

Mobiliteitsvisie 2040 gemeente Veldhoven



Veldhoven in beweging: gezond, veilig, duurzaam en bereikbaar

Voor u ligt de mobiliteitsvisie. Daarin geven we richting 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. Vooral het gebruik van de fiets neemt een steeds stevigere plek in om van A naar B te komen. Fietsen is populair in Veldhoven en dat doen we, gelukkig, steeds vaker. Maar de voorwaarde is wel dat fietsen in Veldhoven veilig is en dat bestemmingen goed met de fiets bereikbaar zijn. Bovendien gaat het niet alleen om goede fietspaden, maar ook om bijvoorbeeld bewaakt fietsparkeren, laadpunten voor de e-bike, snelle fietsverbindingen en overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer. Denk aan de nieuwe fietstunnel bij Kempenbaan Oost en de snelfietspaden 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.

De omgevingsvisie die we in 2022 hebben vastgesteld geeft richting aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Daarin staat dat we verwachten dat het aantal inwoners en werknemers enorm groeit. De komende jaren is de verwachting dat er nog eens 5.000 woningen bijkomen in Veldhoven. En in de hele regio zelfs 70.000. Dat noemen we de zogenaamde schaa sprong. Ook economisch groeit onze regio als kool. Daarvan is ASML het beste voorbeeld, maar ook andere bedrijven op De Run en de High Tech Campus groeien fors door.

Met de groei van Veldhoven komen toch de grenzen van mobiliteit in zicht. Want al die nieuwe mensen gaan zich uiteraard ook verplaatsen. 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. 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 op een andere manier naar mobiliteit kijken. De oplossing ligt niet maar bij één onderdeel, soort verkeersdeelnemer of meer asfalt. Daarom moeten we dat in samenhang en samen met elkaar aanpakken. Met inderdaad aandacht voor de auto, maar zeker ook het openbaar vervoer en de fiets. We kijken daarom ook naar alternatieven, zoals het collectief vervoer. Of bijvoorbeeld een werkgever die meedenkt in hybride werken of andere werktijden.

Mobiliteit is enorm in beweging. De afgelopen jaren zijn er veel ontwikkelingen geweest waardoor we met elkaar beseffen dat we anders met mobiliteit om moeten gaan. COVID-19 heeft toen voor een deel onze bewegingsvrijheid aan banden gelegd. Het is ook nu niet meer zo vanzelfsprekend om naar kantoor te reizen en we overwegen bewuster of 'onze verplaatsing wel noodzakelijk is'. Meer thuiswerken is in de toekomst mogelijk één van de oplossingen voor de komende mobiliteitsuitdagingen.

De technologische ontwikkelingen van vervoersmiddelen hebben ook niet stilgestaan. Zoals de elektrische auto, bus, scooter en fiets, maar ook deelmobiliteit die eenvoudig via een app kan worden gebruikt. Deze ontwikkelingen zorgen ook voor een ander weggebruik en vragen om een andere infrastructuur en aanpassingen in verkeersregels.

Dat alles vraagt om verandering. Niet alleen in ons denken, maar vooral in ons doen. Dat gaat niet van vandaag op morgen, daarom wordt gesproken over een transitie naar duurzame mobiliteit. En die verandering zal niet altijd even gemakkelijk zijn,

[Lees verder ►](#)

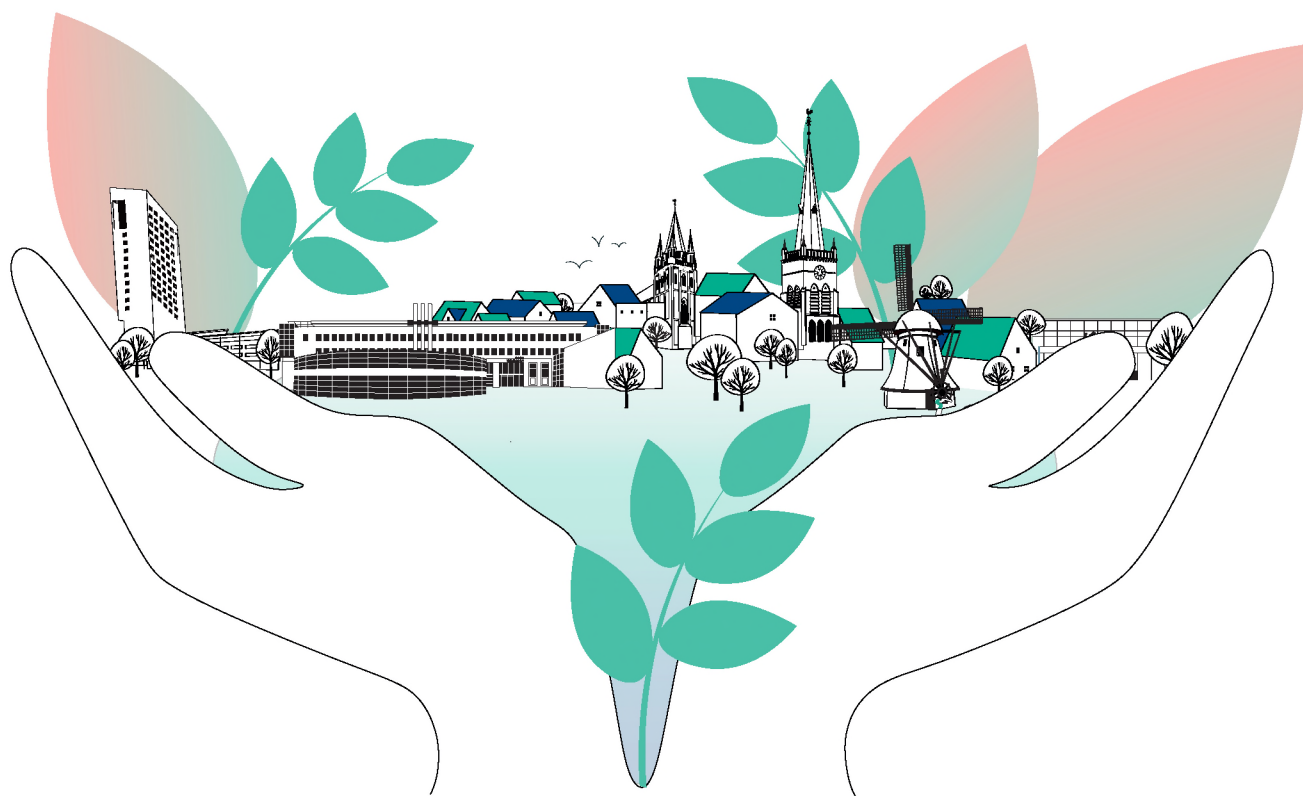


- ▶ maar zorgt er uiteindelijk wel voor dat Veldhoven kan blijven groeien. Dit maakt een toekomst mogelijk, waarin we kunnen blijven bewegen in een bereikbaar, gezond en groen Veldhoven.

