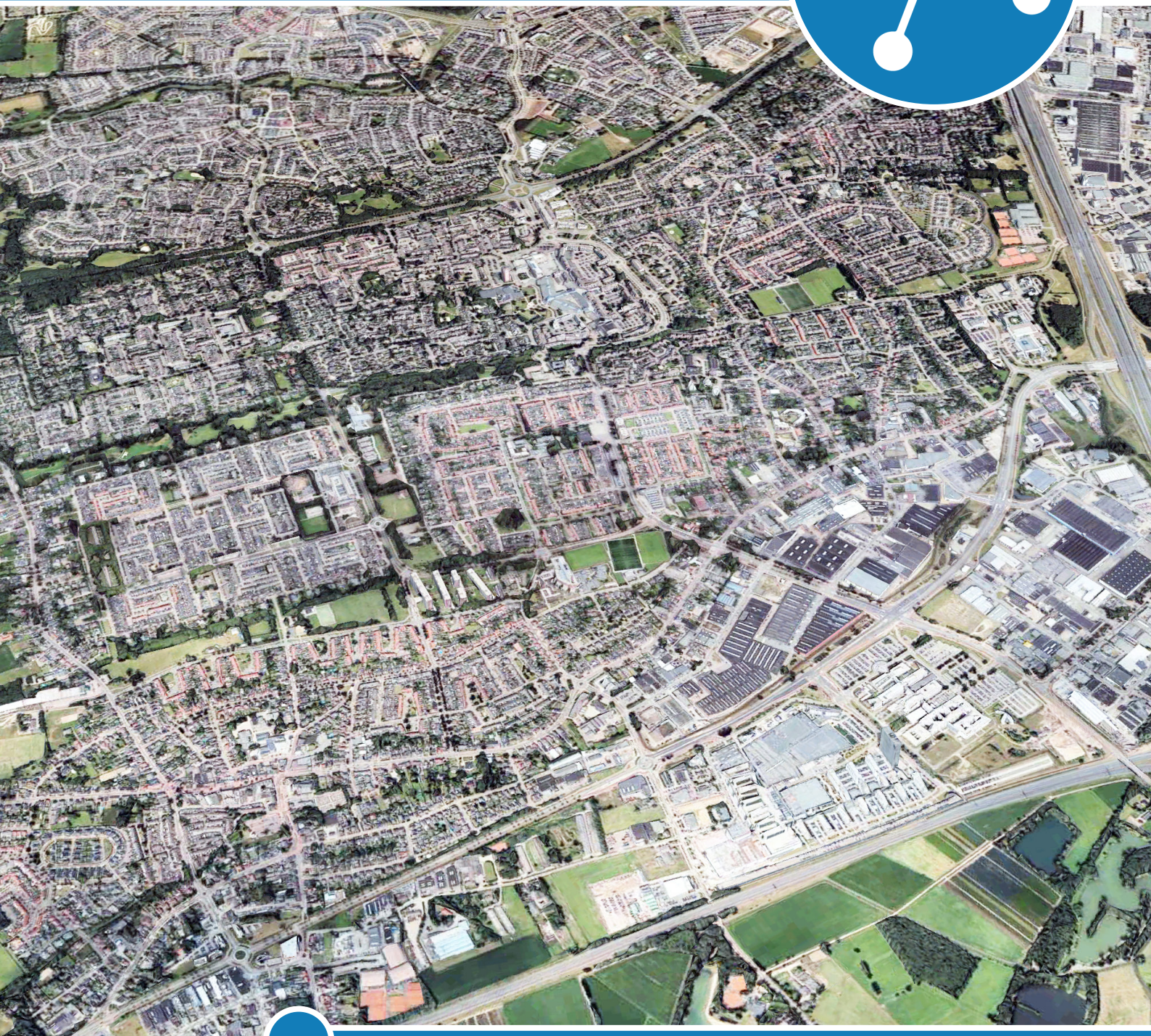


GVVP VELDHOVEN





Opgesteld door: Gemeente Veldhoven
Accent Adviseurs, Studio Bereikbaar
Datum: 1 mei 2019

SAMENVATTING

Veldhoven is een gemeente die op ruimtelijk-economisch vlak op diverse schaalniveaus functioneert en de stadse en dorpse kwaliteiten combineert. De groei van de economie rond en in Veldhoven blijft hierdoor voortzetten. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen zorgen ervoor dat Veldhoven succesvol is en nog aantrekkelijker wordt om te wonen, werken en recreëren. De keerzijde van deze ontwikkelingen is dat de druk op de mobiliteit, door de toename in bewoners en werknemers, wordt versterkt. Binnen dit spanningsveld moeten verschillende keuzes voor het toekomstige mobiliteitssysteem van Veldhoven worden gemaakt.

