossingen die bijdragen aan deze ontwikkeling.

Daarmee werken we aan het verbeteren van de Brede Welvaart: een benadering waarbij welvaart, welzijn en gezondheid eerlijk verdeeld zijn, nu en in de toekomst. Nieuw beleid moet bijdragen aan deze brede welvaart voor iedereen.

Als uitwerking van de Mobiliteitsvisie Veldhoven is dit mobiliteitsprogramma opgesteld vanuit het perspectief van Brede Welvaart. We hanteren daarbij vier dimensies: Veiligheid, Gezondheid, Leefomgeving en Bereikbaarheid. De keuzes in dit programma zijn getoetst aan deze vier dimensies. Het resultaat is een mobiliteitsprogramma dat concreet bijdraagt aan Brede Welvaart in Veldhoven.

A.5. Opbouw van het programma

In onderstaande figuur is schematisch weergegeven hoe dit programma is opgebouwd. De netwerken in hoofdstuk 1 vormen de basis van ons mobiliteitssysteem. De totstandkoming is weergegeven in hoofdstuk 2. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 omtrent verschillende thema's de netwerken nader toegelicht en is uitgewerkt welke keuzes we maken om onze ambities op deze thema's te realiseren. In hoofdstuk 4 beschrijven we wat er nodig is om deze ambities te realiseren.



Vier dimensies van Brede Welvaart
in relatie tot mobiliteit

Mobiliteitssysteem Veldhoven 2040

1. Faciliteren, stimuleren
lopen, fietsen, delen en OV



THEMA's

1. Ruimte voor lopen
2. Versnellen van de transitie door fietsen
3. Gedeelde mobiliteit

2. Groei autoverkeer beperken,
verduurzaming faciliteren



THEMA's

1. Gemotoriseerd verkeer op de juiste plek
2. Slimme voertuigen en slimme omgeving
3. Laden en parkeren

3. Aandacht voor doelgroepen
en gedrag



THEMA's

1. Stimuleren van de modal shift
2. Verkeersveiligheid
3. Toegankelijk, bereikbaar en sociaal

Smart mobility

Zo gaan we aan de slag

B. MOBILITEITSSYSTEEM VELDHOVEN 2040

Ons mobiliteitssysteem omvat wat nodig is om mensen en spullen van de ene plek naar de andere te laten gaan. Denk aan wegen, fietspaden, voetpaden, bussen en auto's. Maar ook aan verkeersregels, verkeerslichten en (fiets)parkeerplaatsen.

Het gaat dus niet alleen om het vervoer zelf, maar ook om hoe we het regelen en gebruiken. Zo zorgt het mobiliteitssysteem ervoor dat we veilig, makkelijk en snel kunnen reizen.

B.1 Mobiliteit in de praktijk in 2040

Om te laten zien hoe het mobiliteitssysteem in 2040 werkt, vertellen we graag over de reizen van vier mensen die in 2040 in de gemeente Veldhoven wonen en werken.

Ontmoet Hendrik, geboren in 1956, 84 in 2040

Hendrik woont al jaren in Zeelst en heeft gezien hoe de dorpskern van Veldhoven zich tegen Eindhoven aan heeft getransformeerd. De omslag vond plaats in de tijd dat de kerk een klimhal werd en daarna het CityCentrum werd uitgebreid. Hendrik is vooral blij dat hij in Zeelst is blijven wonen en dat de supermarkt er is gebleven. Een paar keer per week haalt Hendrik de boodschappen, dan is het lekker vers en past alles in het tasje van zijn rollator. Hij moest wel even letterlijk en figuurlijk een drempel over.

Op een gegeven moment zat Hendrik te veel thuis; de drukte op straat en wat problemen met zijn balans zorgden hiervoor. Het enige wat hij nog had, was het kaarten, dat is hij altijd blijven doen. Op een van de kaartmiddagen wees iemand hem op een initiatief van de gemeente dat senioren hielp langer mobiel te blijven. Dat en de hulp van zijn kaartpartner hielpen Hendrik aan de rollator, zodat hij vaker een ommetje kon maken. Tegelijkertijd werden ook een aantal voetpaden en oversteekplaatsen verbeterd. Dat maakte veel verschil!

Vaak loopt Hendrik hetzelfde rondje, langs de muziekkoepeel aan de Heuvel, en soms zelfs tot aan de grasvelden bij de Heerbaan. Hij komt altijd wel iemand tegen. En bij mooi weer loopt Hendrik zelfs tot aan de bibliotheek. In de winter niet, dan pakt hij de bus. Ook dat was even wennen; hij had al lang niet meer in de bus gezeten en wist eigenlijk niet hoe hij hiervoor betaalde of welke bus waarheen ging. In de bibliotheek hebben ze hem geholpen. Hij was niet de enige hoor, heel veel mensen vragen even hoe het zit.

Nu Hendrik wat ouder is, komt een dokter- of ziekenhuisbezoek wat vaker voor. Meestal belt Hendrik voor deze reis een betaalbaar busje dat hem thuis ophaalt en komt zijn dochter met de e-bike, die gelukkig om de hoek in Waalre woont, rechtstreeks naar het ziekenhuis. Dankzij de directe en comfortabele fietsroute is ze er tegenwoordig zo! Dat scheelt een hoop, vroeger was dat niet zo gemakkelijk.

Lisa, geboren in 1982, 58 in 2040

Lisa woont sinds vijf jaar in een van de nieuwe woningen vlak bij het MMC. Ze had graag in een van de appartementen bij het CityCentrum gewoond, maar is veel te bang dat de lift het niet doet. Lisa maakt namelijk gebruik van een rolstoel. Maar goed, ze is helemaal blij met haar woning op de begane grond. Dicht bij de mobiliteitshub, dat was voor haar wel belangrijk, want zo kan ze



gemakkelijk zelf met de bus naar het CityCentrum en Eindhoven. Voordat de HOV4-lijn en het busstation er waren, had ze niet in Veldhoven kunnen wonen.

Ook als ze van taxivervoer gebruikmaakt, laat ze zich graag ophalen bij de mobiliteitshub. Dat is gewoon het makkelijkst, eigenlijk een beetje de gewoonte dat haar reis daar start. Het is ook wel handig, want je kan hier ook je pakketje laten bezorgen of een boodschap doen. Wekelijkse boodschappen laat ze gewoon bezorgen. Praktisch, want Lisa is veel van huis en erg druk. Ze werkt bij een IT-bedrijf in Eindhoven en maakt lange dagen. Wat ze met name kan waarderen, is de aandacht die er is geweest voor de sociale veiligheid bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Ook als het avond is, voelt Lisa zich veilig in Veldhoven.



Victoria, geboren in 2004, 36 in 2040

Victoria is naar het zuiden verhuisd; ze kwam eigenlijk uit de Randstad. Na haar studie bij de TU/e is ze met haar partner in Zandoerle gaan wonen. Met twee kinderen is het de perfecte locatie met een combinatie van groen en voorzieningen op een steenworp afstand in het stedelijk gebied van Veldhoven.

In het huishouden hebben ze één auto. Een tijdje hadden Victoria en haar partner twee auto's en Victoria gebruikte haar auto alleen om naar het werk te gaan. Maar de doorfietsroutecampagne van de regio zette hen aan het denken. Ze stonden best vaak in de file en eigenlijk konden ze allebei wel wat beweging gebruiken. Victoria zelf werkt in Veldhoven en haar werkgever heeft na activatie door de gemeente een fietsplan opgezet. Toen de fietsroutekaarten in de bus vielen, zag ze dat ze met een directe weg naar werk kon. Na het eerst geprobeerd te hebben, bleek dat ze vaak sneller was dan met de auto! Daarnaast scheelde het ook echt veel geld toen de tweede auto de deur uit ging. Dat wordt inmiddels besteed aan onder andere een familieabonnement bij de dierentuin. De rest is voor vakantie of het spaargeld voor de kinderen.



Voor langere ritten wordt meestal de auto gepakt. Vanuit Zandoerle is het nog wel een stukje naar het busstation of Eindhoven Centraal, en met alle spullen van de kinderen is het eigenlijk net te onhandig. Inmiddels is dit wel een elektrische auto die minder herrie maakt, minder stinkt en vooral een stuk slimmer en veiliger is. Heel soms ontstaat een situatie dat Victoria en haar partner beide graag met de auto reizen, dan pakken ze gewoon een van de nabije deelauto's in de gemeente, maar als ze in de buurt blijven, pakken ze beide toch liever de fiets.

Liam, geboren in 2022, 18 in 2040

Liam woont in Veldhoven, volgt een opleiding aan het ROC in Eindhoven en werkt als bijbaan een aantal uur in de week bij een productiebedrijf op Habraken. Liam is vooral heel handig. Naar Habraken en binnen Veldhoven fietst Liam meestal. Dit is niet per se zijn eerste keus, maar het is gewoon het handigst.

Naar Eindhoven pakt Liam altijd de HOV-lijn, dat is beter. Bij het hubstation komt hij vaak zijn vrienden al tegen en de barista heeft zijn koffie met havermelk meestal al klaar staan. Je krijgt korting als je je studentenreiskaart laat zien en je eigen beker meeneemt. In principe zou Liam ook een andere bus kunnen pakken, een halte dichterbij, maar die is meer voor de mensen in Veldhoven. De halte is een stuk dichterbij dan het station, maar het duurt echt langer, plus de HOV-lijn is beter als je 's avonds laat nog terug wilt. En je kan gewoon je fiets goed stallen. De gemeente heeft wel veel aandacht gehad voor een goede fietsenstalling en hij heeft nog nooit van iemand gehoord dat er een fiets gestolen is.



Zijn bijbaan op Habraken is wel ideaal, meestal een aantal uur in het weekend. Eerst wilde hij het geld sparen voor een auto, alleen eigenlijk heeft hij die niet meer nodig. Hij hoort vaak dat het verstandiger is om te sparen voor een huis. Maar eigenlijk gaat hij liever op reis, een rondreis door Europa of zo. Op Eindhoven Centraal ziet hij wel eens de internationale trein staan. De AI-app op zijn telefoon vertelde hem dat hij zo in Spanje, Italië, Scandinavië of Oost-Europa is!

Sunhil, geboren in 1981, 59 in 2040 & Ravi geboren in 2031, 9 in 2040

Sunhil is met zijn gezin naar Nederland verhuisd. Hij werkt in de hightechindustrie in Veldhoven en woont in De Kelen. Wat Sunhil zo bijzonder vindt, is dat je de vogels kan horen fluiten in Nederland, zelfs in het stedelijk gebied. Er is ook zoveel groen tussen de gebouwen en langs de wegen. Samen met zijn vrouw hebben ze een zoon, Ravi.

Toen ze in Nederland kwamen wonen, heeft zijn vrouw leren fietsen; zij fietst meestal met Ravi mee naar school. Ravi vindt het vooral fantastisch om te fietsen, vooral als ze over de Hovenring naar Eindhoven fietsen, hij maakt altijd een extra rondje. Sunhil zelf moet er nog aan beginnen, hij twijfelt nog, dan wordt het in ieder geval een e-bike. Sunhil loopt liever dan dat hij fietst en pakt altijd bus 20 naar zijn werk of de Brainportlijn voor afspraken in de regio. Hij komt ook vaak op de mobiliteitshub bij het Koningshof. Hier zijn meestal de trainingen van zijn werkgever en als er een externe partner met de auto komt, is het makkelijker om daar af te spreken. Met de HOV4 is hij daar zo en dan de persoon met wie hij een afspraak heeft makkelijk parkeren.



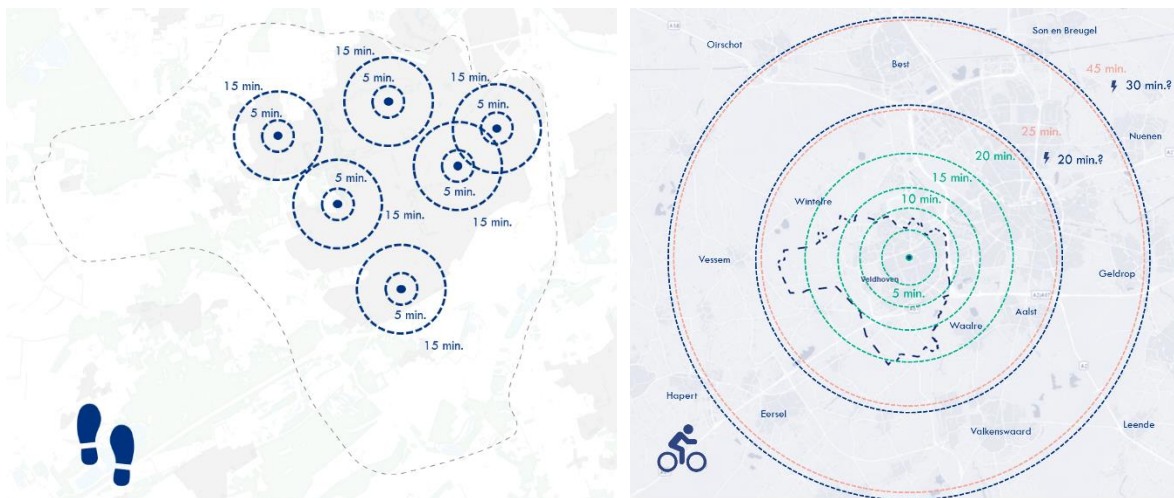
Als Sunhil zelf verder weg moet, pakt hij hier ook vaak een deelauto. Met zijn gezin gaan ze graag Nederland verkennen, dan rijden ze langs tulpenvelden of ontdekken ze weer ergens een karakteristiek dorpje. Voor uitjes zoals het museum of de Efteling pakken ze meestal de trein en/of de bus.

B.2 Opbouwen van het mobiliteitssysteem 2040

B.2.1. Werken vanuit de principes van de 15 minuten stad

Het idee van de 15 minuten stad komt vanuit stedelijke planning; het gaat ervan uit dat de belangrijkste voorzieningen gemakkelijk bereikbaar moeten zijn binnen een 15-minuten wandeling of fietstocht. Zo is het niet nodig om voor dagelijkse behoeften met de auto te moeten reizen, en ontstaat er ruimte in de stad voor bijvoorbeeld meer ontmoetingsplekken of vergroening. Daarnaast nodigt dit uit tot bewegen en hoef je geen auto te hebben of een OV-reis te betalen voor je dagelijkse levensonderhoud.

Het 15-minutenstad principe werkt niet overal hetzelfde. In Veldhoven hebben we verschillende gebieden: het centrum, de woonwijken en het buitengebied. Het wonen en werken in deze gebieden vragen om een verschillende aanpak. Ook maakt 15 minuten lopen of fietsen een groot verschil in de afstand die je kunt afleggen. Voor sommige bestemmingen is het belangrijker dat je er snel bent, voor andere is een langere reistijd prima.



Figuur 1: Bereik te voet en met de fiets

Voor basisvoorzieningen, zoals de supermarkt, de apotheek en de huisarts vinden we het belangrijk dat deze voor iedereen lopend of met de fiets bereikbaar zijn. Voor voorzieningen zoals een ziekenhuis, theater of sportclub is het normaal dat mensen een langere afstand afleggen. Deze plekken zijn bedoeld voor speciale bezoeken en voor bepaalde groepen mensen. Daarom is de reistijd naar deze locaties vaak wat langer.