Onze dank gaat uit naar de inwoners, ondernemers en (belangen)organisaties, die de enquête hebben ingevuld en bij de Mobiliteitsmarkt en de bijeenkomsten zijn geweest. Een uitgebreide beschrijving is te vinden in bijlage D. Deze mobiliteitsvisie werken we uit in een mobiliteitsprogramma. Daarin werken we de richtingen in detail verder uit in netwerken, doelstellingen en thema's zoals bereikbaarheid, gedrag en verkeersveiligheid van de wijken. Met dit programma kunnen we het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vernieuwen.

Jeroen Rooijackers

Wethouder Mobiliteit, gemeente Veldhoven



Kiezen voor een leefbaar Veldhoven

Veldhoven kent een aantal grote uitdagingen. De vraag naar woningen, veranderende mobiliteit, economische ontwikkelingen en de klimaatbestendigheid leggen druk op de beperkte ruimte in onze gemeente. Om toch op een duurzame manier groei mogelijk te maken, komt het aan op slimme keuzes. Keuzes waarbij de ruimtelijke opgaven in samenhang worden gewogen. Doel is een inclusief Veldhoven dat kansen biedt aan alle Veldhovenaren. Een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad, met een goede balans tussen wonen, werken, mobiliteit en groen. De inzet van nu zorgt voor resultaten in de toekomst. Dat is de uitdaging waarvoor we als college en raad de komende jaren staan. Voor een deel is deze visie ook een bevestiging van de ingeslagen weg naar verandering (transitie) op een aantal gebieden.

Op het gebied van woningbouw, economie en duurzaamheid zetten we grote stappen. Mobiliteit vormt daarbij een belangrijke verbindende schakel, die deze ontwikkelingen mede mogelijk maakt. Dit kan echter alleen met een koerswijziging in beleid, want net als wonen, werken en groen, vraagt ook mobiliteit om de al 'schaarse' ruimte. Daarom richten we ons in Veldhoven op een transitie naar duurzame mobiliteit. Deze visie biedt daarvoor de kaders. Het is de strategische koers op mobiliteit richting 2040 met een aantal belangrijke uitgangspunten om balans in ruimtegebruik en leefbaarheid te houden.

We stellen lopen, fietsen en het openbaar vervoer centraal. Daarin speelt ook gedeelde mobiliteit een niet te missen rol. Mobiliteit verbindt immers mensen en plekken. Voor goederenvervoer en logistiek zetten we in op schoner en kleiner waar kan en een veilige interactie met voetgangers en fietsers. Maar net als wonen, werken en groen vraagt ook mobiliteit om ruimte. En in de huidige situatie vraagt vooral het gemotoriseerd vervoer te veel ruimte.

In aanloop naar het schrijven van deze visie zijn we in gesprek gegaan met inwoners, ondernemers en (belangen)organisaties in Veldhoven. We hebben ervaringen vanuit de praktijk, duidelijke behoeften en aandachtspunten in beeld kunnen brengen. Deze contacten hebben waardevolle ideeën en gegevens opgeleverd voor deze visie.

Het voornaamste doel van mobiliteit is en blijft om zo eenvoudig, veilig en comfortabel mogelijk van A naar B te komen. Ook in deze visie blijft dat de basis. Daar voegen we aan toe dat de noodzaak voor duurzaamheid belangrijker wordt. Grote ruimtelijke opgaven vragen echter om heldere keuzes, zeker ook over mobiliteit. Dit betekent de juiste balans in het gebruik van verschillende vervoersmiddelen. De groei die we verwachten in het aantal verplaatsingen is niet vol te houden, als we niet vaker gaan lopen, fietsen of het openbaar vervoer gebruiken. Dat moeten we dan ook beter mogelijk maken en stimuleren. Een andere werkwijze is nodig, waarin de auto niet vanzelfsprekend meer op 1 staat.

In de omgevingsvisie is al een basis gelegd voor de nodige verandering op het gebied van mobiliteit. Daarnaast zijn er ook regionale, provinciale en nationale ontwikkelingen en beleid die invloed hebben op het mobiliteitssysteem in Veldhoven. In deze mobiliteitsvisie lichten we onze keuzes toe en geven we inzicht in de beoogde effecten.

Het totstandkomen van de Mobiliteitsvisie

Om tot de visie te komen zijn de huidige en geplande ontwikkelingen in Veldhoven en de regio in kaart gebracht (zie bijlage A). Vervolgens is de toenemende vraag naar mobiliteit bepaald. Dat hebben we gedaan op basis van het doorrekenen van verschillende scenario's voor de economische groei en het aantal extra woningen. Deze scenario's zijn uitgewerkt via verkeersmodelberekeningen (zie bijlage B). De prognoses maken inzichtelijk dat verdere groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen herbezinning op het bestaande mobiliteitsbeleid nodig maakt. Die herbezinning is fundamenteel van aard, reden waarom een transitie naar duurzame mobiliteit als noodzakelijke toekomstrichting wordt gezien. Veldhoven staat hierin niet alleen, in de gehele regio en de rest van Nederland wordt deze opgave omarmd. Handvatten om de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken zijn beschreven in bijlage C.

[Lees verder ►](#)

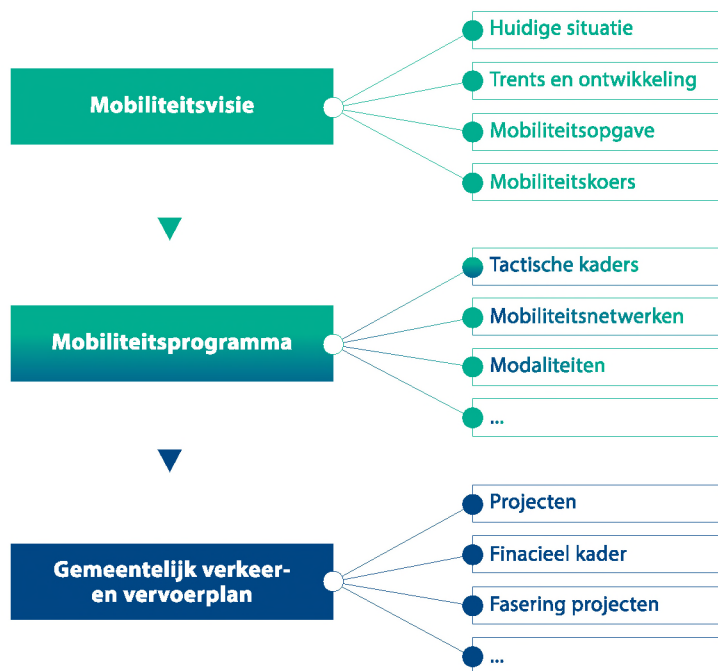


- ▶ De Mobiliteitsvisie is opgesteld in een samenwerking met verschillende belanghebbende partijen (ambtelijke organisatie, college, raad, (belangen)organisaties, bedrijven, en bewoners) die bepalend zijn voor de leefbaarheid en identiteit in Veldhoven. Via van een groot aantal bijeenkomsten (14, intern en extern), een mobiliteitsmarkt (2 dagen) en een brede enquête (+/-450 respondenten) heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden. Dit is beschreven in bijlage D.