Het VerkeersCirculatiePlan (VCP), dat in 2007 werd vastgesteld, heeft sindsdien richting gegeven aan het verkeersbeleid van de gemeente. Het plan gaf nadrukkelijk aandacht aan de aanleg van ontbrekende verkeersstructuur, daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. Het plan is inmiddels 'op leeftijd', waardoor er behoefte is aan een actualisatie van het verkeersbeleid van de gemeente. Hierbij ziet de gemeente het landelijke, provinciale en regionale beleid als richtinggevend voor Veldhoven.

De relatie tussen mobiliteit met de andere regionale thema's zoals economie, energietransitie en de transitie van het landelijk gebied is sterk. Voor het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zoeken we daarom naar mogelijkheden om de diverse beleidsniveaus in Veldhoven te koppelen en zo meerwaarde te creëren. Het GVVP wordt hierbij onder andere in samenhang met het beleid van het Maatregelenpakket De Run bekeken, omdat de beleidsdoelen veel overlap vertonen. Al deze aspecten leiden tot een breder georiënteerd GVVP, waarin er naast aandacht voor de auto ook aandacht is voor alternatieven hierop.

In het verlengde van deze oriëntatie vormen 10 thema's (verkeersveiligheid, verkeerseducatie, leefbaarheid, Smart Mobility, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeren, fiets, openbaar vervoer, voetganger en gemotoriseerd verkeer) samen een brede uitwerking van de ambities voor verkeer en vervoer in Veldhoven. In elke module

wordt ingegaan op een van de thema's. Voor de "snelle" lezer geeft de deelconclusie aan het begin van elke module een overzicht van diens inhoud.

Wanneer het GVVP is vastgesteld dient het als kaderstellend beleid. Het biedt dan de kaders voor verkeersbeleid voor projecten welke de komende jaren worden uitgevoerd. Dit houdt ook in dat na vaststelling van het GVVP door de raad, binnen deze kaders op uitvoeringsniveau nog aanpassingen door te voeren zijn, vanuit bijvoorbeeld een samenspraakproces met belanghebbenden.

Het GVVP geeft niet aan wanneer bepaalde straten worden gereconstrueerd, dit wordt bepaald vanuit het IBOR (Integraal Beheer Openbare Ruimte). Binnen IBOR wordt een meerjarenplanning gemaakt van de wegen die moeten worden aangepakt. De daadwerkelijke uitvoering van een project komt tot stand nadat er, volgens het huidige geldige praktijkprogramma samenspraak, overleg heeft plaats gevonden met belanghebbenden, bewoners en/of bedrijven van een straat of wijk. Bij de uitvoering van maatregelen wordt dus, binnen de kaders, maatwerk geleverd op de situatie ter plaatse.

INHOUDSOPGAVE

1.	<i>Inleiding</i>	5	7.	<i>Module Parkeren</i>	29
1.1.	Aanleiding	5	7.1.	Deelconclusie	29
1.2.	Veldhoven in beeld	5	7.2.	Situatiebeschrijving	29
1.3.	Landelijk, provinciaal en regionaal beleid	7	7.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	30
		7	7.4.	Aanpak en maatregelen	31
1.4.	Mobiliteitsambities per thema	9			
1.5.	Leeswijzer	11	8.	<i>Module Fiets</i>	33
			8.1.	Deelconclusie	33
2.	<i>Module Veiligheid</i>	12	8.2.	Situatiebeschrijving	33
2.1.	Deelconclusie	12	8.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	33
2.2.	Situatiebeschrijving	12	8.4.	Aanpak en maatregelen	34
2.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	13			
2.4.	Aanpak en maatregelen	14	9.	<i>Module Openbaar vervoer</i>	38
			9.1.	Deelconclusie	38
3.	<i>Module Verkeerseducatie, - voorlichting en handhaving</i>	15	9.2.	Situatiebeschrijving	38
3.1.	Deelconclusie	15	9.3.	Samenhang met mobiliteitsambities	39
3.2.	Situatiebeschrijving	15	9.4.	Aanpak en maatregelen	40
3.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	15			
3.4.	Aanpak en maatregelen	16	10.	<i>Module Voetgangers</i>	42
			10.1.	Deelconclusie	42
4.	<i>Module Leefbaarheid</i>	19	10.2.	Situatiebeschrijving	42
4.1.	Deelconclusie	19	10.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	42
4.2.	Situatiebeschrijving	19	10.4.	Aanpak en maatregelen	43
4.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	19			
4.4.	Aanpak en maatregelen	20	11.	<i>Gemotoriseerd verkeer</i>	45
			11.1.	Deelconclusie	45
5.	<i>Module Smart Mobility</i>	22	11.2.	Situatiebeschrijving	46
5.1.	Deelconclusie	22	11.3.	Samenhang met mobiliteitsambitie	46
5.2.	Situatiebeschrijving	22	11.4.	Aanpak en maatregelen	47
5.3.	Samenhang met de mobiliteitsambitie	23			
5.4.	Aanpak en maatregelen	24	12.	<i>Financiële consequenties</i>	53
6.	<i>Module Ruimtelijke ontwikkelingen</i>	26			
6.1.	Deelconclusie	26		<i>Bijlagen</i>	
6.2.	Situatiebeschrijving	26		Fietsnetwerk	
6.3.	Samenhang met mobiliteitsambities	26		(H)OV-netwerk	
6.4.	Aanpak en maatregelen	27		Wegcategorisering	