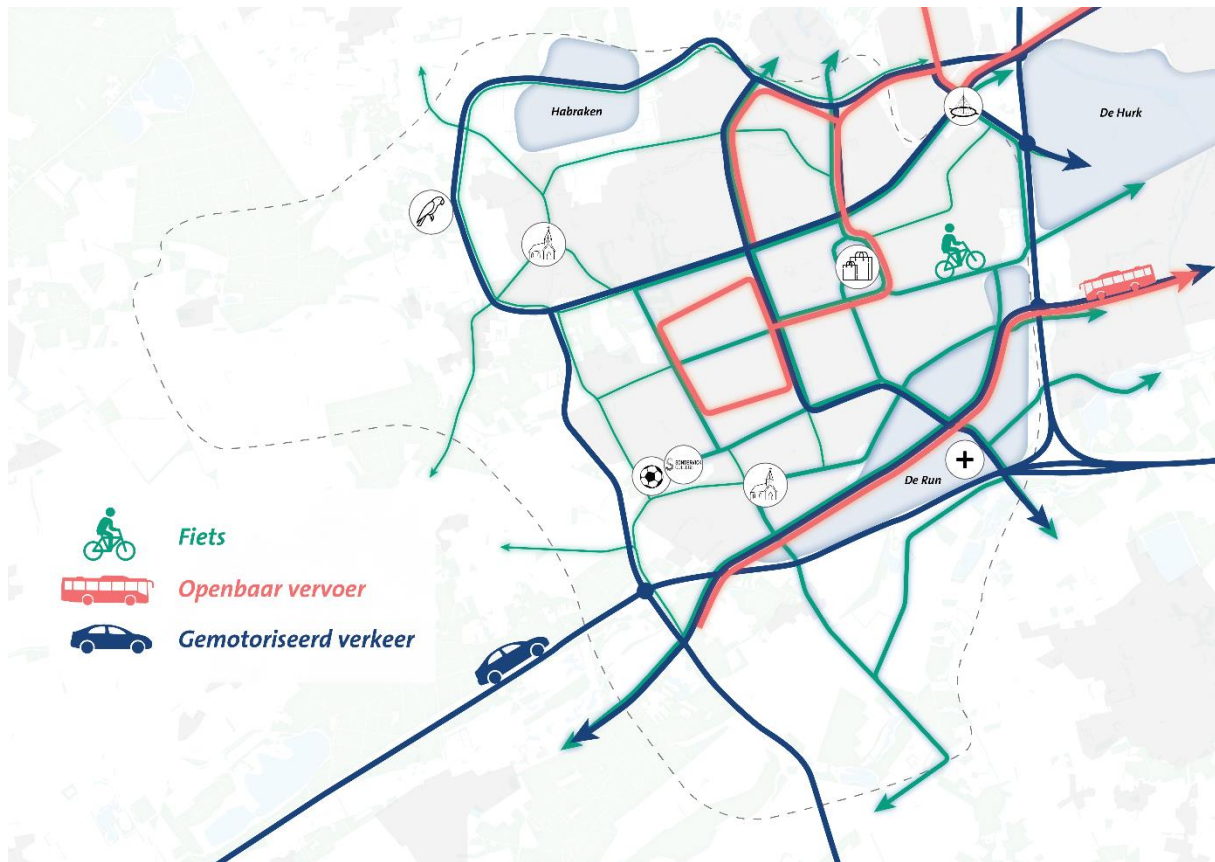
Voor de 15 minuten stad in Veldhoven is mobiliteit niet leidend maar lift het mee op de ontwikkelingen die spelen in de stedelijke planning. Om vanuit mobiliteitsperspectief een goede gesprekspartner in te zijn, hebben we indicatieve reistijden opgesteld voor hoelang de reis naar elke soort voorziening mag duren (zie bijlage C). Daarbij hebben we gekeken naar het soort gebied in onze gemeente en naar de manier waarop mensen reizen (bijvoorbeeld lopend, met de fiets of de auto).

B.2.2 Optimaal gebruik van het multimodaal netwerk in 2040

Onze netwerkstructuur vormt de basis voor hoe we ons op verschillende wijzen verplaatsen naar bestemmingen binnen en buiten onze gemeente. De belangrijkste verbindingen van ons multimodaal netwerk 2040 zijn weergegeven in onderstaande figuur.

Met onze fietspaden zijn bestemmingen zoals het Citycentrum, de Kromstraat, de KempenCampus, Habraken, het ziekenhuis en de Run op een directe manier bereikbaar. Daarnaast zijn er verschillende oost-west verbindingen die fietsverkeer naar Eindhoven, Meerhoven, Waalre, Valkenswaard, Eersel en Bergeijk mogelijk maken. Drie HOV-lijnen zorgen voor een goede bereikbaarheid van De Run en het Citycentrum. Aan de grootste autostromen wordt ruimte geboden door twee oost-west verbindingen over de Kempenbaan en de Heerbaan en een noord-zuid verbinding Sterrenlaan-

Abdijlaan en de Run. Wegen zoals de Oersebaan en de Zilverbaan zorgen ervoor dat doorgaand autoverkeer om de woonwijken heen rijdt. In het volgende hoofdstuk is per vervoerswijze het complete netwerk in kaart gebracht.



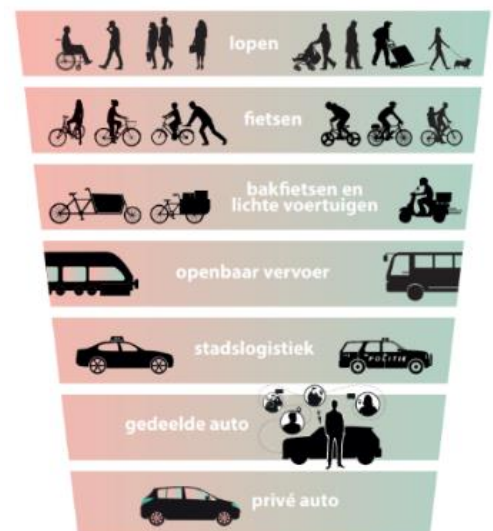
Figuur 2: Overzichtkaart van belangrijkste verbindingen in Veldhoven

B.2.3. Voetganger en fietser als basis voor het mobiliteitssysteem

We verbeteren ons multimodaal netwerk de komende jaren volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service en Privéauto). Dit betekent dat we eerst kijken of je een plek te voet (stappen) kunt bereiken. Als dat kan, maken we de wegen geschikt voor voetgangers. Daarna kijken we naar fietsen (trappen), openbaar vervoer, deelmobiliteit en de privéauto. Bij weinig ruimte kan het zijn dat de privéauto niet de kortste route krijgt of verder weg moet parkeren.

Voetgangers en fietsers zijn hiermee de basis van ons mobiliteitssysteem. We lopen bijna allemaal, soms de hele reis, vaak het eerste en laatste deel van de trip. Daarom geven we extra aandacht aan ruimte voor lopen en toegang tot bestemmingen.

In Veldhoven is de fiets, vooral binnen Veldhoven en naar nabije gemeenten, het belangrijkste vervoermiddel. Doorfietspaden vanuit de Kempen, Valkenswaard en Eindhoven naar Veldhoven zorgen voor een snelle en comfortabele reis door een groene omgeving.



Figuur 3: STOMP - Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (gedeelde mobiliteit), Privé-auto.

De HOV-lijnen verbinden het Citycentrum, enkele wijken en het gebied van de Run met Eindhoven centrum en het centraal station. De Brainportlijn, die nog in onderzoek is, zorgt voor directe

verbindingen in de regio naar grote werklocaties en station Best. De gewone buslijnen verbinden woonwijken en belangrijke bestemmingen zoals het Citycentrum of het ziekenhuis.

Looproutes en het fietsnetwerk versterken het gebruik van het OV-netwerk, omdat haltes en andere opstapplaatsen gemakkelijk bereikbaar zijn. Het autonetwerk binnen de bebouwde kom zorgt voor een veilige en efficiënte verbinding naar provinciale wegen en snelwegen.

Doorgaand verkeer wordt om woon-, werk- en bezoekersgebieden heen geleid om reistijden te verkorten en lokale overlast en gevaarlijke situaties te verminderen. Door overstappen van auto naar openbaar vervoer of (deel)fiets op strategische locaties, kunnen we meer bezoekers en werknemers verwelkomen.

Het STOMP-principe in ons verkeerssysteem houdt rekening met ontwikkelingen in woonwijken, werkplekken en voorzieningen. Dit heeft geleid tot nieuwe netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer (Hoofdstuk C).

B.2.4. Onze aanpak voor Smart Mobility

Veldhoven is onderdeel van de Brainport regio, internationaal een belangrijke technologische regio. Technologische innovaties, samen met een goede infrastructuur, veilige voertuigen en een gedragsaanpak, zijn belangrijk om onze mobiliteitsdoelen te bereiken. Innovaties helpen om:

- Onze infrastructuur beter te gebruiken en het verkeer beter te verdelen. Dit doen we met informatie uit databronnen zoals navigatiesystemen, mobiele telefoons, OV-bedrijven en systemen langs de weg zoals verkeerslichten, verkeerscamera's, lantaarnpalen en laadpalen. Ook de inzet van slimme systemen in voertuigen of middels slimme of zelfrijdende voertuigen verbeteren we het mobiliteit systeem, bijvoorbeeld door het testen van platooning door bussen op een busbaan.
- De verkeersveiligheid te vergroten door goed rijgedrag te stimuleren of af te dwingen. Dit doen we met slimme signalering bij complexe situaties, feedback over gereden snelheid of een digitale snelheidslimiet waardoor voertuigen niet harder kunnen rijden dan toegestaan. Ook richten we onze wegen zo in dat ADAS-systemen in voertuigen deze beter kunnen lezen.
- Flexibel (deel)mobiliteitsaanbod te gebruiken – mobility as a service. Apps maken het mogelijk om een reis te plannen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer, deelmobiliteit en/of de auto.
- Beter inzicht te krijgen in ons mobiliteitssysteem met behulp van data en sensoren.

Als gemeente gebruiken we bewezen technologie als aanvulling op en waar mogelijk in plaats van infrastructurele aanpassingen. We willen vooroplopen en ruimte creëren voor het testen van nieuwe technologie. Met pilots kunnen we samen met bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen de implementatie van Smart Mobility versnellen.

Bij de ontwikkeling van innovaties houden we rekening met de digitale vaardigheden van doelgroepen en de digitale toegankelijkheid.

Verderop in dit mobiliteitsprogramma wordt voor verschillende thema's in meer detail uitgelegd hoe Smart Mobility bijdraagt aan onze ambities.

C. RICHTING AAN DE MOBILITEITSTRANSITIE

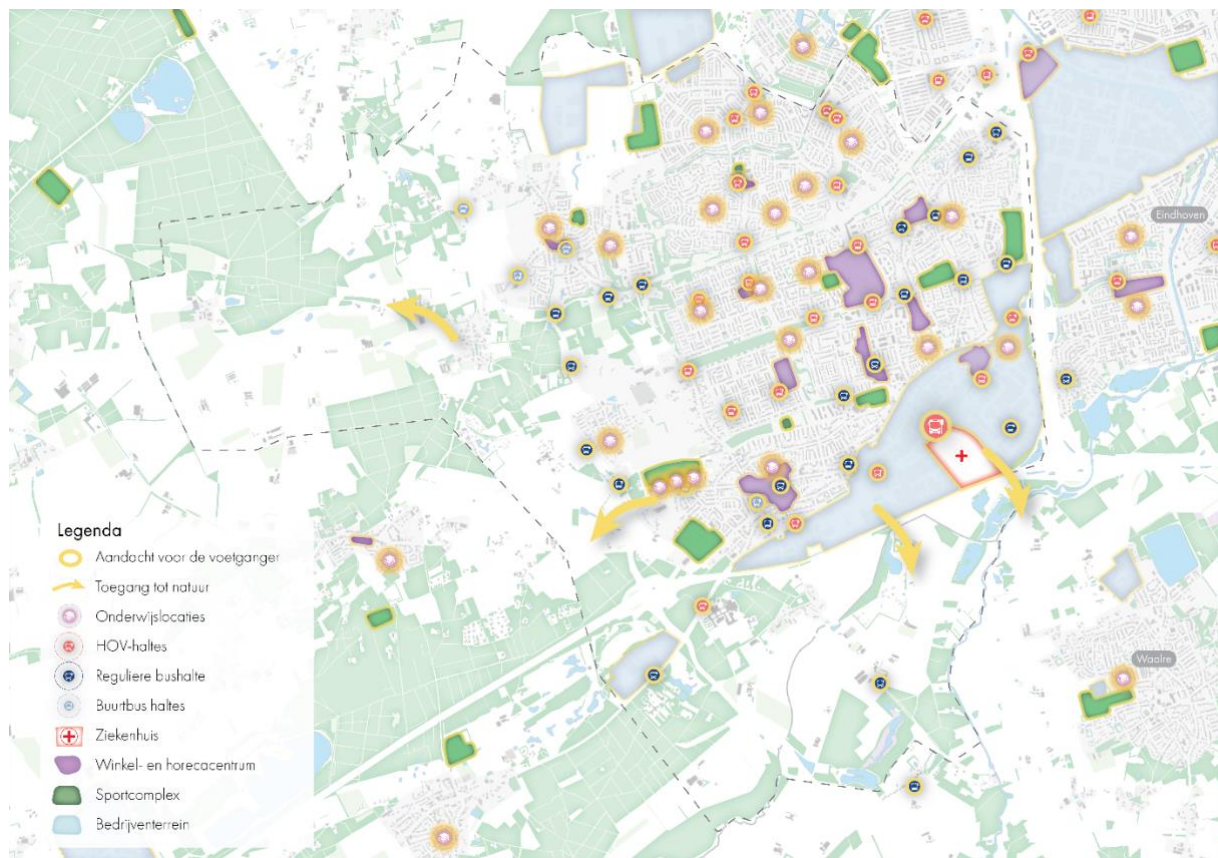
C.1. Faciliteren lopen, fietsen en gedeelde mobiliteit

C.1.1. Ruimte voor lopen

Lopen is voor de meeste mensen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven; van de voordeur naar de bushalte of (fiets) parkeerplaats naar de winkel. Met lopen bedoelen we elke verplaatsing te voet in de openbare ruimte. Dit kan ook zijn met een hulpmiddel, zoals een rollator, rolstoel, blindegeleidestok of kinderwagen. Steeds vaker wordt een gehele reis te voet afgelegd. Ruimte voor lopen is niet alleen efficiënt in gebruik aan oppervlakte, onze dagelijkse stappen zijn ook nog eens supergezond, zowel fysiek als mentaal. Een prettige omgeving om te lopen met voldoende schaduw, menselijke maat en af en toe een bankje om te rusten en verlichting in de avond nodigt deze gezonde beweging uit. Daarnaast is het gebruik van voetpaden en voetgangersgebieden divers. Waar de een met een rollator of rolstoel zich voortbeweegt is het voor de ander onderdeel van een hardloopprondje of wandelvergadering. Bovendien zijn voetgangersgebieden maar al te vaak de plek van een spontane ontmoeting en kort gesprek. Kortom, het creëren van ruimte voor voetpaden, veilige oversteekpunten en verblijfsplekken vraagt aandacht in de mobiliteitstransitie.

Voor elke plek de juiste aandacht voor de voetganger

Op locaties met meer voorzieningen geven we meer ruimte aan voetgangers. We maken hierbij onderscheid tussen voetgangersgebied, voetgangershotspots en zones, recreatieve routes en een basis kwaliteitsniveau voor voetpaden. Figuur 1 laat zien op welke plekken in Veldhoven voetgangers voorrang of extra aandacht krijgen. Het gaat bijvoorbeeld om gebieden bij scholen, bushaltes, het ziekenhuis, sportvelden en werkplekken en de routes daartussen. Zo zorgen we ervoor dat de omgeving in Veldhoven inwoners, en werknemers uitnodigt om vaker te lopen, niet alleen voor praktische reizen, maar ook voor een ommetje.