Het vervolg: een Mobiliteitsprogramma

Op basis van een vastgestelde mobiliteitsvisie kan in een vervolgstap een uitwerking gemaakt worden in een Mobiliteitsprogramma. Het Mobiliteitsprogramma is een stap concreter ten opzichte van de Mobiliteitsvisie. Hierin wordt nader uitgewerkt wat nodig is om de groei van het autogebruik te keren. In het mobiliteitsprogramma worden op netwerkniveau keuzes gemaakt. Welke verbindingen voor welke modaliteiten dienen aangepast te worden en wanneer. Daarnaast worden doelstellingen geformuleerd voor het gebruiken van verschillende vervoerswijzen en thema's zoals verkeersveiligheid, gedrag en het voorkomen van neveneffecten.

De bijlagen A, B en C zijn een goed hulpmiddel bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma.



Figuur 1: Processchema Mobiliteitsbeleid Veldhoven

Uitwerking in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het realiseren van de projecten uit en doelstellingen van het Mobiliteitsprogramma krijgt vorm in een geactualiseerd Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Hierin worden de concrete maatregelen, projecten, financiering en planning uitgewerkt. Mogelijk wordt de actualisatie van het GVVP geïntegreerd in het Mobiliteitsprogramma.



Een visie op duurzame mobiliteit voor Veldhoven in 2040

Wat is mobiliteit?

Mobiliteit gaat over keuzes. Keuzes over de manier waarop we ons als inwoner, forens of recreant verplaatsen. Maar ook over het vervoer van goederen voor bedrijven, voor winkels of voor pakketjes die we via internet bestellen. Mobiliteit is een voorwaarde voor persoonlijke ontwikkeling, voor werk, voor opleiding, maar ook voor sport, cultuur en recreatie en natuurlijk voor persoonlijk contact. En daarmee draagt mobiliteit bij aan een goed leven in Veldhoven.

Mobiliteit gaat ook over de faciliteiten die zorgen dat we ons kunnen verplaatsen en activiteiten kunnen ondernemen en bereiken. Hiervoor is infrastructuur nodig, zoals wegen, fietspaden, wandelpaden, busbanen en -haltes, (fiets)parkeerplaatsen en laadpalen. We zijn verkeersdeelnemers als we onderweg zijn. Hiervoor zijn aanvullende voorzieningen nodig. Denk aan verkeerslichten en andere maatregelen die de doorstroming en/of verkeersveiligheid verbeteren. Mobiliteit gaat ook over keuzes die we maken; hoe en wanneer we op weg gaan en op welke manier hoort hierbij. Bijvoorbeeld of we deelmobiliteit gebruiken of een OV-chipkaart. Bereikbaarheid van een bestemming of het gemak van het gebruik van een vervoersmiddel kunnen ook deze keuze beïnvloeden, evenals onze persoonlijke voorkeuren en gewoonten.

Mobiliteit is kortweg een systeem dat het geheel omvat van infrastructuur, mobiliteitsdiensten, en de keuzes die we kunnen maken met betrekking tot ons vervoer, als persoon en voor goederen. Het is bovendien een open en dynamisch systeem, waarbij elke verandering invloed heeft op andere delen van het systeem. Dat vergt zorgvuldige en integrale afwegingen. De afstand tot een supermarkt of apotheek bepaalt mede de keuze voor de fiets of auto. De aanleg van nieuwe OV-lijnen en fietspaden heeft invloed op autogebruik, snelheidsregels beïnvloeden de verkeersveiligheid. Verkeer stopt bovendien niet bij de gemeentegrens, Veldhoven is onderdeel van een veel groter mobiliteitssysteem dat voorbij de regiogrenzen reikt. Onze keuzes kunnen daarmee ook invloed hebben op de mobiliteit in onze buurgemeenten.

Kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen en mobiliteitsdiensten beïnvloeden de keuzes die onze inwoners, bedrijven en bezoekers maken om zich te verplaatsen en hoe ze dit doen. Dit alles bij elkaar maakt duidelijk waarom in de toekomst andere keuzes nodig zijn. Het is een uitdaging om op zo'n manier afwegingen te maken dat de gemeente bereikbaar en toegankelijk blijft voor alle verkeersdeelnemers. Voor een deel op andere manieren dan we gewend zijn.

Voor welke mobiliteitsuitdagingen staat Veldhoven?

De Brainportregio groeit snel, en deze groei houdt naar verwachting de komende jaren ook in Veldhoven aan. Deze sterke economische groei leidt tot tienduizenden nieuwe banen, waarvan een groot deel in Veldhoven. Om dit mogelijk te maken is een aanzienlijke uitbreiding van het woningaanbod nodig, vooral van betaalbare woningen. Dit vraagt ook om een uitbreiding van verschillende soorten maatschappelijke voorzieningen als een huisarts, tandarts, een buurtcentrum of faciliteiten om te bewegen en sporten.

Meer inwoners, werkplekken en voorzieningen leiden tot meer verplaatsingen binnen de gemeente en naar bestemmingen elders. Tegelijkertijd is er nu al sprake van drukte, vooral tijdens de spitsuren. De knelpunten die ontstaan in de capaciteit van het huidige mobiliteitsnetwerk zijn onderzocht aan de hand van verkeersmodellen. Dit lichten we toe in bijlage B.

De groei in mobiliteit heeft daarnaast gevolgen voor onder meer ruimtegebruik, stikstofuitstoot, geluid en luchtkwaliteit. In Veldhoven kan een groei in het aantal verplaatsingen niet langer worden opgevangen door de bestaande auto-infrastructuur uit te breiden. De beschikbare openbare ruimte is schaars. Het is belangrijk om deze efficiënt te gebruiken voor duurzame mo-

[Lees verder ►](#)



- ▶ biliteit. Maar ook voor andere belangrijke uitdagingen, zoals de woningbouwopgave, klimaatbestendigheid, de energietransitie en een aantrekkelijke en groene omgeving. Deze en andere beleidsuitgangspunten van Veldhoven zelf en andere overheden staan beschreven in bijlage A.

Een nieuwe mobiliteitskoers is nodig

Met een nieuwe koers willen we Veldhoven, als vitaal onderdeel van Zuidoost-Brabant, ook in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar houden. Voor personenmobiliteit gaat de aandacht vooral uit naar een nieuwe multimodale balans. Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en ruimte-efficiënte mobiliteit (OV en deelmobiliteit) krijgen meer prioriteit. Ook zetten we in op de sterk toenemende vraag naar schoon, (licht) elektrisch vervoer voor alle typen gebruikers. Voor stads-, bouw- en bedrijfslogistiek ligt de focus op schonere mobiliteit, overslag naar kleiner materieel en het voorkomen van onveilige situaties. Bijvoorbeeld tussen zwaar transport en het groeiende aantal mensen dat loopt en fietst.

Voor een koerswijziging van het beleid is het belangrijk dat een samenhangend en toekomst-vast geheel van strategische beslissingen genomen wordt. Dit betekent dat nauwe samenwerking nodig is met omliggende gemeenten en de regio. Maar ook samenwerking op andere beleidsterreinen in de organisatie zelf is belangrijk.

Voor een koerswijziging van het beleid is het belangrijk dat een samenhangend en toekomst-vast geheel van strategische beslissingen genomen wordt. Dit betekent dat nauwe samenwerking nodig is met omliggende gemeenten en de regio. Maar ook samenwerking op andere beleidsterreinen in de organisatie zelf is belangrijk.