(*1) De 9 gemeenten Eindhoven, Helmond, Oirschot, Best, Son en Breugel, Veldhoven, Waalre, Geldrop en Nuenen.

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING

Behoeft aan actualisatie GVVP

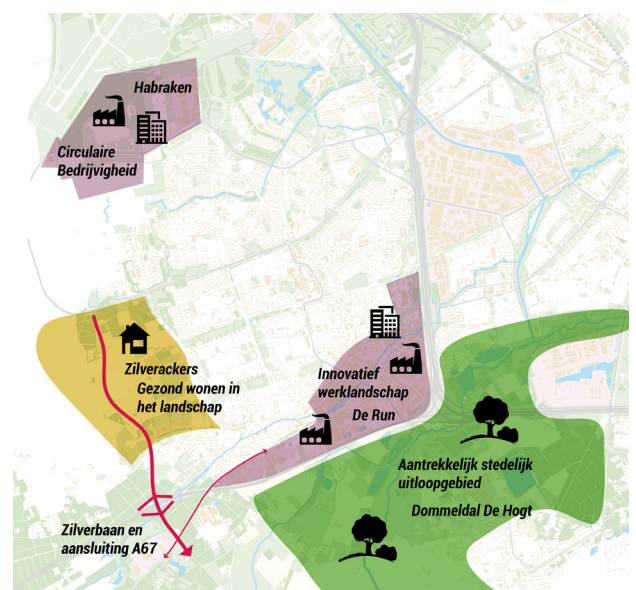
In 2007 heeft de gemeenteraad van Veldhoven het Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Dit plan geeft sindsdien richting aan het verkeersbeleid van de gemeente. Het plan is inmiddels 'op leeftijd'. Er is daarom behoefte aan een actualisatie van het verkeersbeleid van de gemeente. Het VCP is het vertrekpunt voor het actualiseren van het verkeersbeleid, waarbij we dit verbreden naar een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Actuele verkeerskundige onderwerpen en bestuurlijke voorkeuren worden in het beleid verwerkt. Zo wordt beleid wat raakvlak heeft met mobiliteit vanuit de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run meegenomen in het GVVP.

Het huidige VCP kent een sterke insteek op de verkeersstructuur van de gemeente. Het is wenselijk dat een meer brede uitwerking plaatsvindt, waarin alle verkeerskundige thema's een plek krijgen.

1.2. VELDHOVEN IN BEELD

Veldhoven is een gemeente die op ruimtelijke-economisch vlak op diverse schaalniveaus functioneert en de kwaliteiten van twee werelden combineert. Enerzijds is Veldhoven een verstedelijkte gemeente, die onderdeel uitmaakt van het Stedelijke Gebied Eindhoven (SGE (*1)) en de Brainportregio. Zo heeft Veldhoven veel technologiebedrijven (o.a. ASML, SIMAC, AO Smit, VDL en Merck) en grotere zorginstellingen (o.a. Maxima Medisch Centrum) binnen haar gemeentegrenzen, die een bijdrage leveren aan de nationale bekendheid van de gemeente. Anderzijds zijn de oude dorpsstructuren (zowel ruimtelijk als sociaal-maatschappelijk) nog merkbaar en worden deze structuren als kernwaarde beschouwd bij de verdere ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente.

De groei van de economie rond en in Veldhoven blijft mede door deze ontwikkelingen voortzetten. Om deze economische groei verder te kunnen continueren dienen voldoende aantrekkelijke woon- en werkmilieus gecreëerd te worden. Zo hebben de negen SGE-gemeenten als belangrijkste opdracht om de ambities van Brainport 2020 en de doorontwikkeling daarvan te faciliteren met hoogwaardige werkgebieden, een gevarieerd wervend woonklimaat en een aansprekend pakket aan voorzieningen. Hierbij speelt de ontwikkelpotentie van industrieterrein De Run een belangrijke rol: de centrale ligging in de Brainportregio op het kruispunt van cruciale economische- en mobiliteitsdragers vormen de bouwstenen voor de transformatie naar een aantrekkelijk werk- en verblijfslandschap. Daarnaast levert de ontwikkeling van Zilverackers een belangrijke bijdrage aan het faciliteren van een hoogwaardig woonklimaat evenals het samenwerkingsverband om Dommeldal De Hogt te transformeren naar een fijne werk en leefomgeving, waarbij de groene open ruimtes essentieel zijn voor het woonklimaat en het dorps karakter.