Figuur 4: Ruimte voor lopen in Veldhoven 2040

Voetgangersgebied in het Citycentrum

In het voetgangersgebied van het Citycentrum van Veldhoven heeft de voetganger vrijheid. Toegang voor overig verkeer wordt gefaciliteerd tot aan de rand van het voetgangersgebied. Dit biedt de voetganger comfort en veiligheid en bevordert ook contact tussen mensen en economische activiteit. Dit gaan we behouden. Met goede routes voor voetgangers en fietsers naar het Citycentrum zijn naar verwachting bezoekers, inwoners of werknemers ook eerder geneigd (het laatste deel van) de reis te voet of met de fiets te maken. Er is hierbij aandacht voor de toegankelijkheid van het gebied.

Voetgangershotspots en zones met aandacht voor voetgangersvoorzieningen

Voetgangershotspots zijn shared spaces; gebieden waar veel voetgangers zijn, maar ook fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn toegestaan. Echter is met name het gemotoriseerd verkeer hier minder wenselijk. Het winkelgebied van de Kromstraat in Veldhoven-Dorp is een echte voetgangershotspot. Veel mensen lopen hier tussen de winkels en deze ruimte wordt ook gebruikt door fietsers en in mindere mate auto's.

Op kleinere schaal zien we dergelijke hotspots ook in Heikant, de dorpskern van Zeelst, en Winkelcentrum Mira in Zonderwijk. Ook de ontwikkeling van de Burgemeester van Hooftlaan als verbinding tussen het Citycentrum en De Run is een gebied waar voetgangers en andere vervoersmiddelen samenkomen. In deze voetgangershotspots zorgen we voor brede voetpaden zodat lopen aantrekkelijk en veilig is. Daarbij letten we extra op de toegankelijkheid van de voorzieningen. De omgeving met vele (overstekende) voetgangers zorgt er automatisch voor dat gemotoriseerd verkeer langzaam rijdt en voetgangers overal veilig over kunnen steken.

Het is belangrijk dat iedereen *in deze gebieden* duidelijk weet waar ze mogen lopen, fietsen en rijden en wie voorrang heeft. We zorgen dat voetgangerszones met meerdere vervoerswijzen goed te bereiken zijn. In de zones is vervolgens aandacht voor het creëren van een veilig en prettig verblijfs-, werk of winkelgebied. We nemen hier daarom extra verkeersmaatregelen om de veiligheid van voetgangers te waarborgen en de omgeving aantrekkelijk te maken om bestemmingen te voet te bereiken. De zones zijn herkenbaar in de publieke ruimte en hebben goed gemarkeerde oversteekplaatsen, lagere snelheidslimieten voor gemotoriseerd verkeer en extra verkeersremmende maatregelen.

Recreatieve routes

Veldhoven heeft prachtige groene recreatiegebieden. Dit varieert van kleine parken in de stad, zoals het Millennium Bos, de kinderboerderij De Hazewinkel, het Peter Benenson Park, het Ziggepark en het Park Vogelzang, tot natuur- en uitloopegebieden buiten het stedelijk gebied, zoals ten zuiden van de A67, de gemeentelijke bossen, rondom de Zoo Veldhoven en het zuidelijke deel van natuurgebied de Buikheide. Dit zijn mooie plekken voor recreatieve wandelroutes. Een goede bereikbaarheid, goed onderhouden paden op wandelroutes, rustplaatsen en fiets- en autoparkeergelegenheid aan de randen van deze gebieden zijn van belang.

Basis kwaliteitsniveau voetpaden

In woonwijken en op werklocaties is er een basis kwaliteitsniveau van voetpaden. Er zijn lagere aantallen voetgangers (met uitzondering van de lunch op werklocaties), maar alle woningen en bedrijven zijn wel bereikbaar te voet. In het buitengebied zorgen we dat bermen voldoende onderhouden zijn zodat de voetganger uitwijkmogelijkheden heeft.

Veilige, inclusieve inrichting van voetpaden

We zorgen dat iedereen, te voet of gebruikmakend van hulpmiddelen, gebruik kan maken van het voetpad.

Obstakelvrije ruimte en toegankelijkheid

We realiseren een inclusieve inrichting die voor iedereen toegankelijk is. Dit betekent bijvoorbeeld voldoende op- en afritten voor het voetpad, een vlakke verharding, verkeerslichtknoppen die vanuit een rolstoel bereikbaar zijn, blinde geleidentegels en een obstakelvrije doorgang. In drukke centrumgebieden doen we dit samen met ondernemers. We geven hier prioriteit aan in ons voetgangersgebied, hotspots en zones. Hiervoor werken we actief samen met ervaringsdeskundigen.

Kwaliteit van oversteekplaatsen

We letten erop dat oversteekplaatsen voor voetgangers, waar dat kan, worden verbeterd. Door veilige oversteekplaatsen te maken, zorgen we ervoor dat drukke wegen minder een obstakel vormen om over te steken.

Prettige omgeving voor voetgangers

Een veilige openbare ruimte met voldoende rustpunten (bijv. bankjes) met schaduwplekken overdag, goede zichtlijnen en verlichting in de avond zorgt ervoor dat iedereen zich veilig en prettig kan bewegen in onze woonwijken, winkelgebieden en werklocaties. Daarnaast draagt dit in het bijzonder bij aan het zelfstandig en veilig kunnen bewegen van doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mindervaliden. Door het slim plaatsen van rustpunten voelen meer mensen zich comfortabel om te lopen in plaats van de auto te nemen.

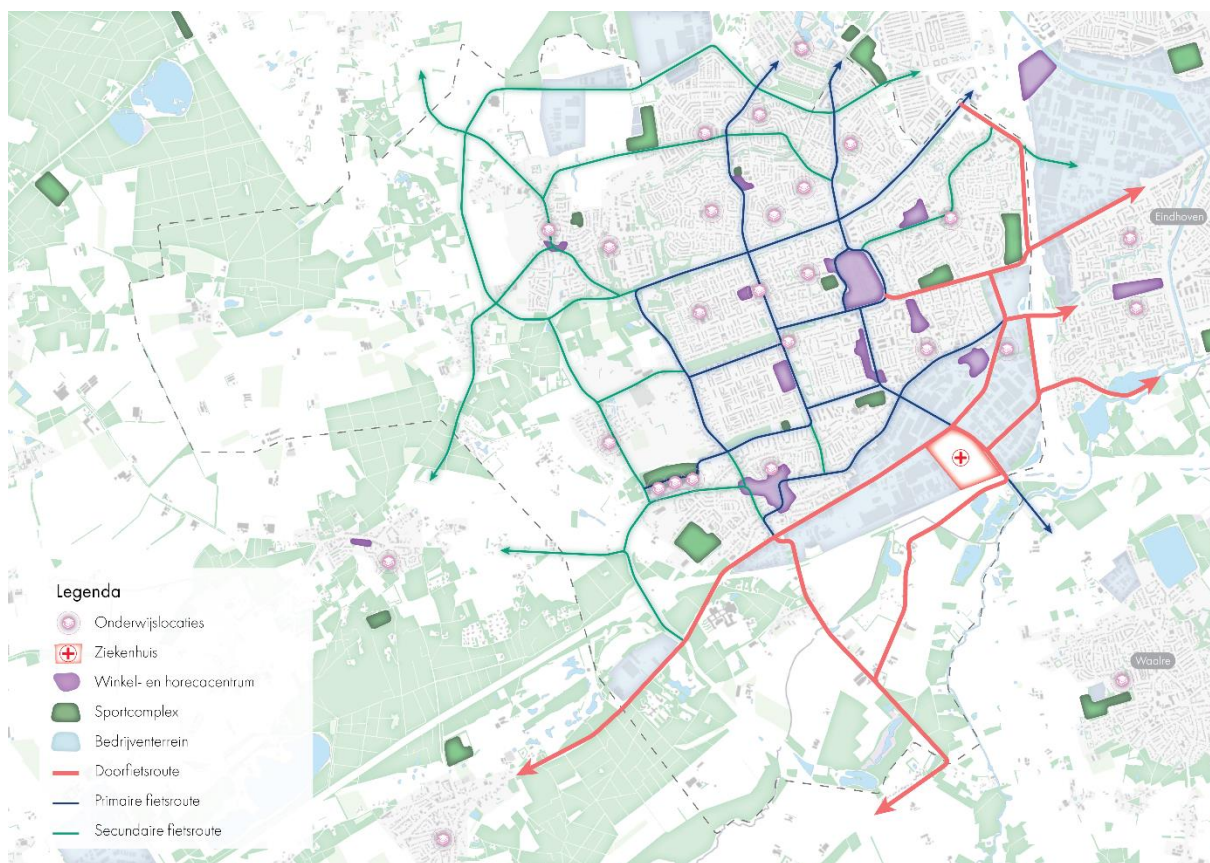
C.1.2. Versnellen van de transitie door fietsen

De fiets, in alle soorten en maten, is belangrijk voor de manier waarop we in de toekomst reizen. Ook nieuwe, lichte elektrische voertuigen (LEV's, zoals e-steps of elektrische fietsen) die op het fietspad passen, horen daarbij. Ze nemen weinig ruimte in, zijn beter voor het milieu en goed voor de lichamelijke en mentale gezondheid. Steeds meer mensen gebruiken (elektrische) fietsen voor verschillende doelen en langere afstanden. In Veldhoven willen we dit volledig ondersteunen. We zorgen ervoor dat er zo min mogelijk belemmeringen zijn om de fiets te gebruiken.

In onze gemeente zorgen we ervoor dat fietsen veilig, snel, comfortabel, aantrekkelijk en plezierig is. Met een vooruitziende blik op het groeiend aantal fietspadgebruikers, toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers en een diversiteit aan de grootte van LEV's, zetten we in op het versterken en optimaal gebruiken van ons huidige netwerk en het bieden van extra faciliteiten.

Fietsnetwerk

Een groot deel van het fietsnetwerk in Veldhoven is momenteel passend om veilig, snel en comfortabel te fietsen. Om ervoor te zorgen dat dit in de toekomst zo blijft versterken we onze meest gebruikte routes en leggen we missende schakels aan. Hiervoor hebben we het fietsnetwerk herijkt.



Figuur 5: Versnellen van de transitie door fietsen in Veldhoven 2040

Doorfietsroutes

Doorfietsroutes verbinden bestemmingen over gemeentegrenzen heen. Ze maken doorgaand fietsverkeer vanuit, naar of door Veldhoven mogelijk. Op deze fietspaden verwachten we hogere snelheden en een grote diversiteit aan voertuigen zoals speedpedelecs, elektrische fietsen, bakfietsen en elektrische rolstoelen. Ook verwachten we piekdrukke in de ochtend en (na)middag. De doorfietsroutes kunnen deze reizigersstromen en snelheden goed aan. Ze zijn breder en er zijn weinig tot geen momenten waar gestopt hoeft te worden door voorrangssituaties en onderdoorgangen. Ook bij verkeerslichten zorgen we voor een optimale doorstroming. Op deze routes zien we ook aanvullende maatregelen, zoals extra bebording en markering en verlichting om attentie van voorrangssituaties voor andere weggebruikers te vergroten.

In Veldhoven werken we samen met buurgemeenten aan de regionale doorfietsroutes zoals Eersel – Eindhoven over de Kempenbaan (F67), de verbinding van De Run naar Eindhoven CS onder de N2 door (F615) en de Slowlane vanuit de Run naar de High Tech Campus.

Primaire fietsroutes

Onze primaire fietsroutes zijn de meest gebruikte fietsverbindingen in onze gemeente. Fietsverkeer verzamelt zich op deze routes, die de belangrijkste bestemmingen voor veel inwoners, werknemers en bezoekers ontsluiten. Naast de doorfietsroutes zijn in Veldhoven de routes over De Heerbaan en de Provincialeweg een belangrijke verbinding naar Eindhoven. De Heemweg, Geer en Burgemeester van Hooftlaan zijn belangrijke routes naar het Citycentrum, het ziekenhuis en De Run. Ook de Dorpstraat naar het winkelgebied in Veldhoven Dorp en de Nieuwstraat en Knegselweg naar de KempenCampus zijn primaire routes waar veel fietsverkeer gebruik van maakt. De Abdijlaan, Sterrenlaan, Europalaan, Hertgang, Traverse en Onze Lieve Vrouwedijk zijn de belangrijkste routes door Veldhoven naar Meerhoven en Waalre.

Op kruispunten en oversteken is er vaak veel interactie met andere verkeersdeelnemers. Waar mogelijk heeft de fietser voorrang of prioriteit bij verkeerslichten en zijn de paden breed genoeg voor verschillende voertuigen. Vanwege de interactie met de omgeving, uitwisseling op kruisingen en gebruik door jong en oud is de snelheid van de traditionele fiets de standaard. Kleine elektrische voertuigen zijn te gast en matigen hun snelheid op deze routes.

Secundaire fietsroutes

Onze secundaire fietsroutes zorgen binnen de gemeentegrenzen voor veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen naar bestemmingen die specifieke reizigersstromen aantrekken zoals: scholen, sportvoorzieningen, supermarkten en werklocaties. De fietsinfrastructuur past bij het aantal gebruikers en oversteeklocaties en kruisingen zijn ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Voor deze routes geldt ook dat iedereen ze kan gebruiken, de snelheid van de traditionele fiets is de standaard en elektrische voertuigen zijn te gast.

Recreatieve routes

Voor ontspanning en beweging zijn er recreatieve fietsroutes langs recreatieve bestemmingen en bijzondere locaties in Veldhoven, zoals de grafheuvels, horeca en Zoo Veldhoven. De recreatieve routes maken gebruik van onze reguliere fietsnetwerken en van wegen met een beperkte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Er zijn ook enkele routes specifiek voor recreatief fietsverkeer, zoals over de Vessemse dijk. De recreatieve routes zijn ingericht voor veilig gebruik overdag. We vragen populaire bestemmingen voor recreatieve fietsers extra aandacht te hebben voor inrichting bij aankomst en zorgen zelf voor veilige kruisingen en oversteeklocaties en rustpunten. De recreatieve verbindingen zijn, in tegenstelling tot andere fietsroutes, alleen verlicht als ze onderdeel zijn van de andere fietsnetwerken.

Veilig oversteken

Op kruispunten en oversteeklocaties heeft het organiseren van veilige situaties altijd extra aandacht nodig. Op deze plekken komen verschillende type vervoerswijzen bij elkaar wat de kans op ongevallen en een slechte afloop vergroot.

Onderdoorgangen

Fietstunnels zorgen ervoor dat je als fietser niet in conflict komt met autoverkeer. Ook hoeven fietsers niet te stoppen. Ze zijn passend bij drukke corridors met veel verkeer, zoals de Kempenbaan. Bij het realiseren van fietstunnels hebben we veel aandacht voor het ontwerp. Zodat de omgeving veilig is én veilig voelt. Dit doen we door als uitgangspunt te hanteren dat je altijd het einde van de tunnel ziet en dat de tunnels ruim en goed verlicht zijn. Ook verkennen we mogelijkheden om tunnels mooier en leuker maken.

Slim in de voorrang

Om ervoor te zorgen dat fietsen makkelijk en snel is zorgen we zoveel mogelijk, met name op onze doorfietsroutes en primaire fietsroutes, voor voorrangssituaties voor de fiets. Dit doen we bijvoorbeeld door onze verkeerslichten slim in te regelen. Ook zorgen we ervoor dat oversteeklocaties goed zijn ingericht (bijvoorbeeld door de mogelijkheid te bieden om gefaseerd over te steken) en waar nodig verhogen we de attentiewaarde.

Soepel overstappen

Met een groeiend aantal fietsers en gebruikers van LEV's groeit ook de behoefte aan locaties om te stallen. Zonder veilige plek om je fiets of LEV achter te laten is reizen met deze voertuigen niet aantrekkelijk. We zorgen daarom voor voldoende (beveiligde) stallingsmogelijkheden. Zo voorkomen we ook verrommeling door fietsen en LEV's op ongewenste plekken in de openbare ruimte.