Probleemstelling:

Zonder aanpassingen in het mobiliteitsbeleid loopt het huidige mobiliteitssysteem vast en komt een gezonde en duurzame leefomgeving in gevaar.

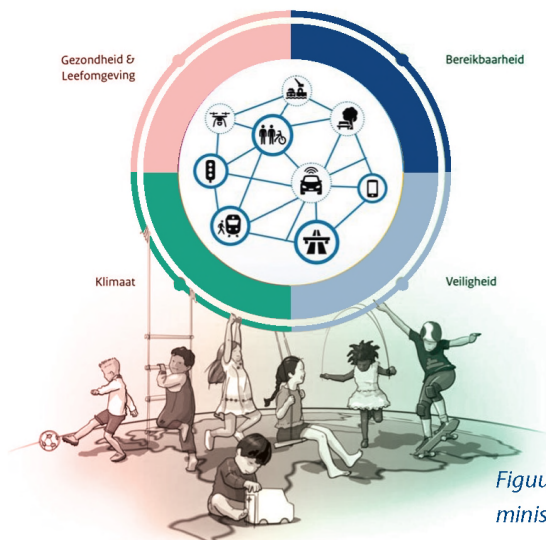
De ambitie van Veldhoven



Doelstelling:

Onze ambitie is een duurzaam, veilig, bereikbaar, inclusief, gezond en leefbaar mobiliteitssysteem.

Veldhoven draagt zo haar deel bij aan het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid voor alle groepen gebruikers. We dragen zo ook bij aan het behoud en de versterking van de landelijk erkende mainportfunctie van de Brainportregio. Een groene, gezonde, leefbare, inclusieve en veilige omgeving voor iedereen in Veldhoven zijn hiervoor de randvoorwaarden. In figuur 2 is dit schetsmatig weergegeven.



Figuur 2: Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



Veldhoven zet in op transitie naar duurzame mobiliteit

Veldhoven moet bereikbaar blijven, ondanks de groei in het aantal verplaatsingen. Daarom zetten we in op een transitie naar duurzame mobiliteit.

Om daaraan meer inhoud te geven en de koppeling met andere beleidsvelden concreter te maken, zijn enkele aanvullende ontwerpprincipes van belang:

1. Brede welvaart en inclusie.
2. De voetganger en fietser als basis voor het mobiliteitssysteem.
3. Het principe van de 15-minutenstad;
4. Goede organisatie van stad-, bouw, en bedrijfslogistiek.

Elk van deze aspecten wordt hierna behandeld. Bij de keuzes die we in de toekomst maken moeten we steeds nagegaan of de uitkomsten ook in lijn zijn met deze principes. Zo zorgen we dat we klaar voor de toekomst zijn.



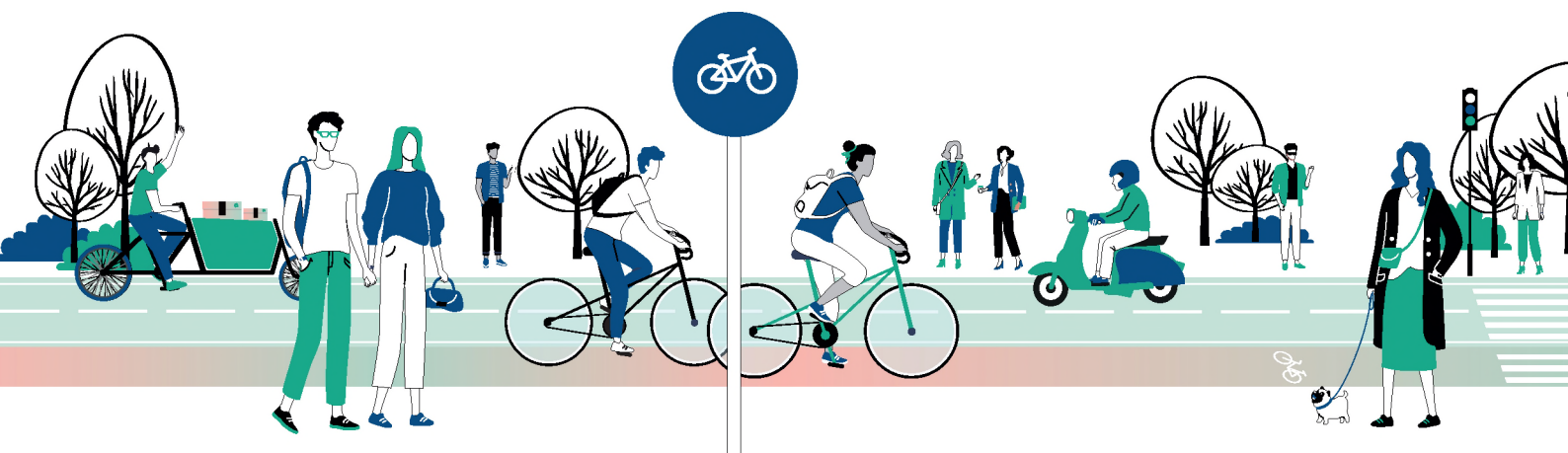
Oplossingsrichting:

Veldhoven zet in op een transitie naar duurzame mobiliteit. Dit betekent dat bij personenmobiliteit primair in wordt gezet op voetgangers, fietsers en OV. Stad-, bouw- en bedrijfslogistiek moeten vooral schoner, stiller en veiliger worden.

Transitie duurzame mobiliteit

Als onderdeel van een ambitieuze en innovatieve regio richten we ons op een brede overgang, een transitie, naar duurzame mobiliteit. Het centraal stellen van lopen, fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit speelt daarin een cruciale rol. Dat gaat niet van vandaag op morgen. Transities zijn langdurige en ingrijpende processen, met aanzienlijke maatschappelijke impact en op een hoog schaalniveau, vergelijkbaar met de overgang van paard en wagen naar de auto. Hoewel deze visie zich uitstrekt tot 2040, kan de transitie zeker verder reiken in de tijd. Het is voor Veldhoven van groot belang om weloverwogen, toekomst-vaste keuzes te maken die de gewenste ontwikkeling mogelijk (blijven) maken, stimuleren en faciliteren. De verschillende processen en type maatregelen om op een transitie te sturen staan beschreven in bijlage C.

[Lees verder ►](#)



► Integrale benadering voor mobiliteit

Een transitie naar duurzame mobiliteit omvat niet alleen hoe en waarmee we ons in de toekomst verplaatsen, maar ook duurzaamheid, klimaat, sociaal-maatschappelijke en sociaal-institutionele factoren. Ook ruimtelijke en economische overwegingen spelen daarbij een belangrijke rol. Het is voor Veldhoven van belang om de samenhang tussen al deze factoren te bewaken, nu en in de nabije toekomst.