Figuur 1.1: enkele belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Veldhoven in kaart

Het speelveld voor Veldhoven

De bovenstaande ruimtelijk-economische ontwikkelingen zorgen ervoor dat Veldhoven succesvol is en nog aantrekkelijker wordt om te wonen, werken en recreëren. Gelet op de huidige economische ontwikkelingen is de komende 5 jaar een grote groei van het aantal werknemers op het bedrijventerrein te verwachten. Onder meer door de groei van ASML, maar ook door de ontwikkeling/herstructurering van De Run 2000 en De Run 4000. Daarnaast vinden niet alleen ontwikkelingen plaats in de zuidkant van Veldhoven, maar wordt ook aan de noordzijde het bedrijventerrein Habraken verder ontwikkeld. Verder wordt verwacht dat het aantal inwoners groeit tot tenminste ca. 47.000 in 2030.

De keerzijde van deze ontwikkelingen is dat de druk op de mobiliteit, door de toename in bewoners en werknemers, wordt versterkt. Ondanks het feit dat na Zilverackers nieuwe grote uitbreidingen aan de rand van Veldhoven niet meer aannemelijk zijn, bevinden zich binnenstedelijk nog potentiële ontwikkellocaties. Hierdoor neemt de druk op het ruimtegebruik verder toe en zodoende ook op het mobiliteitsgebruik. De verdere ontwikkeling van De Run en de aansluiting op de A67, inclusief de N69, en de Zilverbaan zorgen eveneens voor veranderende en extra verkeersbewegingen. De nationaal bekende bedrijven trekken namelijk veel lange afstand automobilititeit aan, omdat de medewerkers een

grote spreiding in woonplaatsen over het land hebben. Tegelijkertijd heeft de regio – en zodoende Veldhoven – de ambitie om een uitstekende bereikbaarheid voor de gebruiker te faciliteren. Hierbij spelen de ambities over veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en doorstroming vanuit de verschillende beleidslagen een belangrijke rol (meer hierover in 1.3). Met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het achterhoofd, borduurt dit GVVP voort op deze punten.

Binnen dit spanningsveld moeten verschillende keuzes voor het toekomstige mobiliteitssysteem van Veldhoven worden gemaakt. De focus is hierbij de laatste jaren verschoven richting de inzet van slimmere verkeers- en mobiliteitssystemen (iVRI's en Smart Mobility), het managen van mobiliteit (zoals Beter Benutten), deelconcepten (deelauto's en deelfietsen), de verbetering van de verkeersveiligheid en modal shifts (focus op collectief en openbaar vervoer, langzaam verkeer en fijnmazige verkeersnetwerken). Het verkeersbeleid, dat in 2007 werd vastgesteld (VCP), gaf nadrukkelijk aandacht aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd. Nu is er behoefte aan een breder georiënteerd GVVP, waarin er naast aandacht voor de auto ook aandacht is voor alternatieven. De ambities op dat vlak zijn hoog. Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2030.

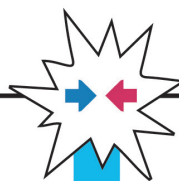
- Gezonde verstedelijking
- Aantrekkelijk woon- en leefklimaat
- Innovatief werklandschap

- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming
- Duurzaamheid



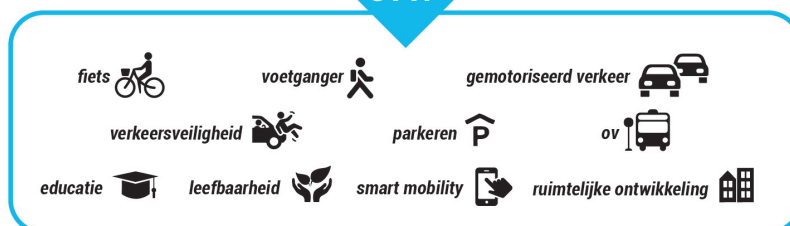
Ruimtelijk-Economische ambities

wederzijdse
beïnvloeding



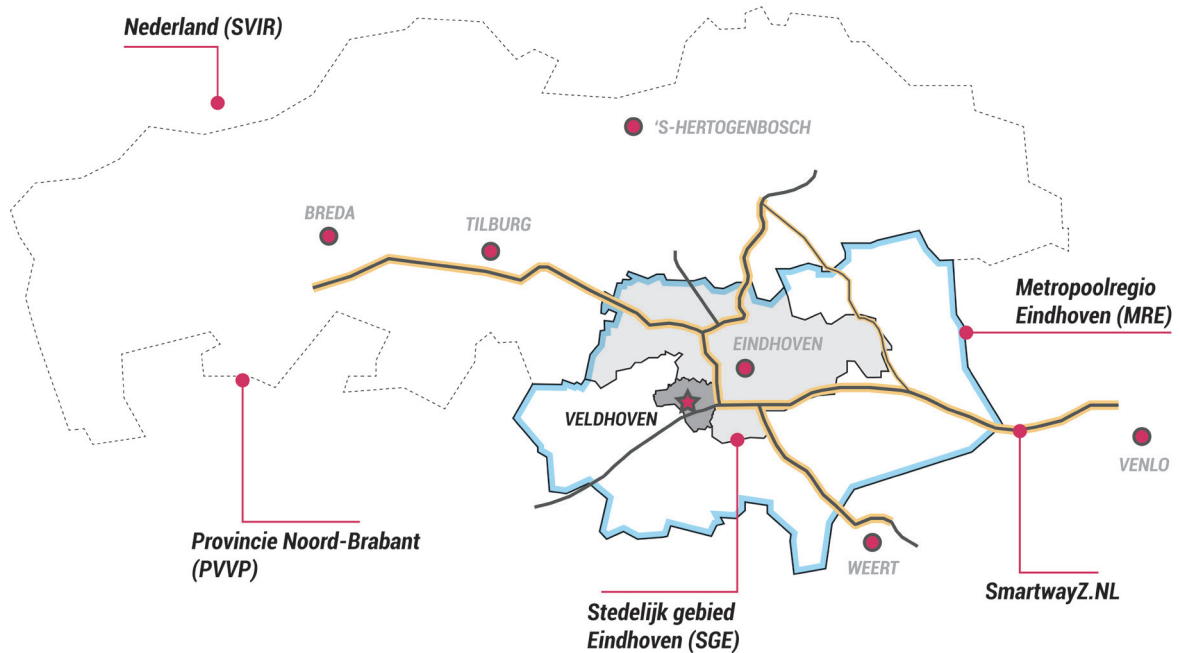
Mobiliteitsambities

GVVP



Figuur 1.2: Schematisch overzicht wederzijdse beïnvloeding ruimtelijk-economische ambities en mobiliteitsambities

Figuur 1.3: het landelijke, provinciale en regionale beleid



1.3. LANDELIJK, PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID

De gemeente Veldhoven is een van de partners in het SGE en de Bereikbaarheidsagenda en committeert zich tot deze regionale samenwerking en afstemming. Als onderdeel van de regionale samenwerking zet de gemeente blijvend in op onder andere Smart Mobility en de bereikbaarheid van de regio als geheel. Het beleid van de hogere overheden en de regio geeft hierbij richting voor de benadering van de vraagstukken in Veldhoven. Het is wenselijk dat het GVVP van Veldhoven wordt ingepast binnen de diverse beleidsniveaus (figuur 1.3). Op elke beleidsniveau zal kort worden ingegaan, waarna de ambities vertaald worden naar de benadering voor het GVVP.

Landelijk beleid

- *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*
Het verkeersbeleid op landelijk niveau is vastgelegd in de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR). De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid. De SVIR geeft de volgende essentiële onderdelen aan die ook relevant zijn voor Veldhoven:

- Afstemming met buurgemeenten is verplicht.
- Inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren).
- Mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei.
- Stimuleren van gebruik van de fiets.
- Verkeersveiligheid.
- Duurzame mobiliteit (CO2-reductie).

- *Beleidsimpuls verkeersveiligheid*

Om de verkeersveiligheidsdoelstellingen uit de SVIR te halen, is in 2012 de 'Beleidsimpuls Verkeersveiligheid' opgesteld door het Rijk en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). Geconstateerd is dat extra maatregelen nodig zijn en dat wordt ingezet op:

- Verbetering van de ongevallenregistratie.
- Focus op beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

In het verkeersbeleid van Veldhoven betekent dit vooral inzet op fiets, fietsvriendelijkheid en -veiligheid naast algemene verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen als aanvulling op de infrastructurele aanpak.

- *De Omgevingswet*

Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet heeft tot doel de fysieke leefomgeving verbeteren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De wet voorziet in meer afwegingsruimte om lokaal te besluiten over de leefomgeving en in een meer samenhangende benadering in beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving. Met de Omgevingswet worden uiteindelijk meer dan 25 wetten samengevoegd tot één wet. Hieronder vallen ook wetten ten aanzien van infrastructuur, verkeer- en vervoer, zoals de Tracéwet en op een later moment de Wegenwet.