Fietsparkeren

Bij gebieden met veel voorzieningen zorgen we als gemeente voor goede fietsparkeerplaatsen. Voor het Citycentrum betekent dit dat bezoekers minimaal aan beide kanten van het Citycentrum hun fiets of LEV veilig kunnen stallen. Ook in de Kromstraat kan de fiets op meerdere plekken worden gestald. We zorgen ook voor stallingen in de dorpskern van Zeelst, wijkwinkelcentra zoals Mira in Zonderwijk, aan de Burgemeester van Hoofflaan en bij nieuwe ontwikkelingen zoals een cluster van voorzieningen. Op specifieke plekken zoals sportlocaties, scholen, supermarkten en werklocaties vragen we de beheerders van deze locaties om fietsenstallingen te realiseren. Bij een gebrek aan ruimte op eigen terrein kijken we naar mogelijkheden om dit in de openbare ruimte te realiseren.

Een fietsrit eindigt niet altijd bij de eindbestemming. We willen dat reizigers voor langere afstanden vaker overstappen op een bus of (deel)auto. Daarom zijn er bij (H)OV-haltes, P+R locaties en mobiliteitshubs voldoende, veilige en ruime stallingen aanwezig.

C.1.3. Gedeelde mobiliteit

Effectief openbaar vervoer en een compleet aanbod van deelmobiliteit bieden inwoners, werknemers en bezoekers de mogelijkheid om comfortabel, snel, veilig en duurzaam te reizen over langere afstanden zonder zelf vervoermiddelen te bezitten.

Dit mobiliteitsaanbod maakt het mogelijk om goedkoper te reizen en zorgt ervoor dat mensen die fysiek minder mobiel zijn, geen auto of geen rijbewijs hebben zich toch zelfstandig kunnen verplaatsen. Daarnaast leidt gedeelde mobiliteit tot mogelijkheden voor ontmoeting en sociale verbinding.

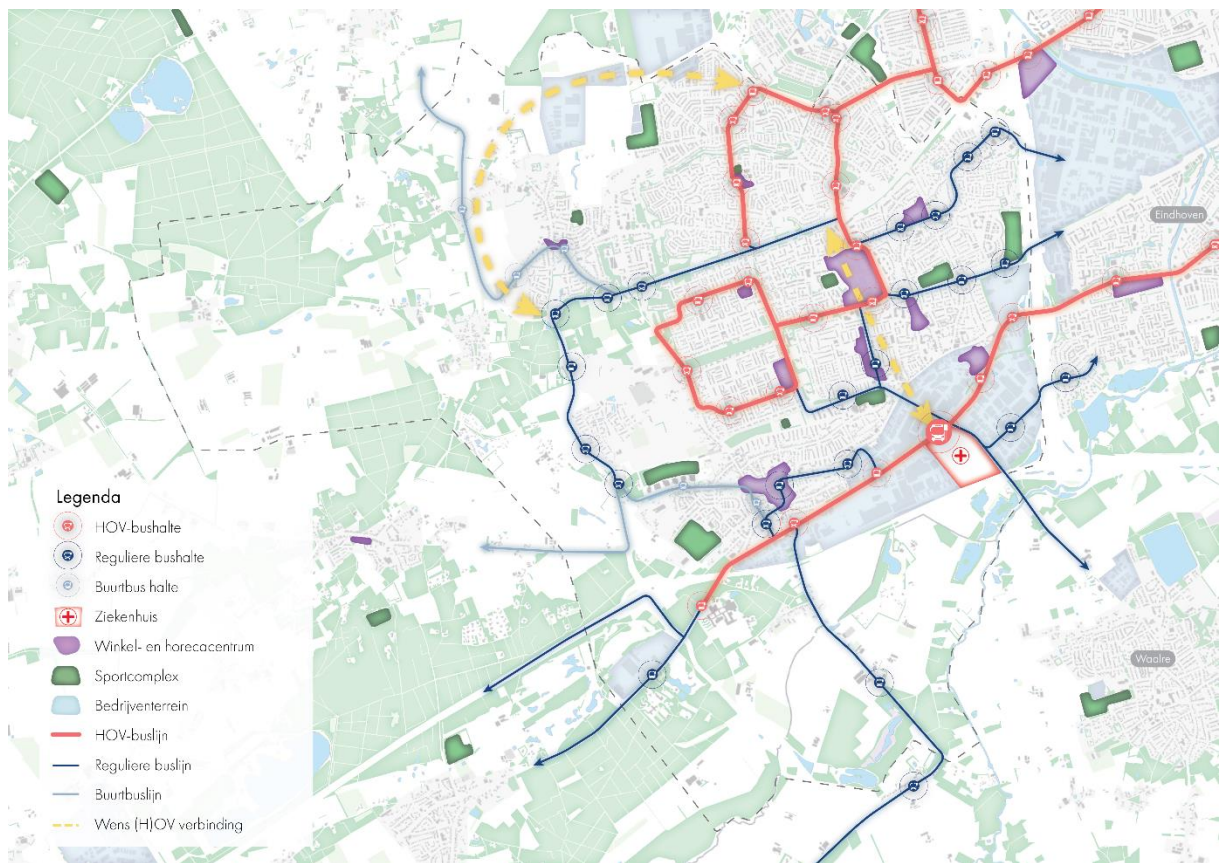
Bovendien hebben we door het gebruik van bussen en gedeelde voertuigen minder van onze schaarse openbare ruimte nodig. Meer mensen in één voertuig betekent dat er minder wegcapaciteit nodig is en er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Dit helpt ons bij de ruimtelijke ontwikkelingen komende jaren.

Reizen met de bus, deelmobiliteit en samen reizen helpt ons dus bij het realiseren van de mobiliteitstransitie. Daarnaast blijkt ook dat reizigers die bewust kiezen voor het niet bezitten van een auto en dus het gebruik van de deelauto, bus of carpoolen er voor korte afstanden ook vaker voor kiezen om de reis te voet of met de fiets af te leggen.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Openbaar vervoer netwerk

Veldhoven is verbonden met haar omgeving door middel van busvervoer en dit willen we behouden en versterken. Hoogwaardig OV verbindt momenteel Veldhoven met Eindhoven station. Reguliere buslijnen en buurtbuslijnen verbinden Veldhoven met Eindhoven Airport, Meerhoven en de kernen Waalre, Valkenswaard, Eersel, Steensel, Knegsel, Wintelre, Vessem en Best.



Figuur 6: Openbaar vervoer in Veldhoven 2040

Voor het versterken en uitbreiden van het openbaar vervoer hebben we als gemeente zelf geen regie over de besluiten voor de dienstregeling. Dat ligt bij de provincie en de concessiehouder. Door met hen en omliggende gemeenten samen te werken stemmen we het OV-aanbod af op de behoefte in de gemeente. In juli 2029 start een nieuwe OV-concessie, waarvoor Provincie Noord-Brabant in 2025 de samenwerking met gemeenten opstart voor de aanbestedingsstrategie en het ontwerpprogramma van Eisen. Vanuit Veldhoven geven we onze lokale wensen mee.

Als gemeente Veldhoven steunen we het versterken van de OV-bereikbaarheid binnen de Brainportregio en zetten we in op de bereikbaarheid van specifieke bestemmingen in Veldhoven voor Veldhovenaren. Om de te verwachten reisbewegingen binnen de Brainportregio te faciliteren vergroten we samen met het Rijk, de provincie en omliggende gemeenten de verbinding tussen station Eindhoven Centraal, Veldhoven en de Kempen met de HOV4 lijn en de verbinding tussen de Brainport campussen en station Best met de Brainportlijn.

Daarnaast streven we naar een doorontwikkeling van een lijnennetwerk dat ook de wijken van Veldhoven en belangrijke voorzieningen met elkaar verbindt. Belangrijke bestemmingen zijn het Citycentrum met daarbij ook het gemeentehuis en theater De Schalm, het ziekenhuis, woon-werklocatie De Run en werklocatie Habraken en grotere verzorgingslocaties (waaronder Merefelt, Huize Sele, Severinus en Leuskenshei). We zetten ons daarom in voor een HOV-verbinding tussen het Citycentrum en het ziekenhuis. Ook maken we ons sterk voor een ov-verbinding rond Habraken, zodat deze werklocatie beter bereikbaar wordt.

Vanuit de gemeente gaan we in het mobiliteitsnetwerk ruimte maken en prioriteit creëren voor de bus ten opzichte van de auto, bijvoorbeeld door busbanen aan te leggen en de regeling van verkeerslichten aan te passen.

Deelmobiliteitsnetwerk

Met gedeelde mobiliteit kunnen mensen (bak)fietsen, scooters, auto's en scootmobielen gebruiken zonder dat iedereen deze zelf hoeft te bezitten. Dit biedt meer keuzevrijheid voor de gewenste manier van reizen, zoals bijvoorbeeld een e-bike voor de last-mile naar Koningshof, een deelauto voor het ophalen van grote goederen of het gebruik van een bakfiets voor een snel ritje naar de markt. Het aanbod van deelmobiliteit in Veldhoven bouwen we stapsgewijs op. We vinden het daarbij belangrijk dat deelmobiliteit een aanvulling is op andere mobiliteitsdiensten en dat het niet leidt tot ongewenste effecten zoals verkeerd gebruik of overlast in de openbare ruimte. Daarnaast willen we dat het gebruik van deelmobiliteit gemakkelijk is en over gemeentegrenzen heen mogelijk is. Hiervoor werken we samen met omliggende gemeenten. In het uitvoeringsplan wordt het deelmobiliteitsbeleid verder uitgewerkt, dit doen we samen met andere gemeenten maar ook met ondernemers(verenigingen) en andere maatschappelijke organisaties.

Opstapplekken

Toegankelijke haltes en mobiliteitshubs

Om een reis met meerdere vervoerwijzen (zoals met de fiets naar de deelauto of het busstation) te faciliteren, zijn mobiliteitshubs nodig. De omvang en dienstverlening van een mobiliteitshub kan variëren van een stalling voor enkele deelfietsen bij de bushalte of een toegewezen parkeerplaats voor de wijkdeelauto tot een multimodale mobiliteitshub zoals het busstation langs de HOV4-lijn met kleinschalige aanvullende voorzieningen zoals pakketkluizen, een koffiebar of publieke diensten, gericht op de doelgroep van de hub. Er zijn verschillende manieren waarop gedeelde mobiliteit kan worden georganiseerd. We kijken naar wat het beste past bij (de specifieke locatie in) Veldhoven en houden ook rekening met het ondersteunen van mensen bij het gebruik van gedeelde vervoersmiddelen. Dit werken we uit in onze Hubstrategie.

De bushaltes en opstap locaties om samen te reizen (P+R's) in Veldhoven zijn prettige plekken. Je kan er droog wachten, er is verlichting en een bankje voor reizigers die niet lang kunnen staan. Om gebruik van gedeelde mobiliteit te faciliteren zijn de haltes en opstaplocaties makkelijk bereikbaar per fiets en zijn er voldoende goede fietsparkeerfaciliteiten.

Bij bushaltes hebben we extra aandacht voor het gebruik door mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer omdat ze niet de mogelijkheid hebben om zelf in hun verplaatsing te voorzien. Met name voor reizigers die niet (goed) kunnen zien of horen of een rolstoel gebruiken. Als gemeente zorgen we ervoor dat deze mensen de bushalte zelfstandig kunnen bereiken en dat ter plaatse realtime toegankelijke informatie beschikbaar is over de aankomende busritten.

Naast de lokale functie die mobiliteitshubs dienen werken we ook samen met de regio aan regionale mobiliteitshubs. De locaties voor deze regionale mobiliteitshubs wegen we gezamenlijk zorgvuldig af en we maken ons sterk voor een veilige en vlotte verbinding voor verschillende vervoerswijzen naar deze hubs en tussen deze hubs en de belangrijkste bestemmingen in onze gemeente (Citycentrum, De Run) .

C.2. Groei autoverkeer beperken en duurzaamheid faciliteren

Om een prettige, gezonde leefomgeving te creëren die bijdraagt aan de Brede Welvaart van Veldhoven én tegelijkertijd ervoor te zorgen dat de gemeente bereikbaar blijft voor iedereen kunnen we de mobiliteitstransitie alleen vormgeven door keuzes te maken. Met de groeiende mobiliteitsbehoefte kunnen we het gemotoriseerd verkeer niet meer maximaal faciliteren, omdat dit te veel ruimte inneemt en ten koste gaat van ruimte voor fijne verblijfsplekken (natuur, winkelgebied, horeca en cultuur, ontmoeting) en de voorrang voor de fiets. Het verplaatsen met de auto en het vervoeren van goederen blijft ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in het verkeer. Gemotoriseerd verkeer maakt het namelijk mogelijk ons met veel flexibiliteit te verplaatsen en onze winkels, industrie en bouwopgaven te bevoorraden. Binnen de bebouwde kom, ons woon-, werk- en

recreatiegebied wegen we als gemeente, samen met direct belanghebbenden, af waar het auto- en vrachtverkeer wenselijk is, hoe we dit veilig kunnen faciliteren en overlast van geluid en trillingen zoveel mogelijk kunnen beperken.

Met oog op de toekomst investeren we in slimme technologie om veilig gebruik van onze wegen en parkeerfaciliteiten te optimaliseren, bijvoorbeeld door slim verkeersmanagement. Ook zien we kansen om verkeersgedrag te reguleren, bijvoorbeeld handhaving op snelheid, en faciliteren we de verduurzaming, bijvoorbeeld middels openbare laadpunten.

C.2.1. Gemotoriseerd verkeer op de juiste plek

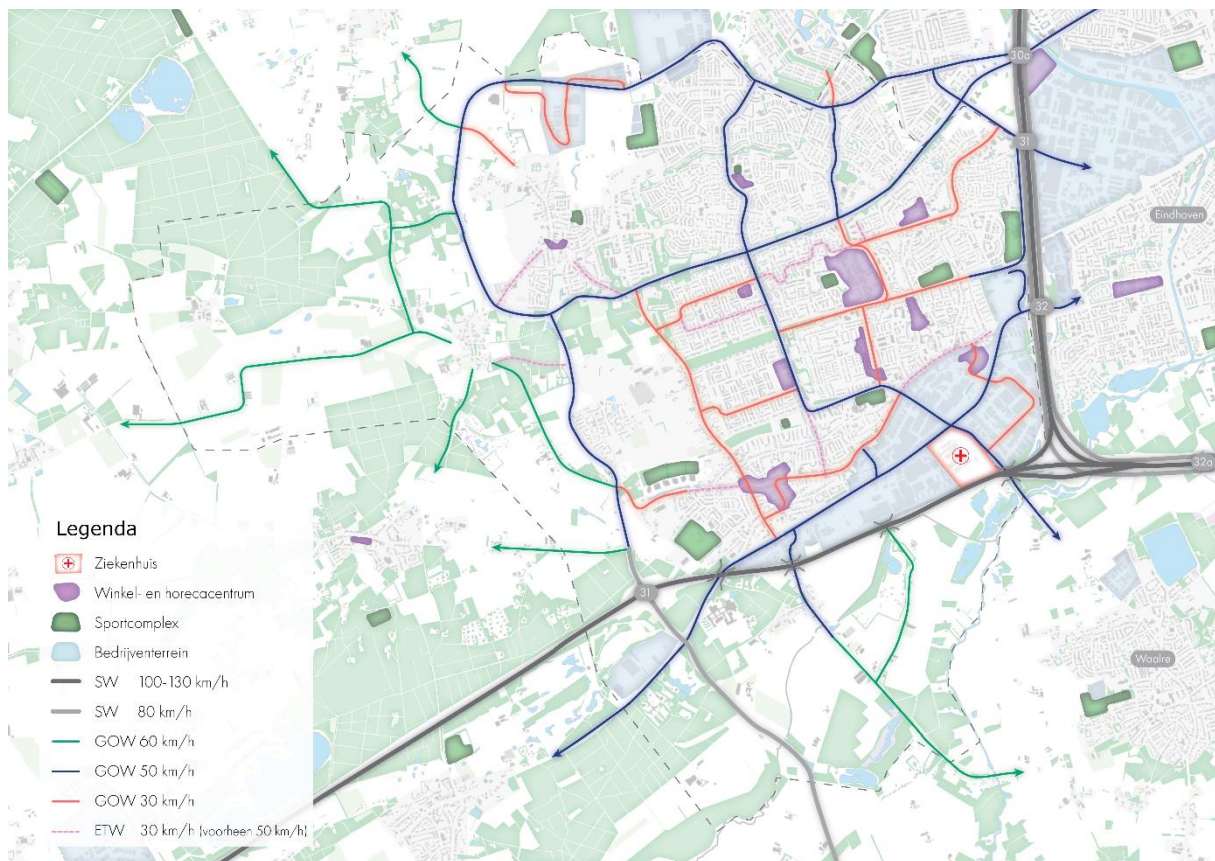
Autonetwerk

Als gevolg van de schaa sprong neemt het aantal verplaatsingen, waaronder het autoverkeer, toe. Dit heeft gevolgen voor de (auto)bereikbaarheid van onze gemeente en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Ook beïnvloedt dit de leefbaarheid doordat de auto een grote claim op de openbare ruimte legt en kan zorgen voor overlast door geluid en trillingen. Om een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven gaan we het autoverkeer anders verdelen over onze wegen door het herijken van ons netwerk van wegen (wegcategorisering).