1. Brede welvaart en inclusie

De samenhang tussen verkeer, logistiek, mobiliteit en parkeren en de impact ervan op economische, sociale en maatschappelijke functies is onmiskenbaar. De inrichting van het wegennet en de beschikbaarheid van mobiliteitsfaciliteiten en -diensten bepalen in grote mate hoe mensen zich kunnen verplaatsen. In lijn met de ambitie om een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren, komt actieve mobiliteit (lopen en fietsen) op de eerste plaats in beleidskeuzes. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat de huidige wegcategory (30, 50, 60, 70 en 80 km/uur-wegen) in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan heroverwogen -en zo nodig aangepast- moet worden. Er is meer aandacht nodig voor andere manieren om te reizen dan (alleen) in de (vracht)auto, zowel kwantitatief als kwalitatief.

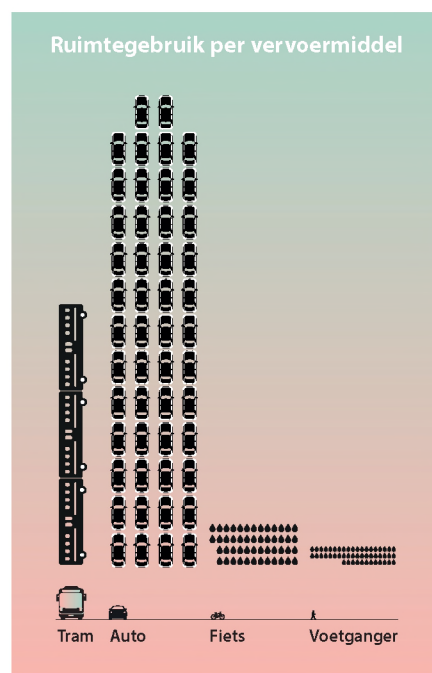
De omgekeerde mobiliteitspiramide (zie figuur 3) nemen wij als leidraad om de transitie naar duurzame mobiliteit te duiden en vorm te geven. De voetganger heeft de hoogste prioriteit, gevolgd door de fietser, het openbaar vervoer, stadslogistiek, vervolgens de deelauto en tot slot de privéauto. Deze volgorde weerspiegelt de mate van duurzaamheid en impact van verplaatsingen op ruimtegebruik: voetgangers hebben de minste impact, terwijl (personen en vracht) auto's de grootste impact hebben (zie figuur 4). Figuur 3 toont een paradox: juist door andere vervoerwijzen meer ruimte te geven en het gebruik ervan te faciliteren en stimuleren kunnen we ook in de toekomst de auto blijven gebruiken.

Het doel van het werken in deze volgorde is stimuleren van vooral actieve, gezonde mobiliteit (lopen en fietsen) en ruimte-efficiënte mobiliteit (OV en deelmobiliteit). Reizen met de auto blijft mogelijk, maar is soms minder snel en efficiënt. Alleen op die manier kan de ruimtelijke impact van de groei goed worden opgevangen, terwijl tegelijkertijd de bereikbaarheid per auto op lange termijn blijft verzekerd. We maken van Veldhoven een 'beweegvriendelijke' stad omdat we lopen en fietsen op één zetten met aandacht voor groen en klimaat.

[Lees verder ►](#)



Figuur 3: Prioriteit voor lopen, fietsen en OV. Geïnspireerd op de Reverse Traffic Piramide (2001) door de Bicycle innovation lab.



Figuur 4: Ruimtegebruik per vervoermiddel. Bron: De Bewegvriendelijke Stad (2017) Urhahn | stedenbouw & strategie



► 3. Lokale voorzieningen op fiets en loopafstand, de 15 minuten stad

In het Veldhovense beleid voor ruimtelijke ordening is het nodig om rekening te houden met reistijd en routes voor langzaam verkeer bij het plaatsen van voorzieningen. We zorgen ervoor dat voorzieningen op loop- of fietsafstand bereikbaar zijn, zodat langzaam verkeer een makkelijke en aantrekkelijke manier van verplaatsen wordt. Dit noemen we het concept van de '15-minutenstad.' In dit idee van de compacte stad, met meer gemengde functies, komen woningen, werkplekken en voorzieningen dicht bij elkaar. Dat maakt het mogelijk om met minder en kortere verplaatsingen meerdere bestemmingen te bereiken. Lange autoritten zijn daardoor minder nodig. Binnen Veldhoven wordt de fiets nu al het meest gebruikt, maar we zien dit aandeel graag toenemen. En in de toekomst is dat ook nodig.

We geven voorrang aan de 15-minuten bereikbaarheid van in verhouding veel bezochte bestemmingen, zoals:

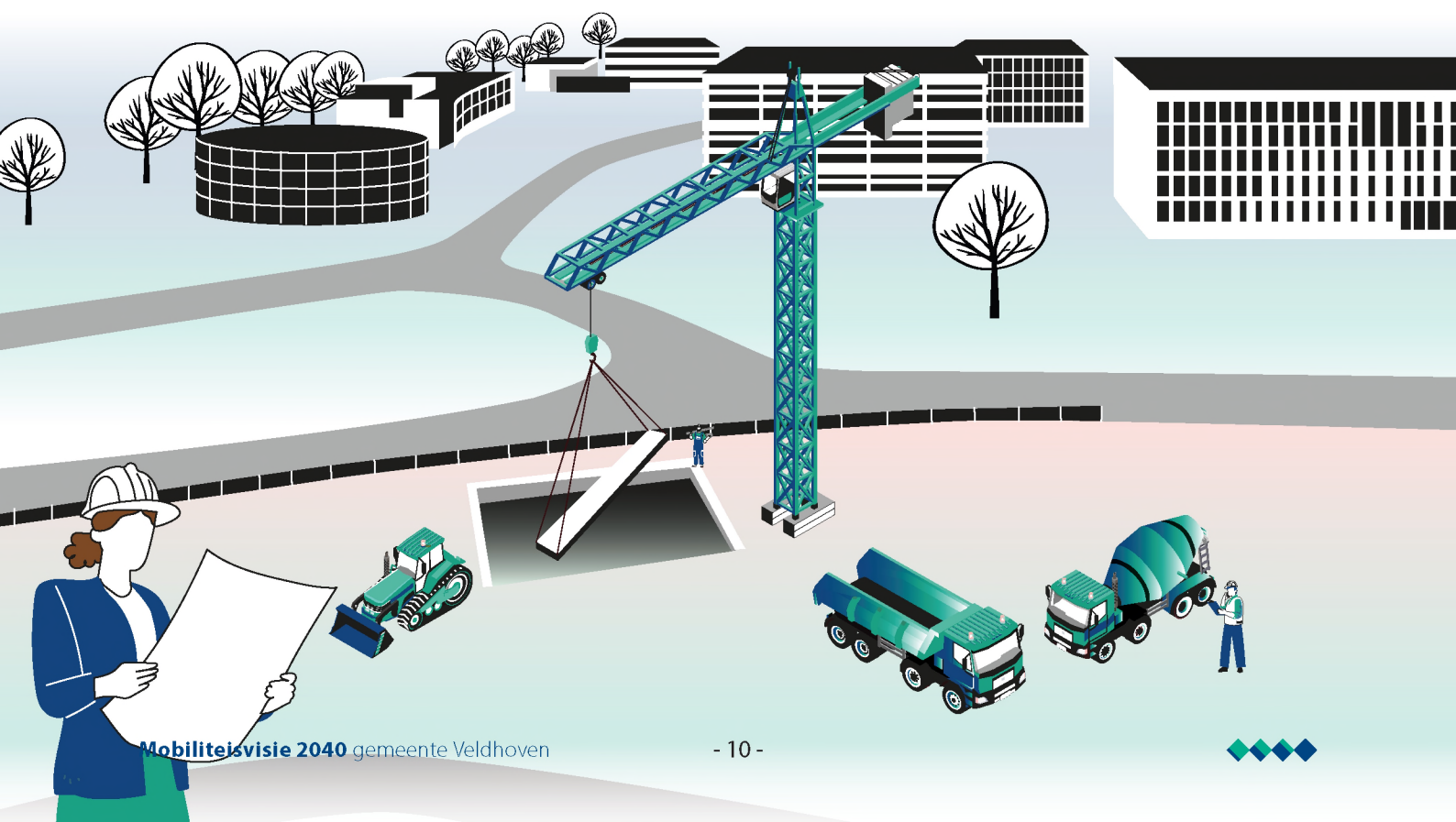
- ◆ educatieve voorzieningen (zoals scholen);
- ◆ winkelvoorzieningen (zoals supermarkten);
- ◆ zorgvoorzieningen (zoals de huisarts);
- ◆ vrijetijdsvoorzieningen (zoals sportvelden);
- ◆ overstapvoorzieningen naar OV (zoals (HOV)bushaltes en HUB's).