Een van de verplichtingen uit deze wet is dat de gemeente een Omgevingsvisie moet vaststellen. De omgevingsvisie vervangt de planfiguur structuurvisie uit de Wro. Bijzonder is dat de Omgevingswet betrekking

heeft op de gehele fysieke leefomgeving. Daarom vervangt de omgevingsvisie op gemeentelijk niveau ook onder meer het Milieubeleidsplan, het Waterplan, en het Verkeers- en Vervoersplan. Dit betekent dat het nu voorliggende GVVP op termijn moet worden geïntegreerd in de gemeentelijke Omgevingsvisie.

Naast deze verplichting betekent de Omgevingswet ook een cultuuromslag, waarbij omgevingsbeleid veel integraler tot stand komt. Met voorliggend GVVP is gepoogd al een stap te zetten in de juiste richting.

Provinciaal beleid

- *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)*
Het PVVP (2006) wordt door de Brabantse Omgevingsvisie vervangen. In het PVVP gaf de provincie haar visie op verkeer en vervoer in Brabant. De provincie ging uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering, waarbij de mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven het uitgangspunt waren. Voor een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur is afstemming noodzakelijk tussen de verschillende netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Voorwaarden hierbij zijn (verkeers-)veiligheid en leefbaarheid. Afstemming dient plaats te vinden op de gehele verplaatsing, dus niet alleen op het eigen (gemeentelijke) infrastructuurnetwerk.

De provincie Noord-Brabant heeft ervoor gekozen om haar beleid in 2017 en 2018 in een proces rondom de 'Toekomst van Mobiliteit in Brabant' te actualiseren. De regionale gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven bieden de regionale Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' aan als input voor dit traject. Daarbij vindt aanscherping naar een Brabants samenhangend beleid plaats, maar de hoofdlijnen (van o.a. het PVVP) blijven overeind. In het traject wordt een koppeling gemaakt met ruimtelijk beleid.

Net als het gemeentelijke GVVP zal ook het PVVP ten gevolge van de Omgevingswet worden geïntegreerd in een Omgevingsvisie dan wel de bijbehorende omgevingsprogramma's. De Provincie Noord-Brabant heeft in december 2018 haar Omgevingsvisie vastgesteld, deze vervangt het PVVP op dit moment echter nog niet geheel en beide documenten bestaan voorsnog naast elkaar.

- *Dynamische beleidsagenda*

In 2006 is het PVVP, samen met de eerste dynamische beleidsagenda vastgesteld. In 2008 en 2009 is daar een eerste herijking op uitgevoerd en in 2012 een tweede. Bij die tweede herijking zijn zes speerpunten benoemd:

1. Openbaar vervoer
2. Infrastructurele projecten (BMIT)
3. Rijksinfrastructuur (BO MIRT)
4. Mobiliteitsbeleid
5. Luchtvaart
6. Infrastructurele projecten

In de beleidsagenda zijn deze zes speerpunten vertaald naar tactische doelen.

- *SmartwayZ.NL*

Het mobiliteitsprogramma SmartwayZ.NL bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven – Weert), de N279 (Veghel – Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. De maatregelen variëren van Smart Mobility oplossingen, tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van aansluitingen en vervoersknooppunten. Voor de gemeente Veldhoven zijn de deelopgaven Randweg Eindhoven en de Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' het meest van invloed.

- *Overige provinciale beleidsprogramma's*

Provincie Noord-Brabant werkt volgens Provinciale Programma's die opgebouwd zijn op basis van beleidsdocumenten. Het betreft:

- Fiets in de versnelling (met communicatiecampagne www.onsbrabantfietst.nl)
- Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten
- Brabants Mobiliteitsnetwerk (=werkgeversaanpak)
- Een nieuw beleidsprogramma voor auto op basis van de Brabantse Strategische wegenkaart

De invulling van deze programma's is in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' in maatregelen uitgewerkt. Dit betreft een adaptief programma, wat betekent dat de maatregelen kunnen worden bijgestuurd. Het eerder genoemde Bereikbaarheidsakkoord (en de maatregelen daarin) is onderdeel van de Bereikbaarheidsagenda.

Regionaal beleid

- *Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden'*

Het doel van de mobiliteitsstrategie is het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid van de regio. Hierbij richten de gemeenten zich op de benoemde opgaven en het realiseren van de ambities op het gebied van mobiliteit. Het doel van de regionale

Bereikbaarheidsagenda is te komen tot een adaptief programma voor de komende jaren, waarmee de bereikbaarheid van de Brainportregio op een slimme en duurzame wijze verbetert. Voor de financiering is afgesproken dat de regiogemeenten gezamenlijk de programma's van de provincie benutten om het gehele maatregelenpakket in de Bereikbaarheidsagenda uit te kunnen voeren. Daarnaast wordt een eigen bijdrage verwacht aan regionale, sub-regionale en lokale projecten.

De gemeenteraad van Veldhoven heeft besloten om de intentieovereenkomst van de regionale Bereikbaarheidsagenda en intentieovereenkomst 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden' te bekrachtigen.