Uitgangspunten hierbij zijn:

- 1) Doorgaand verkeer buitenom. We stimuleren doorgaand verkeer om zo veel mogelijk via de randen te rijden (A2/N2, A67, Oersebaan, Zilverbaan). Dit doen we door de snelheid op onze oost-west verbindingen (Heerbaan en Kempenbaan) te verlagen in combinatie met verkeersmanagementmaatregelen. Daarnaast werken we samen met het Rijk en buurgemeenten aan de MIRT-verkenning A2/N2, met als doel de doorstroming en bereikbaarheid te behouden, zodat doorgaand verkeer om Veldhoven heen kan rijden.
- 2) Noord-zuid verkeer in Veldhoven clusteren. Dit doen we door de snelheid op diverse wegen in Veldhoven, zoals het Sondervick, de Mullerlaan, de Ambachtslaan, de Dorpstraat, de Bossebaan, het noordelijk deel van de Burgermeester van Hoofflaan en de Heemweg te verlagen om zodoende alleen de route Sterrenlaan-Abdijlaan-zuidelijk deel Burgemeester van Hoofflaan-De Run nog als doorgaande noord-zuid verbinding te faciliteren.
- 3) Verkeersveiligheid. Op wegen waar gemotoriseerd verkeer de rijbaan deelt met fietsverkeer verlagen we de snelheid naar 30 km/u. Op 70 km/u wegen met onvoldoende obstakelvrije afstand verlagen we de snelheid naar 50 km/u (Oersebaan, maar ook de Heerbaan en Kempenbaan).

In de wegcategorisering is rekening gehouden met het effect op de dimensies van de Brede Welvaart. De gemaakte keuzes dragen bij aan de leefbare omgeving, veiligheid van woonwijken en verblijflocaaties en vooral ook de lokale en regionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd reduceren we de overlast. Hieronder beschrijven we de gemaakte keuzes en de voorkeursvariant in de wegcategorisering. In bijlage D hebben we in detail uitgewerkt hoe netwerkkeuzes een impact hebben op de dimensie van de Brede Welvaart, welke overwegingen er gedaan zijn en welke keuzes er gemaakt zijn.



Figuur 7: Gemotoriseerd verkeer op de juiste plek in Veldhoven 2040

Erftoegangswegen 30 km/u

We zorgen ervoor dat wegen in woongebieden een veilige snelheid van 30 km/u hebben. In onze woonwijken zijn onze straten ingericht voor gemixt bestemmingsverkeer. Er zijn hier geen aparte fietspaden en bestuurders delen de weg. Bijna al onze wegen in woonwijken zijn al zo ingericht en dit blijft zo. Voor een aantal straten veranderen we de snelheidslimiet en de wegcategorie zodat ook deze prettige erftoegangswegen (ETW) zijn voor bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer niet uitnodigen. Dit zijn Het Lover, de Tinnegieter en Nijverheidslaand, de Pastorielaand, Nieuwstraat, Eindhovensebaand, Zandoerleseweg, Sint-Janstraat en de Provincialeweg.

Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u

Het verkeer uit onze wijken verzamelen we op onze gebiedsontsluitingswegen met een veilige snelheid van 30 km/u. Deze wegen hebben voorrang op de straten in onze wijken zodat het verkeer beter kan doorstromen. Op deze wegen kennen alle verkeersdeelnemers hun plek, voetgangers op het voetpad, fietser op de fietsstroken en autoverkeer op de rijbaan. De gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30) is een nieuwe landelijke wegcategorie die is ontstaan omdat erftoegangswegen onvoldoende doorstroming faciliteren en 50 km/u te gevaarlijk is voor gemengd verkeer. In Veldhoven richten we de volgende straten in als een GOW30: Ambachtslaand, Mullerlaand, Sondervick, Kromstraat, Knegelseweg, Dorpstraat, Kruisstraat, Binnenweg, Heuvelstraat, Heemweg, Burgemeester van Hooftlaand, Bossebaand, Oude kerkstraat, Habraken en Houtwal.

Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u

De gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/u (GOW50) zorgen ervoor dat verkeer snel en gemakkelijk door onze gemeente naar een bestemming kan rijden. Dit autoverkeer en zwaar verkeer kan het beste om woonwijken en bestemmingen waar ze niet hoeven te zijn heen rijden. Op wegen met een snelheid van 50 km/u is dat vlotter voor de bestuurder en veiliger voor andere verkeersdeelnemers. Een GOW50 heeft altijd een vrijliggend fietspad.

50 km/u is de best passende snelheid voor deze wegen. Lagere snelheden zorgen er niet voor dat verkeer zich op deze wegen verzameld. Dit leidt tot sluipverkeer door woonwijken en

verblijfsgebieden. Hogere snelheden leiden tot onveilige situaties door inhaalmanoeuvres en snelheidsverschillen ontstaan door in- en uitvoegend en overstekend verkeer.

In Veldhoven zorgen we voor een goede ontsluiting met gebiedsontsluitingswegen 50 km/u naar en vanuit meerdere richtingen. De Zilverbaan, Oersebaan, Meerhovendreef en Velddreef vormen een randweg om Veldhoven heen. De Heerbaan en Kempenbaan zijn onze belangrijkste oost-west verzamelwegen. Door Veldhoven kiezen we voor één doorgaande noord-zuid verbinding, via de Hertgang, De Dom, Sterrenlaan, Abdijlaan en De Run. Hier is voldoende ruimte om dit veilig te faciliteren. De Smelen, Traverse, Peter Zuidlaan, ontsluitingen van de Run en de Heerseweg blijven ook een GOW50.

Buiten de bebouwde kom

Regionaal verkeer tussen kernen en gemeenten maakt gebruik van gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 60 km/u (GOW60). Op deze wegen van en naar Zandoerle en Oerle en de wegen naar buurgemeenten Eersel, Waalre en Valkenswaard blijven de snelheden hetzelfde. Voor verkeer zonder bestemming in Veldhoven is het niet meer aantrekkelijk om de wegen binnen Veldhoven te gebruiken en worden juist de provinciale en snelwegen rondom het stedelijk gebied aantrekkelijker.

Logistiek en zwaar verkeer

Met de groei en verstedelijking neemt ook de logistiek in Veldhoven toe. Stadslogistiek en industrielogistiek zorgt voor de distributie van goederen, bevoorrading van onze horeca, winkels en bedrijven tot het pakketje in de brievenbus. Daarnaast kunnen we een toename van bouwlogistiek verwachten om woningen en werklocaties in de toekomst te realiseren. Logistiek verkeer is veelal zwaar verkeer dat over onze ontsluitende wegen naar hun bestemming wordt geleid. We gaan de overlast van de diverse logistieke stromen beperken, o.a. door samen met (grote) ondernemers in gesprek over leveringstijden en aanrijdroutes.

Voor de levering van pakketten aan huishoudens zien we ook steeds meer een toename van bestelbusjes in woonstraten en dit zorgt vaak voor hinder. We gaan onderzoeken hoe we dit beter kunnen organiseren, bijvoorbeeld met pakketkluizen in wijken of bij centrale hubs in de gemeente die goed bereikbaar zijn te voet, met de (e)fiets of eventueel met de (deel)auto. Dit doen we in afstemming met inwoners, wijkraden en vervoerders.

In het buitengebied van Veldhoven (Zandoerle en daarbuiten) zijn er enkele bedrijven die met vracht- en landbouwvoertuigen werken en ook over de openbare weg rijden. Ontwikkelingen in het buitengebied en het effect daarvan op de mobiliteit stemmen we af met de organisaties die daar belang bij hebben.

C.2.2. Slimme voertuigen en slimme omgeving

Slim verkeersmanagement

Hoewel we inzetten op de mobiliteitstransitie waardoor meer reizen lopend, met de fiets, deelvervoer of OV gemaakt worden, blijft de auto een belangrijk middel voor onze dagelijkse en wekelijkse verplaatsingen. Met de nieuwe voertuigontwikkelingen en slim verkeersmanagement wordt dit verkeer steeds schoner én veiliger.

Op het gebied van slim verkeersmanagement is als veel mogelijk. We kunnen de capaciteit van onze wegen beter benutten door verkeer beter te verdelen over het netwerk en door de verkeerslichten op kruispunten op elkaar af te stemmen. Tegerlijkertijd is er veel innovatie op dit gebied. We dragen graag bij aan deze ontwikkeling door testruimte te bieden voor veilige pilots. Zo zorgen we er bijvoorbeeld voor dat autoverkeer minder stil hoeft te staan en verzamelen we het doorgaande verkeer op de gebiedsontsluitingswegen die om onze woonwijken en verblijfsgebieden heen liggen.

Slimme infrastructuur

Onze infrastructuur passen we aan op slimme voertuigen en we kunnen meer sensoren in onze wegomgeving verwachten. Technologie in voertuigen helpt om ons te houden aan de veilige snelheidslimieten of het vinden van een vrije laadpaal/parkeerplaats. Ook zien we steeds meer slimme infrastructurele toepassingen om bestuurders te ondersteunen bij complexe verkeersoversteken, bijvoorbeeld met real-time signalering van fietsers en voetgangers bij oversteken. Vanuit de gemeente zien we dus veel kansen in het toepassen van innovatieve technologie en ook hier dragen we graag aan bij door middel van pilots in Veldhoven. Daarnaast zien we ook dat deze ontwikkelingen vragen om een correcte (digitale) infrastructuur. Immers, voertuigen 'lezen' de fysieke of de digitale omgeving om ons te helpen. We zetten volop in op het op orde brengen van de (digitale) infrastructuur om de positieve effecten van technologie in voertuigen zo veel mogelijk te benutten.

C.2.3. Parkeren en Laden

Parkeren

Parkeermanagement zorgt ervoor dat we de auto op een gewenste plek voor een bepaalde duur kunnen parkeren. Hiermee sturen we waar wie het beste kan parkeren. Bijvoorbeeld door het faciliteren van een gratis of goedkope plek voor lang parkeren aan de rand van de stad. Een ander voorbeeld is het introduceren van parkeertijden bij drukbezochte gebieden om ervoor te zorgen dat er vaak genoeg parkeerplaatsen weer vrijkomen. Betaald parkeren is ook een effectieve vorm om te sturen waar men (langer) de auto parkeert of in sommige gevallen ook geneigd is de bus of fiets te pakken. Om op korte termijn de parkeersituatie in Gemeente Veldhoven te regelen is er in 2021 een Parkeernormennota vastgesteld welke in 2025 wordt geactualiseerd. Deze parkeernormennota presenteert de gehanteerde parkeernormen. Deze parkeernota wordt richting 2040 nogmaals herijkt en voorzien van een bovenliggende Parkeerbeleidsnota, dat is met name belangrijk zodat de gemeente kan inspelen op snel veranderende omgevingen. Zijn er bijvoorbeeld meer reisalternatieven beschikbaar dan kan het flankerende parkeerbeleid helpen met het realiseren van de modalshift (zie hoofdstuk C3.1) en daarmee het bereikbaar houden van bestemmingen in de gemeenten.

Elektrisch laden

We willen als gemeente het laden van elektrische voertuigen in de openbare ruimte zoveel mogelijk faciliteren. We creëren ruimte voor laadinfrastructuur en nemen een leidende rol in de realisatie hiervan. We behouden de controle over de uitrol van het laadnetwerk door te werken met een plankaart met toekomstige laadlocaties. Ook blijven we deelnemen aan de regionale concessie van de provincie Noord-Brabant voor de plaatsing en exploitatie van openbare laadpalen. Hierbij houden we rekening met de afstand tot oplaadpunten, het juiste gebruik en de balans tussen laadvoorzieningen en andere functies.

Op korte termijn zijn er [plannen](#) om het laadnetwerk uit te breiden. Op lange termijn onderzoeken we hoe de verdere verdichting van het laadnetwerk onze ambities voor autoluwe centra en verblijfsgebieden kan versterken. Dit kan betekenen: meer focus op centrale laadpleinen (in combinatie met de opwekking van hernieuwbare energie), minder laden in rustige woonstraten en laadlocaties voor bestelbusjes buiten woonwijken. Ook het toewijzen van goed gesitueerde snellaadlocaties past hierbij.

Tot slot willen we veiligheid en toegankelijkheden op voetpaden behouden. Daarom gaan we beter uitleggen dat het niet is toegestaan om op te laden via een eigen kabel over het voetpad. We houden hier ook toezicht op. Zo maken we van ons laadbeleid een goed onderdeel van een fijne en veilige leefomgeving.

Samenwerking laadaanbod

Door samen te werken met private bedrijven kunnen we het gebruik van laadinfrastructuur op particuliere terreinen mogelijk maken. Als laadpalen zowel door werknemers en bezoekers als door inwoners van Veldhoven gebruikt kunnen worden, benutten we de ruimte en de capaciteit van het elektrische netwerk optimaal. Op werklocaties of parkeerterreinen van kantoren kan overdag geladen worden door werknemers en bezoekers, en 's avonds door inwoners. Hiervoor zijn goede afspraken nodig tussen bedrijven, terreinbeheerders en de gemeente.

C.3. Aandacht voor doelgroepen en gedrag

Mobiliteit gaat al lang niet meer alleen over infrastructuur. Voor effectief mobiliteitsbeleid is aandacht voor verschillende doelgroepen, hun behoeften en gedrag belangrijk. De infrastructuur en gebouwde omgeving beïnvloeden onbewust hoe we reizen, waarmee we reizen, welke routes we kiezen en hoe we ons gedragen. Door bewustwording van mobiliteitskeuzes en gedrag kunnen we veel meer bereiken. Voor een bewuste gedragsaanpak richten we ons op weten, willen, kunnen, doen en blijven doen. Het is daarbij belangrijk om verschillende doelgroepen in Veldhoven te begrijpen en op de juiste manier te communiceren. Onze doelgroepenbenadering houdt rekening met de fysieke, cognitieve, financiële en tijdgebonden mogelijkheden van (nieuwe) Veldhovenaren, werkgevers en werknemers in Veldhoven. We streven naar een gezonde, veilige en inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen en toegang heeft tot dagelijkse voorzieningen. We werken daarvoor samen met andere beleidsdomeinen zoals het sociaal domein, met partners zoals wijkraden, werkgevers en Veldhoven Samen Verkeersveilig en betrekken vertegenwoordigers van de doelgroepen zelf.