Die voorrang geldt voor een deel ook voor werknemers en bedrijventerreinen, waarbij de nadruk ligt op wandelroutes tussen haltes van het (hoogwaardig) openbaar vervoer en de eindbestemmingen. We verbeteren met deze aanpak de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen en we moedigen actieve mobiliteit aan als een goed alternatief voor gemotoriseerd vervoer. Deze aanpak kent verschillende uitkomsten: wie dichtbij Eindhoven woont heeft meer te kiezen dan wie er ver(der) vanaf woont. Deze laatste genoemde groep inwoners is afhankelijker van het aanbod in Veldhoven zelf.

4. Goed georganiseerde stads-, bouw- en bedrijfslogistiek

Goederenvervoer kent een andere dynamiek dan personenvervoer. Waar kleine pakketten steeds vaker met cargofietsen en kleine elektrische voertuigen worden bezorgd, blijven voor een groot deel van het goederenvervoer voertuigen nodig. Denk aan bestelbussen, en vrachtwagens.

[Lees verder ►](#)



- ▶ Voor goederenvervoer maken we onderscheid naar stads-, bouw, en bedrijfslogistiek. Stadslogistiek omvat de bevoorrading van detailhandel en horeca in centrumgebieden. Bouwlogistiek bestaat uit verkeer voor het leveren van bouw materiaal, uit bouwvoertuigen zelf en het vervoer van personeel van en naar de bouwplaats. Bedrijfslogistiek is het transport dat nodig is voor het aanleveren van grondstoffen en halffabricaten en voor het afleveren van (semi)producten.

In een transitie naar duurzame mobiliteit zetten we in op:

1. Schoner vervoer met minder uitstoot van CO₂ en stikstofoxiden. Hiervoor zijn (laad)infrastructuur en voorzieningen voor duurzame logistiek nodig. Ook kan gedacht worden aan onderzoek naar (de nut en noodzaak van) het invoeren van milieuzones in delen van Veldhoven;
2. Het maken of benutten van overslagpunten waar grotere voertuigen goederen centraal aanleveren en waar vervolgens overslag plaatsvindt naar kleinere en schonere vervoermiddelen. Kleinere voertuigen zijn bijvoorbeeld bestelbussen of cargofietsen;
3. Het scheiden van verkeersstromen in ruimte en/of tijd. We voorkomen daarmee onveilige situaties tussen zwaar transport en het groeiende aantal voetgangers en fietsers.



Strategische kaders

We maken de transitie naar duurzame mobiliteit mogelijk. We nemen daarbij vier strategische kaders als uitgangspunt. Die gebruiken we als verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid van Veldhoven.

1. Groei van autoverkeer beperken, aanwezige autoverkeer verduurzamen

Het is van groot belang om verdere groei van autoverkeer, vooral tijdens de spitsuren, tegen te gaan. Er kan niet of nauwelijks extra wegcapaciteit worden toegevoegd, niet in Veldhoven maar ook niet op het hoofdwegennet. Het belangrijkste bestaande knelpunt zijn de (spits) verplaatsingen tussen Veldhoven en de omliggende gebieden, vooral met Eindhoven en de Randweg A2. Deze knelpunten nemen in zwaarte flink toe als geen actie wordt ondernomen (zie bijlage B).

Autoverkeer blijft in de toekomst een rol spelen. Met name voor langere afstanden, maar ook voor het vervoeren van grotere hoeveelheden (bijvoorbeeld wekelijkse boodschappen) of omvangrijke goederen (zoals bij een verhuizing of bouwpakketten van de doe-het-zelf-zaak). Maar ook om er met het gezin of groter gezelschap op uit te trekken. In de transitie naar duurzame mobiliteit is het belangrijk dat noodzakelijk autoverkeer schoon en elektrisch wordt. Hiervoor is voldoende mogelijkheid tot laden nodig.

Bijkomend is meer aandacht nodig voor klimaatverandering en milieu. Hittestress en wateroverlast zijn bijvoorbeeld steeds vaker aan de orde. Dat heeft ook impact op de (uitwerking van de) mobiliteitsopgaven en het ruimtegebruik. Meer asfalt en meer parkeerplaatsen zijn niet, of niet automatisch, meer de oplossing. Er is geen ruimte voor, maar door klimaatverandering en milieu moet ook naar een nieuwe balans worden gezocht. Met oplossingen waarbij vooral gekeken moet worden naar alternatieven voor de auto.

2. Faciliteren en stimuleren van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit

Om de extra verplaatsingen mogelijk te maken, is het noodzakelijk om alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit beter te faciliteren en het gebruik ervan te stimuleren. In het bijzonder hechten wij belang aan de ontwikkeling en verfijning van de openbaar vervoer netwerken (zoals de HOV4), (snel)fietsroutes (zoals de F67), het aansluiten op regionale hubs (parkeren op afstand) en de ontwikkeling van kleine overstappunten (microhubs) in Veldhoven zelf. Samenwerking in en met de regio, de provincie en mobiliteitsaanbieders als Hermes is daarvoor cruciaal.

Het doel is om de uitgangspunten voor meer actieve mobiliteit en ruimte-efficiënte mobiliteit en minder autogebruik, vanaf het begin te waarborgen. We kunnen bijvoorbeeld voorwaarden stellen aan ontwikkelaars en bouwers om deze doelstellingen te ondersteunen. Daarnaast is het belangrijk dat we aandacht hebben voor de inrichting van bestaand stedelijk gebied.