Vertaling voor Veldhoven

We zien het landelijke, provinciale en regionale beleid als richtinggevend voor Veldhoven. Dit geldt voor de essentiële onderdelen van het beleid van het rijk en de provincie en meer specifiek voor de regionale vraagstukken. We stemmen af met de regiogemeenten, maar blijven autonoom en zelf verantwoordelijk voor het gemeentelijke beleid. Keuzes binnen Veldhoven wegen we af ten opzichte van de regionale vraagstukken en afspraken. In het kort houdt dit het volgende in:

- Overnemen van de nationale en provinciale essentiële onderdelen van het beleid.
- Participeren in de regionale vraagstukken, waaronder de Bereikbaarheidsagenda. Als gemeente Veldhoven zoeken wij daarbij de samenwerking op.
- Vraagstukken vanuit de grootstedelijke bereikbaarheid van Eindhoven hebben effect op Veldhoven. Eindhoven is hierin leidend, zowel inhoudelijk als financieel.
- Actief beleid voor de gemeente Veldhoven ontwikkelen, zoals vastgelegd in dit GVVP.

De relatie tussen mobiliteit met de andere regionale thema's zoals economie, energietransitie en de transitie van het landelijk gebied is sterk. Voor het GVVP zoeken we daarom naar mogelijkheden om de diverse beleidsniveaus in Veldhoven te koppelen en zo meerwaarde te creëren. Slimme mobiliteit en hubs maken het mogelijk om de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar de fiets, OV en een meer aantrekkelijke openbare ruimte. De aanpak en uitvoering gaan stap voor stap en zijn mede afhankelijk van de snelheid waarmee nieuwe technieken zich ontwikkelen. De gemeente Veldhoven fungeert als 'living lab' en volgt en faciliteert de toepassing en implementatie van technologische ontwikkelingen. Die ontwikkelingen

maakt de gemeente niet zelf, maar als gemeente participeren we door hier in de openbare ruimte pilots voor mogelijk te maken.

1.4. MOBILITEITSAMBITIES PER THEMA

Vanuit de ruimtelijk-economische ambities die voor Veldhoven in kaart gebracht zijn in paragraaf 1.2, kan een aantal thema's voor het GVVP gedistilleerd worden. Deze tien thema's vormen samen een brede uitwerking van de ambities voor verkeer en vervoer in Veldhoven. Hieronder wordt de relatie van elk thema tot de ambities kort beschreven.

Verkeersveiligheid

Veldhoven streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn (Nul verkeersdoden), zowel objectief (geregistreerde ongevallen) als subjectief (beleving van verkeer). Investerings en inzet in het verleden hebben ertoe geleid dat Veldhoven relatief verkeersveilig is. Echter, onder andere door verbeterde registratie van verkeersongevallen is de laatste jaren wel een toename in het aantal ongevallen waar te nemen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is blijvend en structureel aandacht nodig. Dit vraagt om extra capaciteit en investeringen.

Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Verkeersveiligheid blijft een belangrijk onderdeel in het verkeersbeleid. Blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag is hierbij onze primaire keuze. We zien daarbij permanente verkeerseducatie als de rode draad voor veiliger verkeersgedrag, waarbij we doelgroepen van alle leeftijden benaderen. We hechten veel waarde aan verkeerseducatie voor schoolgaande kinderen, maar verkeerseducatie in Veldhoven beperkt zich daar niet volledig toe. Het handhaven van verkeersregels is namelijk onlosmakelijk verbonden met beter verkeersgedrag. Aansluiten op landelijke thema's en campagnes kunnen het effect van deze acties nog groter maken. Onze ervaring leert dat het "meeliften" met bovenlokale activiteiten aanvullend op lokale activiteiten goede resultaten brengt. We zijn hier als gemeente actief bij betrokken. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel.

Leefbaarheid

Veldhoven zet in op kwaliteit. Leefbaarheid is een randvoorwaarde van kwaliteit en daarom erg belangrijk voor de gemeente. Leefbaarheidsproblemen spelen vooral in de woonwijken. Leefbaarheid wordt beïnvloed door de inrichting van de omgeving, parkeerdruk, intensiteit en milieuaspecten zoals geluid, trillingen en

luchtkwaliteit. Veldhoven hecht grote waarde aan een prettige en kwalitatief goede leefomgeving met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. Daarbij sluit Veldhoven aan op dagelijkse patronen en het gedrag van de inwoners. Het is wenselijk om mensen te verleiden op korte ritten minder gebruik te maken van de auto en meer te fietsen.