C.3.1. Stimuleren van modal shift

Met een gedragsaanpak stimuleren we een modal shift (een verschuiving van vervoer van de weg naar andere vormen van vervoer zoals de fiets of het openbaar vervoer). Vanuit een gedragsbenadering ontwikkelen we campagnes en activiteiten die inspelen op drijfveren, het veranderen van routines, natuurlijke verandering van levensfasen en het behoud van het gewenste gedrag.

Campagnes mobiliteitstransitie

We nodigen inwoners, werknemers en bezoekers uit afwegingen te maken om in plaats van de auto te pakken te lopen, fietsen en gebruik te maken van gedeelde mobiliteit, omdat deze vervoerswijzen ruimte-efficiënt, gezond, goedkoper en duurzaam zijn.

We zorgen ervoor dat mensen weten dat we een goede wandel- en fietsinfrastructuur, frequent busvervoer en mogelijkheden voor gebruik van deelmobiliteit hebben. De informatie over wandel ommetjes, doorfietsroutes, busverbindingen- en dienstregelingen en locaties van deelauto's is digitaal (website van gemeente Veldhoven en apps) en analoog (publieke locaties zoals de bibliotheek) gemakkelijk te vinden. Middels campagnes communiceren we het gemak en de vrijheid die lopen, fietsen, een busrit of gebruik van deelmobiliteit biedt. Samen met onze partners in de gemeente en regio, zoals ondernemers en Brainport Bereikbaar verkennen we stimuleringscampagnes met een beloningssysteem voor het gebruiken van duurzame, ruimte-efficiënte mobiliteit. We zien met name kansen voor het stimuleren van een modal shift bij levensfase veranderingen, zoals een nieuwe school of baan, verhuizing, gezinsverandering of start van pensioen. Op deze momenten kunnen we gericht via specifieke kanalen onze inwoners, werknemers en bezoekers bereiken.

Werkgeversaanpak

Met een werkgeversaanpak kan de modal shift voor het woon-werk verkeer heel gericht worden uitgenodigd. Als gemeente stimuleren we de werkgever om hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen. Hiervoor werken we samen met Brainport Bereikbaar. Met onze kwalitatief hoogwaardige infrastructuur en voorzieningen voor lopen, fietsen, delen en openbaar vervoer als basis informeren we vanuit de gemeente welke alternatieve reisopties er zijn en welke voordelen hierbij passen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan fietsroutekaarten met reistijden van woon- naar werkgebieden, buslijn netwerken, besparing van tijd en geld en de positieve effecten voor de mentale en fysieke gezondheid.

C.3.2. Verkeersveiligheid

Een veilige verkeersomgeving creëren we samen, door ons te houden aan de verkeersregels, met aandacht deel te nemen aan het verkeer en sociaal met elkaar om te gaan.

Educatie en gedragscampagnes

Als gemeente zijn we vooruitstrevend, verkeersveiligheid is immers een voorwaarde om te willen verplaatsen. Daarom nemen we een actieve rol in het organiseren van educatieprogramma's en het verspreiden van informatie, zodat verkeersdeelnemers in onze gemeente goed op de hoogte zijn van de verkeersregels en het gewenste gedrag in het verkeer. Voor de uitvoering van onze educatie- en gedragscampagnes werken we samen met maatschappelijke organisaties zoals Veldhoven Samen Verkeersveilig.

We besteden extra aandacht aan verkeersveiligheid op specifieke locaties, zoals bij scholen en uitgaansgelegenheden, en op specifieke momenten in het jaar, bijvoorbeeld wanneer het eerder donker wordt. Daarnaast organiseren we gerichte acties voor verschillende doelgroepen, zoals ouderen, kennismigranten, statushouders, scholieren, jongeren en uitgaanspubliek, omdat we ons bewust zijn van de specifieke verkeersveiligheidsrisico's voor deze groepen.

Om ervoor te zorgen dat onze campagnes goed aansluiten bij de doelgroepen en hun beleving van verkeersveiligheid, onderzoeken we zowel de objectieve als subjectieve veiligheid in Veldhoven. Op deze manier zorgen we ervoor dat we effectieve educatieprogramma's en campagnes ontwikkelen om de verkeersveiligheid in Veldhoven op een hoog niveau te houden.

C.3.3. Toegankelijk, bereikbaar en sociaal

Niet iedereen heeft dezelfde mogelijkheden om zich te verplaatsen. Als gemeente vinden we het belangrijk dat iedereen, zo zelfstandig mogelijk, deel kan nemen aan de samenleving en toegang tot mobiliteit is daar voorwaardelijk voor.

Toegang tot mobiliteit

Als gemeente kunnen we toegang tot mobiliteit vergroten door inwoners te helpen met het ontwikkelen van vaardigheden (bijv. leren fietsen op latere leeftijd) en begeleiding te bieden bij het kennismaken met reizen met de bus of deelvervoer. Daarnaast weten we ook dat fysieke of cognitieve mogelijkheden van onze inwoners maar ook zeker de betaalbaarheid van mobiliteit, en tijd die nodig is, belangrijke factoren zijn om een reis te kunnen maken. Om een beter inzicht te krijgen in de (on)mogelijkheden van inwoners van Veldhoven starten we met het onderzoeken van de mobiliteitsbehoeften en -belemmeringen. Vanuit hier kunnen we dan, in samenwerking met anderen zoals het sociaal domein en sociale ondernemers in Veldhoven, gericht de bereikbaarheid voor doelgroepen verhogen.

Doelgroepenvervoer

Voor inwoners van gemeente Veldhoven die fysiek of cognitief beperkt zijn is, met indicatie, vraaggestuurd vervoer beschikbaar. Reizigers kunnen hun ritten van tevoren boeken of op verzoek opgehaald worden op een afgesproken locatie. We haken hiervoor aan op provinciale en regionale initiatieven maar verkennen ook met wijken, buurten en zorgcentra of er lokale initiatieven zijn die we als gemeente kunnen faciliteren. Als gemeente hebben we blijvende aandacht voor eventuele benodigde ondersteuning bij het gebruik maken van deze mobiliteitsdiensten.

Mobiliteitsinitiatieven

In Veldhoven zijn ook verschillende mobiliteitsinitiatieven vanuit de samenleving. We stimuleren initiatieven die vanuit sociale verbinding ervoor zorgen dat meer mensen een ommetje maken of fietsen. Zowel recreatief als functioneel, bijvoorbeeld door wandel- en fietsmaatjes. Daarnaast stimuleren we graag initiatieven die het aantal voertuigen reduceren, verkeersbewegingen combineren of de toegang tot mobiliteit van onze inwoners vergroten. Denk hierbij aan initiatieven voor deelauto's in de wijk, carpoolen of de boodschappen doen voor of met iemand die slecht ter been is. Als gemeente zorgen we ervoor dat alle mobiliteitsinitiatieven bekend zijn en informatie op centrale (digitale) plekken beschikbaar is. Daarnaast ondersteunen we bewonersinitiatieven met advies, kleine subsidies of ruimte en helpen we met de samenwerking te zoeken met buurthuizen, scholen, zorginstellingen, etc.

D. ZO GAAN WE AAN DE SLAG

In dit mobiliteitsprogramma is beschreven hoe we onze mobiliteitsvisie gaan bereiken. De wijze waarop we dat binnen de gemeente en samen met onze externe partners organiseren wordt in dit hoofdstuk toegelicht.

D.1. Van programma naar uitvoeringsplan

Het mobiliteitsprogramma is het uitgangspunt voor het uitvoeringsplan mobiliteit. Het is nodig om eerst nog aanvullende onderzoeken te doen voordat we de keuzes kunnen maken voor de meest effectieve en efficiënte investeringen in mobiliteit. Daar gaan we mee aan de slag. Daarna ontwikkelen we een meerjarig, adaptief uitvoeringsplan. Hiermee zorgen we dat we proactief kunnen sturen op het realiseren van onze ambities. Hier starten we mee in de tweede helft van 2025, na goedkeuring van het mobiliteitsprogramma, waarna het uitvoeringsplan in 2026 opgeleverd kan worden.

Een adaptief uitvoeringsplan is enerzijds noodzakelijk omdat we zien dat het nodig is om aanvullend beleid te ontwikkelen voortkomend uit onder meer het mobiliteitsprogramma, anderzijds omdat de wereld van mobiliteit continu in verandering is. De regio is volop in ontwikkeling, technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op en landelijk en provinciaal beleid kan wijzigen. Als gemeente willen we daarop kunnen anticiperen zonder onze ambities los te laten. Zo houden we ruimte om dingen te veranderen als dat nodig is. Tijdens het uitvoeren van het plan kijken we regelmatig of alles nog goed gaat. Als iets anders moet, passen we het plan aan. Zo zorgen we dat het plan beter werkt en het doel toch gehaald wordt. De projecten in het uitvoeringsplan prioriteren en programmeren we op basis van o.a. budget, capaciteit, koppelkansen en de mate waarin ze bijdragen aan het realiseren van onze ambities.

D.2. Data op orde

Data en digitalisering wordt een steeds belangrijker onderdeel van onze mobiliteit. De komende jaren ligt er een grote opgave om onze datavoorziening op orde te krijgen. We zetten daarvoor in op de volgende zaken:

D.2.1. Monitoring en evaluatie

We investeren volop in mobiliteit. Omdat we streven naar een zo efficiënt mogelijke inzet van onze middelen is het cruciaal dat we het effect van onze investeringen ook gaan monitoren en evalueren. Dit gaan we kwalitatief doen op basis van bijvoorbeeld enquêtes, observaties of gesprekken met weggebruikers of kwantitatief middels bijvoorbeeld verkeerstellingen, Floating Car Data en de data beschikbaar via Brainport Bereikbaar.

D.2.2. Data Top 15

De Data Top 15 is een lijst met vijftien soorten data die essentieel zijn voor de verdere digitalisering van de Nederlandse infrastructuur. Deze data zijn niet alleen belangrijk voor de huidige verkeersveiligheid en -beheer, maar ook voor het toekomstbestendig maken van onze wegen. Denk hierbij aan data over wegwerkzaamheden, maximumsnelheden, bebording, parkeerdata, iVRI data en fietsdata. De komende jaren zetten we volop in op het op orde krijgen van Data Top 15.

D.3. Data gedreven werken

Met de investeringen die we doen om onze data op orde te krijgen leggen we de basis om ons mobiliteitswerk steeds meer data gedreven uit te voeren. Data geeft ons inzicht en dit inzicht stelt ons in staat om uitdagingen goed in beeld te brengen en de meest effectieve en efficiënte keuzes te maken voor investeringen in o.a. infrastructuur en gedragsbeïnvloeding om onze uitdagingen aan te gaan. Met de omslag naar data gedreven werken sluiten we bovendien aan op landelijke ontwikkelingen zoals de risico gestuurde aanpak voor verkeersveiligheid.

D.4. Financiën en capaciteit

Het realiseren van onze ambities en doelen uit dit mobiliteitsprogramma valt of staat met het beschikbare budget en ambtelijke capaciteit voor de uitvoering van projecten. In het uitvoeringsplan concretiseren we de projecten die we uit gaan voeren en voorzien we deze van een kostenindicatie. Daarbij benutten we kansen om werk met werk te maken en mogelijkheden voor externe financiering. Met circa 50.000 inwoners en verdere groei- en transitieambities is het noodzakelijk om voldoende ambtelijke medewerkers op het onderwerp mobiliteit in dienst te hebben. Vanwege de ontwikkelingen in Veldhoven (arbeidsplaatsen en schaa sprong) voorzien we de noodzaak voor extra capaciteit om enerzijds te kunnen reageren op de dagelijkse problematiek en anderzijds proactief aan de slag te gaan met onze opgaven.

Niet alleen het aantal medewerkers op mobiliteit is belangrijk, maar ook het type medewerkers. We voorzien een noodzakelijke beschikbaarheid van de volgende functies, als aparte medewerkers of gecombineerd: strateeg, beleidsmedewerker, integraal projectleider, gedragskundige en operationeel verkeerskundige(n). Ook hebben we de ondersteuning van onze communicatiecollega's nodig. We zetten volop in op het vinden van deze juiste balans in het team mobiliteit in de gemeente.

D.5. Samenwerking met andere beleidsdomeinen

We bekijken mobiliteit vanuit het perspectief van de Brede Welvaart. Dat betekent dat wat we doen raakvlakken heeft met veel andere beleidsdomeinen binnen de gemeente. Denk hierbij aan Economie & Toerisme, Ruimte, Wonen, Duurzaamheid, Groen en Sociaal Domein. We zetten daarom in op het versterken van de samenwerking met deze domeinen. In de praktijk betekent dit dat we in elke fase van een project, van start tot afronding, in elk domein, gaan kijken naar de integrale raakvlakken met andere domeinen en de mogelijkheden om kansen om projecten te versterken te benutten. Om de wensen en eisen vanuit en eventuele raakvlakken met mobiliteit een plek te geven in projecten van andere beleidsdomeinen brengen we het mobiliteitsprogramma structureel onder de aandacht in de organisatie.

D.6. Samenwerking met externen

Onze ambities kunnen we beter en sneller realiseren in samenwerking met anderen. Zo werken we samen met onze buurgemeenten en organisaties zoals de Metropoolregio Eindhoven, Brainport Bereikbaar en Smartwayz.nl.

Ook hebben we onze inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties nodig, niet alleen om onze ambities te realiseren maar ook om het resultaat van projecten goed aan te laten sluiten op de daadwerkelijke behoefte. Zo maximaliseren we het effect. Voor gemeentelijke projecten bekijken we altijd op projectniveau welke externe stakeholders we nodig hebben voor de uitvoering van het project en op welke manier zij het beste betrokken kunnen worden. Daarnaast zijn er ook veel initiatieven vanuit de samenleving. We zoeken deze initiatieven zoveel mogelijk op, denken actief mee met de initiatiefnemer, bepalen de kans rijkheid en effectiviteit, en kunnen vervolgens ondersteunen om deze initiatieven in de praktijk uit te rollen.

Bijlage A – Bereikbare voorzieningen

Belangrijke notitie: Onderstaande reistijden zijn streefwaarden en dienen ter indicatie. De uiteindelijke vestigingslocatie van voorzieningen in Veldhoven wordt mede bepaald door diverse factoren, zoals het benodigde afzetvolume, de detailhandels- en horecavisie, het in ontwikkeling zijnde handboek met referentierichtlijnen voor voorzieningen (als onderdeel van de actualisatie van de Maatschappelijke Structuurvisie) en overige beleidskaders. Aan de tabel kunnen geen rechten worden ontleend.