Om duurzame mobiliteit mogelijk te maken moeten we specifieke maatregelen niet als losstaande initiatieven zien, maar vooral in onderlinge samenhang. HOV4 is waarschijnlijk het omvangrijkste project van Veldhoven in de komende jaren. Dat biedt kansen om naast meer gebruik van het OV, ook andere doelen waar te maken. Denk hierbij aan woningbouw en voorzieningen dichtbij haltes en een goede verbinding te voet, met de fiets of via deelmobiliteit van en naar haltes vanuit ook andere delen van Veldhoven.

We zetten gericht in op afspraken met ontwikkelaars en werkgevers en campagnes, gericht op (nieuwe) inwoners en werknemers in Veldhoven. Hiermee versterken we de transitie naar duurzame mobiliteit. Veel nieuwe inwoners en nieuwe werknemers betekent ook grote groepen mensen die bewust gemaakt kunnen worden van de mogelijkheden tot anders reizen. Zij gaan namelijk nieuwe vervoerskeuzes maken. De gedragskant is even belangrijk als de beschikbaarheid van infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

[Lees verder ►](#)



► 3. Gebiedsgerichte aanpak voor wonen en werken

Veldhoven kent een verscheidenheid aan gebieden, met verschil in functies, kwaliteiten en opgaven. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en een duurzame, gezonde leefomgeving te waarborgen, vraagt de invulling van de mobiliteitstransitie om een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij moet onder andere een betere afstemming komen tussen wonen en werken.

In stedelijke gebieden is het aandeel verplaatsingen te voet, met de fiets of het OV aanzienlijk hoger dan in landelijk gebied. In stedelijk gebied is de noodzaak daarvoor ook het grootst. Veldhoven kent in 2040 zowel een hoog stedelijk karakter als een meer landelijk en dorps karakter. Een transitie vraagt om het opbouwen van nieuwe gewenste ontwikkelingen en het afbouwen van onderdelen die niet meer passen bij de toekomst (uitwerking van het mogelijk maken van een transitie in bijlage C). Dit vraagt voor verschillende gebieden in Veldhoven om een andere invulling. In specifieke situaties kan dat leiden tot een andere weginrichting, bijvoorbeeld om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid te verbeteren. Er is dus een gebiedsgerichte aanpak nodig voor de transitie naar duurzame mobiliteit.

In landelijk gebied blijft waarschijnlijk meer ruimte voor de personenauto. Maar ook zij die daar wonen of werken zijn voor bepaalde bestemmingen beter uit met gebruik van de fiets of het OV en/of moeten op afstand parkeren. In stedelijk gebied kan en moeten we verder inzetten op verdichting en voorrang geven aan lopen, fietsen en OV. Hierbij horen ook passende overstapplaatsen (HUBs), strategisch geplaatste parkeervoorzieningen en passend parkeerbeleid – gedifferentieerd naar verschillende plaatsen. Hierbij kan gedacht worden aan betaald parkeren of blauwe zones. In gebieden waar goede alternatieven voor de auto zijn, kan er bij nieuwe ontwikkelingen voor gekozen worden om het aantal parkeerplaatsen te beperken, bijvoorbeeld door het toevoegen van deelmobiliteit. Dat betekent een vernieuwend parkeerbeleid.

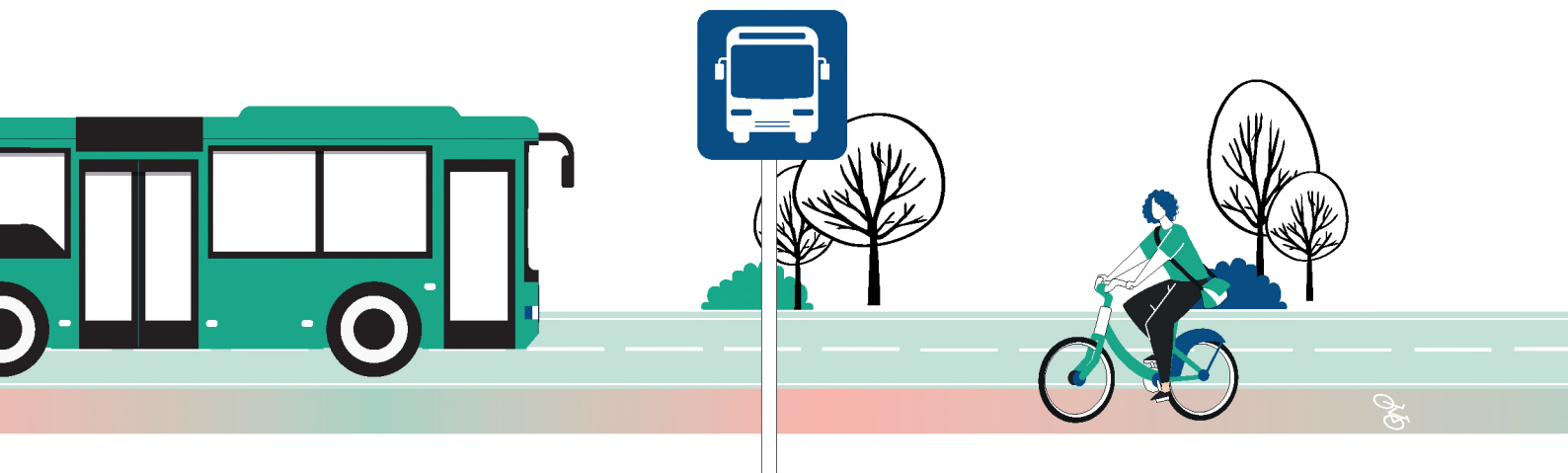
Een gebiedsgerichte aanpak is ook nodig ook voor stads-, bouw- en bedrijfslogistiek. De verschillende locaties voor horeca en detailhandel kennen hun eigen lokale dynamiek. De omvang van bouwprojecten vraagt om organisatie van meer of minder logistiek. En ook de belangrijkste werklocaties in Veldhoven hebben een eigen karakter. Schoner, stiller en veiliger verkeer anders, krijgt daarom het beste vorm met een gebiedsgerichte aanpak.

4. Aandacht voor doelgroepen, gedrag en leefstijlen

Een transitie naar duurzame mobiliteit komt uiteindelijk alleen tot stand door andere mobiliteitskeuzes. Die keuzes kunnen in principe alleen veranderen als er goede alternatieven er zijn. Vervolgens is een slimme aanpak nodig om dat andere gedrag ook te laten gebeuren. Een andere keuze/ander gedrag komt pas tot stand met passende aandacht voor:

- ◆ verschillende doelgroepen;
- ◆ hun leefstijlen;
- ◆ de mobiliteitsbehoeften die hierbij horen.

We brengen de verschillen in wensen en behoeften op het gebied van bereikbaarheid, bruikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid goed in kaart. Hierdoor zijn we er zeker van dat nieuw mobiliteitsbeleid zo goed mogelijk aansluit bij de variatie in voorkeuren en mogelijkheden.