Gebiedstype	Toegang binnen ... minuten met... STREEFWAARDEN				
	Voorziening	Te voet	Fiets	Bus	Auto
Stedelijk karakter <i>(De Run, Cobbeek en Centrum, Veldhoven dorp)</i>	Apotheek	10 min.			
	Huisarts	10 min.			
	Ziekenhuis		15min.	15 min.	
	Supermarkt	10 min.			
	Drogist	10 min.			
	Detailhandel	10 min.			
	Horeca		10 min.		
	Buurthuis	10 min.			
	Theater		15 min.		
	Groen		15 min.		
	Sportvoorziening		20 min.		
	Zwembad		15 min.	15 min.	
Dorps /wijkskarakter <i>(Zeelst, Zilverackers, Heikant, De polders, Oerle, Zandoerle, Zonderwijk, de Kelen, Dn Ekker)</i>	Apotheek	15 min.			
	Huisarts		15min.	15 min.	
	Ziekenhuis		15min.	15 min.	
	Supermarkt	10 min.			
	Drogist	10 min.			
	Detailhandel		15min.	15 min.	
	Horeca		20 min.		
	Buurthuis	10 min.			
	Theater		30 min.	30 min.	
	Groen	10 min.	5 min.		
	Sportvoorziening		20 min.		
	Zwembad		20 min.	20 min.	
Buitengebied <i>(Verspreide huize Groote Aard en Vliet, Verspreide huizen ten zuiden van de E3-weg, Verspreide huizen Scherpernering en Lansaard, Verspreide huizen Zittard)</i>	Apotheek		15 min.	20 min.	
	Huisarts		15 min.	20 min.	
	Ziekenhuis		30 min.	30 min.	15 min.
	Supermarkt		20 min.		15 min.
	Drogist		20 min.		15 min.
	Detailhandel		20 min.		15 min.
	Horeca		30 min.		20 min.
	Buurthuis	Mogelijkheden verkennen ontmoetingslocatie/ bereikbaarheid			
	Theater		30 min.		20 min.
	Groen	10 min.			
	Sportvoorziening		30 min.	20 min.	20 min.
	Zwembad		30 min.		20 min.

Bijlage B – Onderbouwing wegcategorisering

In de bijlage worden de afwegingen die gemaakt zijn om te komen tot de herijkte wegcategorisering toegelicht. We lichten de theorie omtrent wegcategorisering en Brede Welvaart toe en gaan in op het verkeerskundig- en Brede Welvaartseffect van de doorgerekende scenario's in Veldhoven.

Verkeerssituatie in Veldhoven in 2040

We bevinden ons midden in een schaa sprong waardoor het aantal woningen en inwoners blijft groeien en dat geldt ook voor het aantal bedrijven en werknemers. Als gevolg van de schaa sprong neemt het aantal verplaatsingen, waaronder het auto- en vrachtverkeer, toe. Als we kijken naar de prognoses van het auto- en vrachtverkeer zien we, als we geen aanpassingen doen aan onze infrastructuur, dat op wegen in de woonwijken de hoeveelheid verkeer nagenoeg gelijk blijft. Op de grotere wegen in Veldhoven (zoals de Zilverbaan, Kempenbaan, Sterrenlaan, Heerbaan en Peter Zuidlaan en de meest gebruikte noord-zuid verbinding via de Heemweg, Burgemeester van Hooftlaan, Abdijlaan, Pastorielaan, Dorpsstraat en De Plank) zien we daarentegen een toename het verkeer, van veelal tussen de 10% en 30, bekeken over de totale dag of enkel in de spitsperiodes. Dit heeft gevolgen voor de (auto)bereikbaarheid van onze gemeente. Er vinden met name vertragingen plaats rondom de kruispunten en in de ochtend- en avondspits. De toename van het verkeer heeft ook effect op de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, met name op oversteeklocaties en wegen waar de fietser de rijbaan deelt met het gemotoriseerd verkeer. Ook beïnvloedt de toename van de verkeersintensiteit de leefbaarheid, doordat de auto een grote ruimtelijke claim op de openbare ruimte legt, door een toename in geluidsoverlast en uitstoot en door een grotere barrièrewerking tussen wijken. Om een bereikbare, veilige en leefbare gemeente te blijven is het herijken van het netwerk van wegen (wegcategorisering) een effectieve methode.

Theorie wegcategorisering

Nederland kent drie hoofdcategorieën (functies) van wegen. Elke wegcategorie heeft zijn eigen ontwerpprincipes en -kenmerken (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2025):

Stroomwegen (SW) laten het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming bewegen ('stromen'). Het autoverkeer heeft hier de hoogste prioriteit. Stroomwegen mogen alleen buiten de bebouwde kom voorkomen. We hebben het dan over autowegen en autosnelwegen.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) verbinden de stroomwegen met de erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Het zijn met name de 50- en 70km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. De basis van het ontwerp van deze wegen is een scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers.

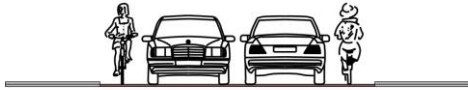
Recent is hier een nieuw type gebiedsontsluitingsweg aan toegevoegd, met een limiet van 30km/uur. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom die niet veilig als 50km/uur-weg kunnen worden ingericht en/of zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie hebben. Het ontwerp van deze wegen past binnen een kleinere fysieke ruimte en ontmoedigt het rijden met een snelheid boven de 30 km/u, zodat alle verkeersdeelnemers zich veilig kunnen verplaatsen.

Momenteel vindt ook eenzelfde ontwikkeling plaats voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Een type gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 60 km/u. De aanbevelingen voor dit wegtype worden begin 2026 verwacht.



Figuur 1: Dwarsdoorsnede GOW30 (met fietsstroken) en GOW50 profiel (Separaat fietspad)

Erftoegangswegen (ETW) bieden directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming (uitwisseling). Verblijven staat in deze gebieden centraal en het autoverkeer dient zich aan te passen (met name door lage rijsnelheden). Erftoegangswegen zijn er binnen en buiten de bebouwde kom. Het gaat om 30km/uur-wegen en erven (15 km/uur) binnen de bebouwde kom en om 60km/uur-wegen buiten de bebouwde kom.



Figuur 2: Dwarsdoorsnede ETW30, gemengd verkeer op de rijbaan.

Brede Welvaart en wegcategorysering

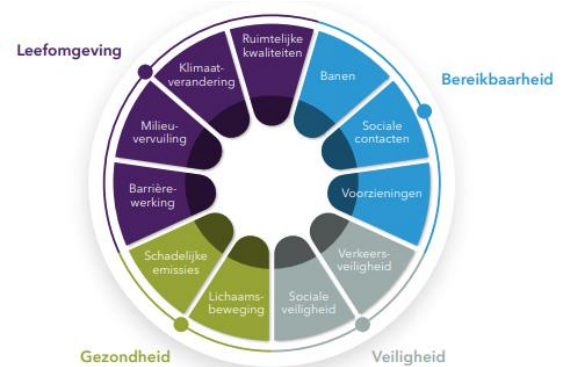
Naast regionale ambities omtrent de schaa sprong, is er ook de noodzaak om deze groei te laten bijdragen aan de Brede welvaart voor alle groepen bewoners en bedrijven in de regio: een inclusieve, gezonde en veilige omgeving voor iedereen in Zuidoost-Brabant. Brede welvaart dient een plek te krijgen bij het afwegen van mobiliteitskeuzes zodat dit ten goede komt aan álle doelgroepen, zowel nu als in de toekomst.

Brede welvaart

Brede welvaart is een relatief nieuw begrip dat kijkt naar welvaart in de brede zin van het woord. Naast materiële welvaart omvat het ook dimensies zoals leefomgeving, gezondheid, veiligheid en (sociale) bereikbaarheid.

Mobiliteit raakt veel aspecten van Brede Welvaart, zowel positief als negatief. Aan de ene kant is het regioniveau hierbij van groot belang, aangezien de regio de natuurlijke schaal is waarop mensen deelnemen aan de maatschappij en zich bewegen in hun dagelijks leven (*daily urban system*). Mensen gebruiken de hele regio voor wonen, werken, sporten, winkelen en recreëren.

Tegelijkertijd heeft mobiliteit juist op lokale schaal grote invloed op de brede welvaart. Bijvoorbeeld door de aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen op loopafstand of juist overlast door een snelweg in de directe woonomgeving. Mobiliteitskeuzes kunnen dus regionaal en lokaal een verschillende invloed hebben op de brede welvaart van mensen.



Vier dimensies van Brede Welvaart in relatie tot mobiliteit

(bron: PBL, 2021)

Veldhoven

Bij het maken van belangrijke mobiliteitskeuzes in de gemeente Veldhoven proberen we daarom alle dimensies van brede welvaart in de overweging mee te nemen. Het mobiliteitssysteem moet ten goede komen aan alle doelgroepen, zowel nu als in de toekomst. Daarom worden effecten niet alleen verkeerskundig getoetst, maar ook aan de dimensies van Brede Welvaart.

Wegcategorysering Veldhoven 2040

Om te bepalen of het herijken van de wegcategorysering een effectieve methode is om de toekomstige problematiek omtrent bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te minimaliseren of zelfs te voorkomen kunnen fictief functies van wegen en bijbehorende snelheidslimieten worden aangepast. Om vervolgens het verkeerskundig effect van deze aanpassingen inzichtelijk te maken wordt een verkeersmodel gebruikt. Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen met als

basis o.a. beschikbare en nieuwe infrastructuur, verkeerstellingen, demografische ontwikkelingen, sociale ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen.

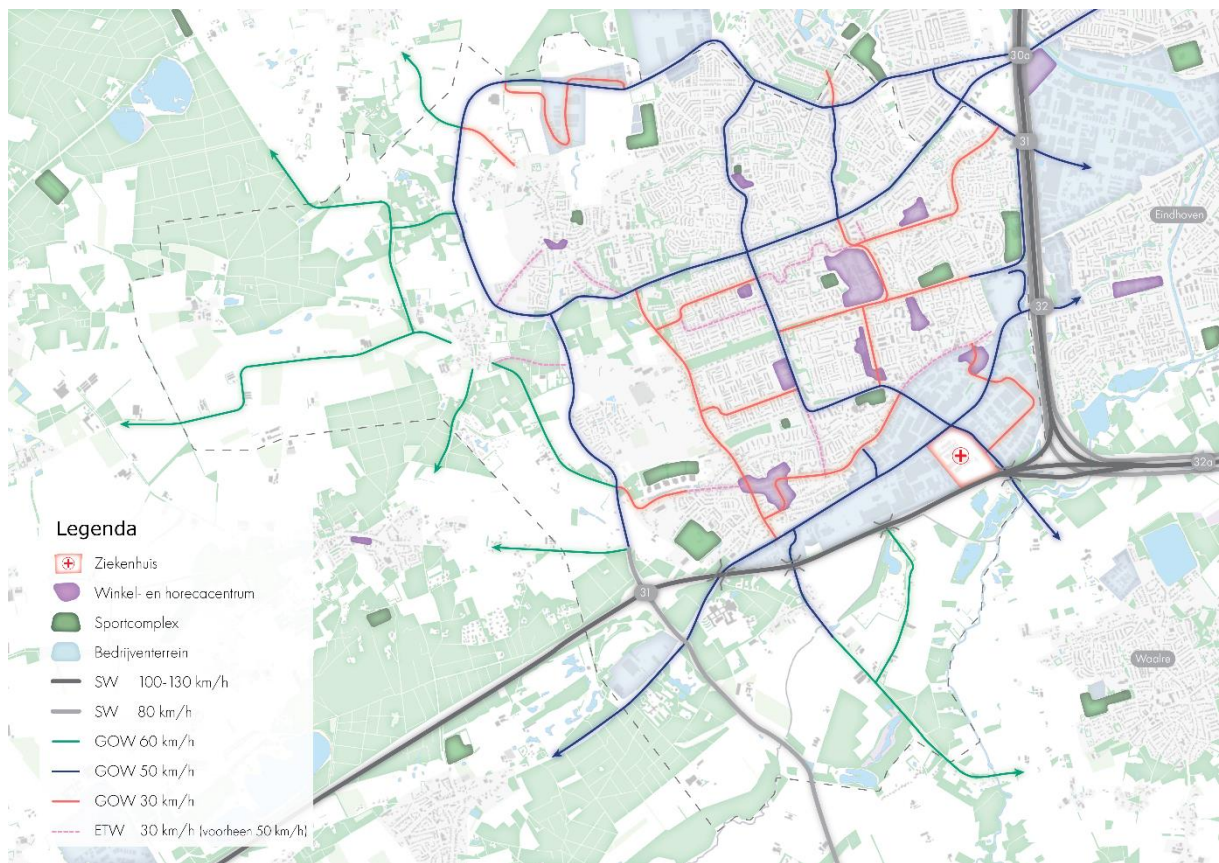
Varianten in de wegcategorisering

Ten opzichte van het huidige autonetwerk in Veldhoven zijn er een tweetal varianten opgesteld, waarbij aanpassingen aan de wegcategorisering worden voorgesteld, om daarmee het verkeer te sturen en de Brede Welvaart te bevorderen. Deze zijn doorgerekend met het verkeersmodel. Daarbij wordt gekeken naar de situatie in 2040, waarbij rekening is gehouden met de schaa sprong.

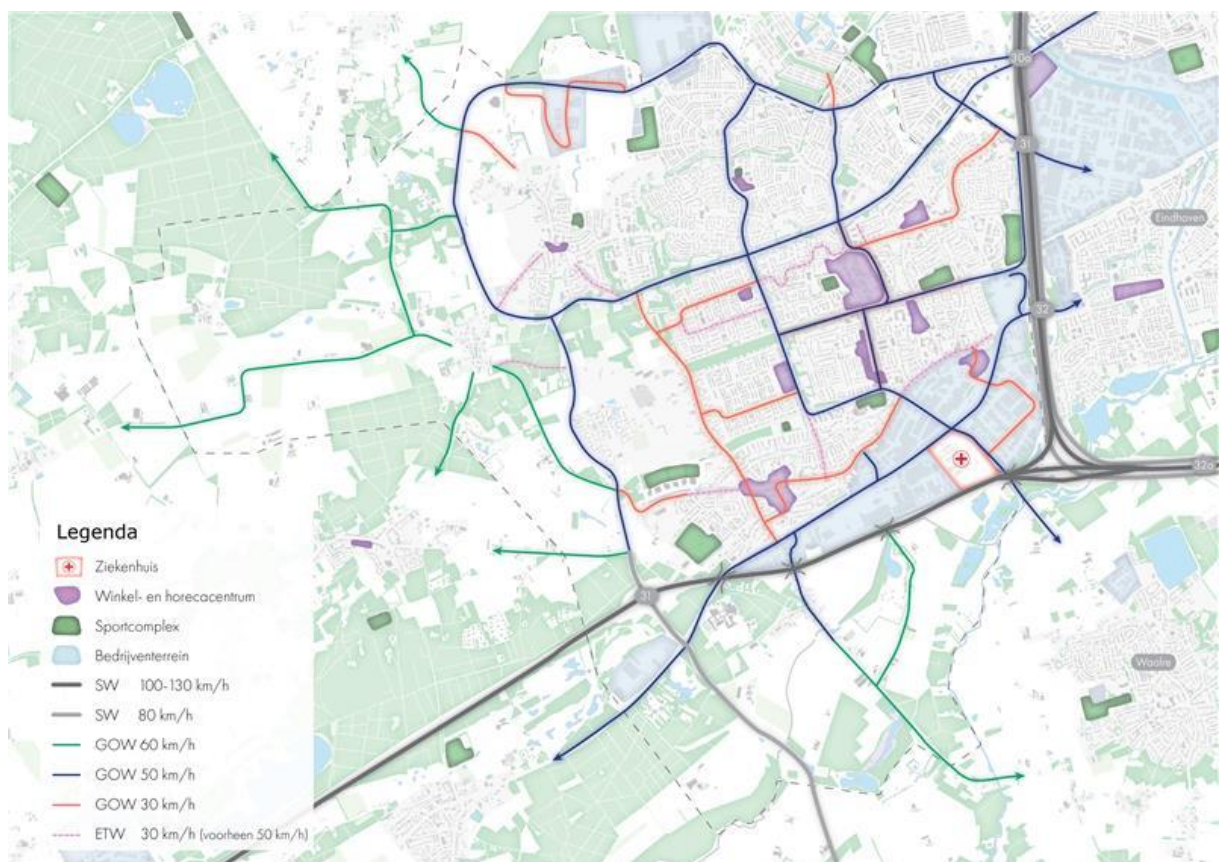
Uitgangspunten daarbij zijn:

- 1) Doorgaand verkeer buitenom. We stimuleren doorgaand verkeer om zo veel mogelijk via de randen te rijden (A2/N2, A67, Oersebaan, Zilverbaan), vanuit de gedachte dat minder verkeer niet alleen zorgt voor een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid maar ook een verbetering van de leefbaarheid. Dit doen we door de snelheid op onze oost-west verbindingen (Heerbaan en Kempenbaan) te verlagen naar 50 km/u. **(variant 1 en 2)**
- 2) Duidelijke noord-zuid verbinding(en) door Veldhoven. Ondanks dat veel verkeer door Veldhoven zorgt voor een afname van de leefbaarheid blijft er een sterke behoefte om met de auto van noord naar zuid te kunnen verplaatsen binnen Veldhoven. Om dit te faciliteren hebben we de opties overwogen om verkeer wel of niet te clusteren. Clusteren kan door de snelheid op de wegen rondom het CityCentrum (Bossebaan, Heemweg, Hagendorenseweg en de Burgemeester van Hoofflaan ten noorden van de Abdijlaan) te verlagen naar GOW 30 km/u om zodoende alleen de route Sterrenlaan-Abdijlaan-Burgemeester van Hoofflaan nog als doorgaande noord-zuid verbinding te faciliteren **(variant 1)**. Als we niet clusteren blijven de functie en snelheid op de Sterrenlaan, Abdijlaan, Heemweg, Bosscheweg, Hagendornseweg en Burgemeester van Hoofflaan GOW 50 km/u en zijn er meerdere noord-zuid verbindingen **(variant 2)**
- 3) Verkeersveiligheid waarborgen. Op wegen waar gemotoriseerd verkeer de rijbaan deelt met fietsverkeer of er belangrijke oversteeklocaties zijn voor langzaam verkeer verlagen we de snelheid. De wegen waar in beide varianten de snelheid wordt verlaagd naar GOW 30 km/u zijn: Sondervick, Heuvelstraat-Kruisstraat, Ambachtslaan, Mullerlaan, Dorpstraat, De Locht en De Run **(variant 1 en 2)**. Op 70 km/u wegen met onvoldoende obstakelvrije afstand verlagen we de snelheid naar 50 km/u (Oersebaan, maar ook de Heerbaan en Kempenbaan) **(variant 1 en 2)**

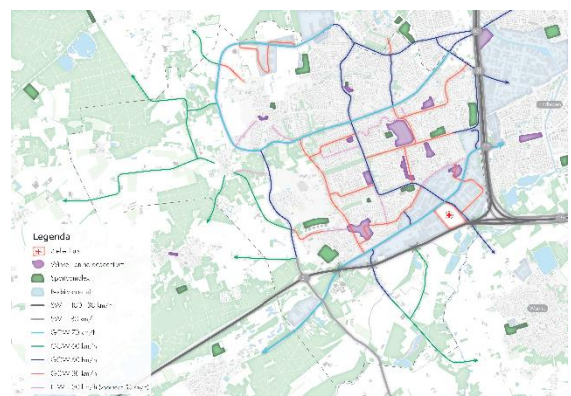
Variant 1 en 2 zijn gevisualiseerd in onderstaande figuren.



Figuur 3: Wegcategorisering variant 1

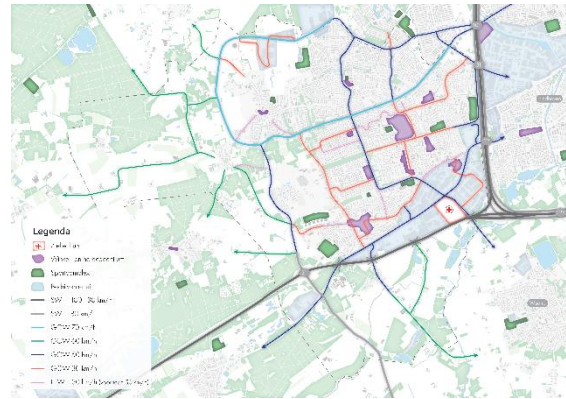


Figuur 4: Wegcategorisering variant 2



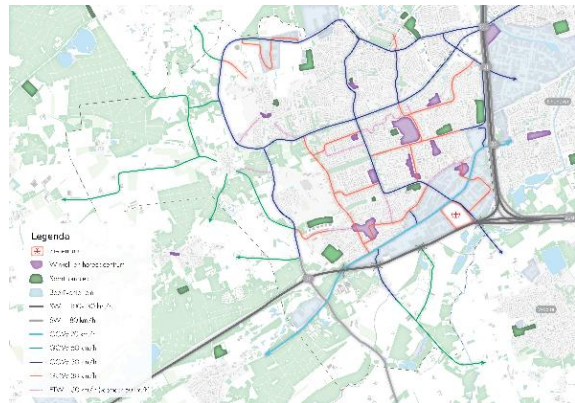
Heerbaan

In de autonome situatie 2040, waarbij de Heerbaan nog 70 km/u is en ook overige snelheden in Veldhoven niet zijn aangepast, wordt er op de Heerbaan over de totale dag gezien een afname van het verkeer verwacht (met circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal, 5%). In de spits wordt er een minimale toename verwacht. Dit werkt naar verwachting door op de noord-zuid verbindingen via de Heemweg-Burgemeester van Hooftlaan-Pastorielaan, Dorpstraat en De Plank. Een afwaardering naar 50km/u maakt het gebruik van een weg als doorgaande weg onaantrekkelijker. Het is zeer aannemelijk dat hiermee over de totale dag het aantal motorvoertuigen sterker afneemt en in de spits er in plaats van een toename, juist sprake is van een, waarschijnlijk kleine, afname. Ook op de noord-zuidverbinding. Kortom, wordt de Heerbaan apart bekeken en niet als onderdeel van een heel netwerk (in dit geval samen met de Kempenbaan), dan biedt 50 km/u ten opzichte van 70 km/u kleine extra voordelen in de zin van bereikbaarheid in de spits en oversteekbaarheid/verkeersveiligheid van de weg.



Kempenbaan

In de autonome situatie 2040, waarbij de Kempenbaan nog 70 km/u is en ook overige snelheden in Veldhoven niet zijn aangepast, wordt er op de Kempenbaan over de totale dag gezien een toename van het verkeer verwacht (met circa 1.500 (oost) tot zelfs 15.000 motorvoertuigen per etmaal (west)). In de spitsen is de toename het hoogst. Dit werkt naar verwachting door op de zuid-noord verbinding via De Plank-Dorpstraat-Pastorielaan-Burgemeester van Hooftlaan-Heemweg. Een afwaardering naar 50km/u maakt het gebruik van een weg als doorgaande weg onaantrekkelijker. Het is zeer aannemelijk dat hiermee zowel over de totale dag als in de spitsen het aantal motorvoertuigen minder sterk toeneemt. Ook op de zuid-noord verbinding. Kortom, wordt de Kempenbaan apart bekeken en niet als onderdeel van een heel netwerk (in dit geval samen met de Heerbaan), dan biedt 50 km/u ten opzichte van 70 km/u kleine extra voordelen in de zin van bereikbaarheid en oversteekbaarheid/verkeersveiligheid van de weg gedurende de totale dag.



Dorpstraat-Locht-De Plank

- In de autonome situatie 2040 neemt het verkeer op de Dorpsstraat af (-800 per etmaal) en op De Plank-De Locht toe (+3.000). Het verkeer op de De Plank-Locht heeft als bestemming het winkelgebied Kromstraat.
- In zowel variant 1 als variant 2 neemt de intensiteit op de Dorpsstraat toe (+1400-3000, tot 7.000) en op De Plank-Locht af (-3.000, tot ca. 10.000) ten opzichte van de autonome situatie.
- Vermoedelijk komt dit door een veranderende routekeuze naar het winkelgebied Kromstraat.
- De verwachte intensiteiten maken de Dorpsstraat, Locht en De Plank 'te druk' voor een GOW30 met deze functies. Zonder aanvullende maatregelen kan dat zorgen voor onveilige verkeerssituaties.

Conclusie: Aanvullende maatregelen (fysiek, zacht of slim) zijn nodig om verkeer via de Kempenbaan naar het winkelgebied De Kromstraat te sturen. GOW30 op de Dorpstraat en Locht blijft een goede keuze omdat dit:

- 1) Een voorwaarde is om, in combinatie met aanvullende maatregelen, het verkeer te sturen over de wegen waar je het wél wil hebben (Kempenbaan-De Plank-Locht);
- 2) Bijdraagt aan een betere leefbaarheid in de omgeving van de Dorpsstraat en Locht, wat wenselijk is gezien de aanliggende functies wonen, werken en voorzieningen.

Brede welvaart effect varianten wegcategorisering

Van 70 naar 50 km/u op de Heerbaan, Kempenbaan

Naast de autosnelwegen (A2/N2 en A67) zijn de Heerbaan en de Kempenbaan de drukste wegen in Veldhoven. Deze wegen zijn de belangrijkste verkeersontsluitende wegen waarmee de bereikbaarheid van Veldhoven wordt gewaarborgd. Tegelijkertijd hebben deze drukke wegen ook een negatief effect op de Brede Welvaart in de directe omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van barrièrewerking, verkeers(on)veiligheid of lucht- en geluidskwaliteit.

Om deze negatieve effecten in de toekomst te verminderen, kan een verlaging van de maximumsnelheid van 70 km/u naar 50 km/u een oplossing bieden. Een afname van de maximumsnelheid zorgt ervoor dat het minder aantrekkelijk wordt om via deze wegen van noord naar zuid of van oost naar west te rijden. Verkeersmodelberekeningen ondersteunen dit gegeven (afnames van minimaal 15% verkeer, oplopend tot 50%). Aanvullend kunnen lagere snelheden en minder verkeer in Veldhoven positief bijdragen aan de lokale lucht- en geluidskwaliteit en de verkeersveiligheid.

Van 50 van 30 km/u op een aantal gebiedsontsluitingswegen

Wegen waar we doorgaand verkeer niet overheen willen hebben of waar onvoldoende ruimte is voor het ideale inrichtingsprofiel van een 50 km/u weg met vrij liggende fietspaden komen vanuit bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar ook vanuit leefbaarheid en om lopen en fietsen te stimuleren, in aanmerking voor een afwaardering naar 30 km/u (GOW of ETW).

Verschillende wegen in Veldhoven voldoen aan deze criteria en komen in aanmerking voor een verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit zijn de wegen: Sondervick, Heuvelstraat-Kruisstraat, Ambachtslaan, Mullerlaan, Dorpstraat, De Locht en De Run. Verkeersmodelberekeningen tonen dat afname van de maximumsnelheid op deze wegen zorgt voor een minder verkeersaantrekkende werking en zodoende voor een afname van de hoeveelheid verkeer. Dit zorgt voor minder interactie tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer en bovendien vindt de interactie plaats met een veiligere snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

Op de Heemweg, Bossebaan, Hagendorenseweg en Burgemeester van Hoofflaan geldt nog een te maken keuze tussen 30 km/u (variant 1) en behoud 50 km/u (variant 2). De verkeersmodelberekeningen laten zien dat bij een afwaardering van de wegen naar 30 km/u rondom het CityCentrum (Heemweg, Bossebaan, Hagendorenseweg en Burgemeester van Hoofflaan), verkeer met een bestemming van noord naar zuid (De Run of A67) eerder gebruik maakt van Sterrenlaan of de route Heerbaan-N2. Op de afgewaardeerde wegen in het centrum biedt dit meer ruimte voor andere vervoerswijzen en meer voetgangers- en fietsvriendelijke gebieden wat een positief effect heeft op verkeersveiligheid, lucht- en geluidskwaliteit, de fysieke gezondheid en sociale interacties bevordert. Minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer zorgt bovendien voor meer mogelijkheden de aantrekkelijkheid van de ruimtelijke omgeving en de kwaliteit van wonen en (groen)voorzieningen te vergroten, zeker in een gebied waar veel ontwikkelingen plaatsvinden en waar een significant aantal woningen wordt toegevoegd.

Dimensies Brede welvaart en vragen

De uitgangspunten waarbij de snelheid op de Heerbaan en Kempenbaan 70 km/u blijft of verlaagd wordt naar 50 km/u en de wegen rond het CityCentrum 50 km/u blijven of 30 km/u worden zijn hieronder getoetst aan de dimensies van de brede welvaart.

Dimensies	Heerbaan/ Kempenbaan		Citycentrum	
Bereikbaarheid	70 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
<i>Wat is het effect op het sociaal contact met vrienden of familie?</i>	0	+	0	+
<i>Wat is het effect op de arbeidsparticipatie?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op het innovatievermogen en vestigingsklimaat?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de omvang van de economie?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de (efficiëntie van) overheidsuitgaven?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de bereikbaarheid van wonen, werk, onderwijs en voorzieningen?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de internationale bereikbaarheid van Nederland?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de ervaren kwaliteit van het reizen?</i>	0	0	0	0
Veiligheid	70 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
<i>Wat is het effect op de inclusiviteit en gelijkheid in de samenleving?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op het vertrouwen in publieke instituties?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op het vertrouwen van (groepen) mensen in elkaar?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de internationale relaties en veiligheid?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de omgevingsveiligheid?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de sociale veiligheid?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de verkeersveiligheid?</i>	0	+	0	+
<i>Wat is het effect op de waterveiligheid?</i>	0	0	0	0
Gezondheid	70 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
<i>Wat is het effect op de luchtkwaliteit?</i>	0	+	0	+
<i>Wat is het effect op de waterkwaliteit?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de beschikbaarheid van (drink)water?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de betaalbaarheid van leven?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de uitstoot van broeikasgassen?</i>	0	+	0	+
<i>Wat is het effect op de eigen regie van mensen?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de fysieke gezondheid?</i>	0	0	0	+
<i>Wat is het effect op de mentale gezondheid?</i>	0	0	0	0
Leefomgeving	70 km/u	50 km/u	50 km/u	30 km/u
<i>Wat is het effect op de bodemkwaliteit?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de flora en fauna op het land, in het water en in de lucht?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de omvang en de kwaliteit van de natuur?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de inzet van hernieuwbare natuurlijke hulpbronnen?</i>	0	0	0	0
<i>Wat is het effect op de voorraad eindige grondstoffen?</i>	0	0	0	0

Wat is het effect op de aantrekkelijkheid van de ruimtelijke omgeving?	0	0	0	+
Wat is het effect op de kwaliteit van wonen en (groen)voorzieningen?	0	+	0	+
Wat is het effect op het niveau van geluid, trillingen en licht?	0	+	0	+
Wat is het effect op de lokale temperatuur?	0	0	0	0
Wat is het effect op de waterhuishouding?	0	0	0	0

De toetsing aan de dimensies van de Brede Welvaart tonen voor zowel de Heerbaan en de Kempenbaan, alsmede de wegen rondom het Citycentrum, dat een verlaging van de maximumsnelheid enkel voor gelijkblijvende of positieve effecten zorgt ten opzichte van behoud van de bestaande maximumsnelheid.

Totaalconclusie wegcategorisering Veldhoven 2040

Het herijken van de wegcategorisering is, met het oog op de schaa sprong en zodoende toenemende vraag naar gemotoriseerd verkeer, een onvermijdelijke maatregel om Veldhoven ook in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. De toetsing op de verschillende varianten laten zien dat, zowel verkeerskundig als op de Brede Welvaart een combinatie van een verlaging van de snelheid op de Heerbaan en Kempenbaan naar 50 km/u en een verlaging van de snelheid op de wegen rondom het Citycentrum het gewenste effect sorteert (variant 1). Daarom is er gekozen voor deze voorkeursvariant.