Een gedragen mobiliteitsvisie

Draagvlak bij inwoners, bedrijven en (belangen)organisaties

We hebben bij het ontwikkelen van deze mobiliteitsvisie een breed participatieproces in de samenleving ingezet om draagvlak te toetsen en te creëren. De details van dit participatieproces zijn beschreven in bijlage D. Hieruit blijkt dat de meerderheid vindt dat verandering nodig is, maar deze verandering hoeft niet voor iedereen hetzelfde te zijn. Het is van belang om bedrijvigheid te behouden en ervoor te zorgen dat de auto binnen bepaalde voorwaarden beschikbaar blijft. Er is duidelijke variatie tussen verschillende soorten activiteiten en wijken in Veldhoven. Dat geeft aan dat een gebiedsgerichte aanpak nodig is in de verdere uitwerking tot een programma en projecten. Zo kunnen we aan de uiteenlopende behoeften van inwoners, bedrijven en (belangen)organisaties voldoen.

Een integraal plan – andere beleidsvelden

Wij hebben verschillende ambities en visies op diverse beleidsterreinen, elk met hun eigen uitdagingen. Deze mobiliteitsvisie heeft ook invloed op de manier waarop andere beleidsdomeinen omgaan met de openbare ruimte (en omgekeerd). Momenteel wordt de auto in verschillende domeinen vaak nog als vanzelfsprekend beschouwd. Het is echter noodzakelijk om kritisch te heroverwegen wat de rol van de auto moet zijn, zowel voor bereikbaarheid als parkeermogelijkheden. We hebben aandacht voor het verbeteren van de kwaliteit van voorzieningen voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. Dit vereist bij beleidsvorming en planontwikkeling meer interne samenwerking en afstemming tussen de diverse beleidsterreinen.

Bovendien hebben ook andere belangrijke uitdagingen invloed op de inrichting van de openbare ruimte. Denk hierbij aan klimaatbestendigheid, waterbeheer, de behoefte aan woningbouw, en het maken van een aantrekkelijke, gezonde en groene openbare ruimte. Deze onderdelen concurreren veelal om dezelfde beperkte ruimte als mobiliteit en bereikbaarheid. Ook de grote uitbreiding van het aantal laadpalen die is voorzien, vormt een uitdaging.



Vervolgstappen

Vervolgstep 1 - Mobiliteitsprogramma

De volgende stap is deze Mobiliteitsvisie concreter maken in een Mobiliteitsprogramma

De vervolgstap op deze mobiliteitsvisie is om deze voorgestelde strategie duidelijker te maken met een mobiliteitsprogramma. Hierin werken we de maatregelrichtingen gedetailleerder uit in netwerken, doelstellingen voor verplaatsingen met verschillende vervoerswijzen en doelstellingen voor thema's. Hoe kunnen we en gaan we de ambities waarmaken, wat is nodig om de groei van het autogebruik te keren. Denk daarbij ook aan verkeersveiligheid, gedrag en het voorkomen van ongewenste neveneffecten. Op basis van dit programma vernieuwen we vervolgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en de parkeernormennota. Daarin worden maatregelen, projecten, kosten en planningen vastgelegd. Het is verstandig om de mobiliteitsvisie, het mobiliteitsprogramma en het GVVP eens in de vijf jaar te herzien. Een goede monitoring is nodig om in deze processen tijdig en op de juiste wijze bij te kunnen sturen.

Vervolgstep 2 - Organisatie

Bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie in een mobiliteitsprogramma onderzoeken we de behoefte aan strategie, data, vergunningen, handhaving en dergelijke. De ambachtelijke organisatie moet daarop voldoende voorbereid zijn, om de acties uit het mobiliteitsprogramma uit te voeren.

Naast het opstellen van een mobiliteitsprogramma is het belangrijk om meteen te beginnen met het scheppen van voorwaarden voor de duurzame mobiliteitstransitie. Met deze visie maken we andere keuzes in beleids- afwegingskaders. Ook pakken we nieuwe thema's op zoals (bouw)logistiek en microhubs. Welke geven we voorrang? Hiervoor is regionale afstemming, overleg en strategie noodzakelijk. Ook is het nodig om toekomstige ontwikkelingen beter te kunnen monitoren op basis van betrouwbare, actuele informatie. Dit vraagt om dataverzameling en verwerking. Het is belangrijk dat de ambtelijke organisatie hierop voldoende is voorbereid.

Eerste aanzet onderwerpen Mobiliteitsprogramma

In figuur 5 staan enkele voorbeelden van thema's en de mogelijke uitwerking ervan die in het Mobiliteitsprogramma aan bod (kunnen) komen. Deze lijst is zeker niet volledig en wordt aangevuld bij het opstarten van het programma. Ook wordt straks aan ieder thema in het Mobiliteitsprogramma een uitvoeringsprogramma en een uitvoeringstermijn gekoppeld. Thema's kunnen ingedeeld worden per vervoerswijze of vraagstuk. Als voorbeeld houden we voor nu de thema's Gezondheid & Leefomgeving, Bereikbaarheid, Veiligheid en Klimaat aan. Dit zijn de thema's uit figuur 2 van de Mobiliteitsvisie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

[Lees verder ►](#)

Thema	Project
Gezondheid & Leefomgeving	✓ Een analyse van de weginrichting met meer ruimte voor de fiets en de voetganger
	✓ Fietsnetwerk actualisere
Bereikbaarheid	✓ Onderzoek naar toekomstig openbaar vervoer-netwerk
	✓ Mogelijkheden dynamisch verkeersmanagement, SMART-Mobility en Intelligente verkeers-systemen onderzoeken
Veiligheid	✓ Verkeersveiligheidsscan
	✓ Opstellen voorlichtings- en educatieplan
Klimaat	✓ Beleid opstellen over faciliteren van elektrische vervoersvormen in de openbare ruimte
	✓ De impact van mobiliteit op de luchtkwaliteit in kaart brengen

Figuur 5: Voorbeelden projecten in Mobiliteitsprogramma (onderverdeeld naar thema)



- ▶ Sommige thema's kunnen snel, andere wat later opgepakt worden, maar worden wel al in het programma opgenomen. Thema's voor de korte termijn (binnen nu en 3 jaar) zijn bijvoorbeeld:
 - ◆ Parkeerbeleid/Parkeernormennota actualiseren
 - ◆ Fietsnetwerk actualiseren

Thema's die mogelijk wat later opgepakt kunnen worden zijn bijvoorbeeld:

- ◆ Mogelijkheden dynamisch verkeersmanagement, SMART-Mobility en Intelligente verkeerssystemen (ITS) onderzoeken
- ◆ Onderzoek naar vervoersarmoede in Veldhoven
- ◆ Beleid nieuwe mobiliteitsvormen

Voor de lange termijn kan gedacht worden aan de tangent Brainportlijn, wat de eerstkomende jaren nog niet is voorzien. In het algemeen staat vast dat vooral het doorzetten van de hiervoor beschreven koers van belang blijft, bijgesteld in de toekomst op basis van voortschrijdend inzicht. Voor de lange termijn is vooral van belang in beeld te houden wat de gevolgen van voortgaande groei zijn en met keuzes in het heden rekening houden met daarvoor in de toekomst benodigde oplossingen, bijvoorbeeld via ruimtereserveringen.



Colofon

Deze mobiliteitsvisie is een uitgave van de gemeente Veldhoven en opgesteld door Royal HaskoningDHV.

Inhoud en tekst: Royal HaskoningDHV en gemeente Veldhoven
Vormgeving: Seña Ontwerpers

November 2023