In de regio is een groeiende aandacht voor de principes van gezonde verstedelijking, waarbij gezondheid een steeds prominentere rol krijgt in ruimtelijke ontwikkelingen. Onder andere bij de regionale aanpak van Wonen (Visie op Wonen – SGE 2019) komt dit tot uiting. De uitdaging waar we hierbij voor staan, is de leefomgeving zo in te richten dat deze ook daadwerkelijk uitnodigt tot gezond gedrag en de positieve effecten op de gezondheid zo optimaal mogelijk worden beïnvloed. Inzetten op langzaam verkeer is een van de aspecten die cruciaal is om deze ambities waar te maken.

Smart Mobility

Integraal onderdeel van het verkeersbeleid is verkeersveiligheid en leefbaarheid, samen met Smart Mobility. Smart Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. Veldhoven en haar bedrijven vormen een belangrijk onderdeel van de Brainportregio. Dat moet ook in het verkeersbeleid tot uiting komen. Minimaal om de aansluiting met de regio te behouden. De Bereikbaarheidsagenda zet immers sterk in op Smart Mobility oplossingen. Smart Mobility levert een bijdrage aan duurzame mobiliteit en logistiek en mag daarom niet ontbreken.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst en bewaakt. Doel hiervan is om tijdig de noodzaak van maatregelen te onderkennen en hier actie op te ondernemen. Dit wordt niet alleen bij grote projecten toegepast (bijvoorbeeld bij ontwikkelingen van ASML en herstructurering Run 2000 en 4000). Ook bij kleinere ontwikkelingen is er aandacht voor de (verkeers-) effecten.

Parkeren

Parkeren in Veldhoven is goed geregeld. Voor bestaande parkeerregulering (Betaald-, en vergunningsparkeren) zijn vanuit verkeerskundig oogpunt geen wijzigingen noodzakelijk. Op basis van het coalitieprogramma 2018-2022 wordt wel onderzocht hoe het Citycentrum meer aantrekkelijk kan worden gemaakt. Een van de aspecten die daarbij worden onderzocht betreft de wijze van parkeerregulering. Een eenduidig (gemeentebreed)

beleidskader is echter wenselijk, zeker voor wat parkeerbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen betreft.

Fiets

Een ander belangrijk vervoermiddel in het landelijke, provinciale en regionale beleid is de fiets. Veldhoven onderschrijft dit belang. De fiets heeft een belangrijke functie voor woon-werk verkeer, voor recreatie en toerisme en op schoolroutes. De komst van de elektrische fiets versterkt deze functie. De (e-)fiets draagt bovendien bij aan de gezondheid en is een van de meest kansrijke modaliteiten ter vervanging van de auto bij woon-werk afstanden van korte tot middellange afstanden tot 15 km.

Openbaar vervoer

In de vorm van lobby en overleg gaat Veldhoven voor behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer, voor bepaalde verbindingen is een verbetering van de OV-bereikbaarheid nodig. Slimme alternatieven (zoals vraagafhankelijk vervoer) kunnen daarbij beter passend zijn dan lijnbusvervoer. De verbindingen van en naar Eindhoven en de bereikbaarheid van belangrijke locaties, zoals het centrum en het MMC en ASML, vanuit de wijken zijn van belang. De rol van de gemeente Veldhoven is het behartigen van de belangen en wensen van haar inwoners en ondernemers en deze te vertegenwoordigen in de regionale samenwerking.

Voetganger

Lopen is vaak een ondergeschoven thema en wordt daarom hier expliciet benoemd. Op bepaalde plekken (centra en schoolomgevingen) wordt veel gelopen, ook naar de parkeervoorzieningen en bushaltes. Het verdient daarom aanbevelingen hier keuzes te maken en lopen een volwaardige plaats in de openbare ruimte te geven, evenals een toegankelijke openbare ruimte, ook voor mensen met een beperking.

Gemotoriseerd verkeer

Doorstroming en bereikbaarheid, van onder andere de bedrijventerreinen, in en voor Veldhoven, zijn de laatste jaren verbeterd, maar inzet blijft nodig. Dit is deels al in gang gezet door de aanleg van de Zilverbaan in 2018. De Kempenbaan is cruciaal voor de (economische) bereikbaarheid van Veldhoven en vraagt daarom om extra aandacht. De doorstroming op de A2-N2 en de A67 is erg belangrijk voor Veldhoven, vooral vanwege de relatie met verkeersafwikkeling op de toe- en afritten (Kempenbaan). Doorstroming op de hoofdwegen betekent immers dat minder verkeer van het onderliggende wegennet gebruik zal maken en dat de bereikbaarheid van Veldhoven beter

wordt. Het is wenselijk dat vrachtverkeer en landbouw (gerelateerd vracht-)verkeer meer en langer gebruik maakt van het hoofdwegennet, daarmee belasten zij het onderliggende wegennet zo min mogelijk. Voor hulpdiensten streeft Veldhoven een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden na. Waar richtlijnen van Duurzaam Veilig niet stroken met de eisen van hulpdiensten, overwegen we alternatieve oplossingen.

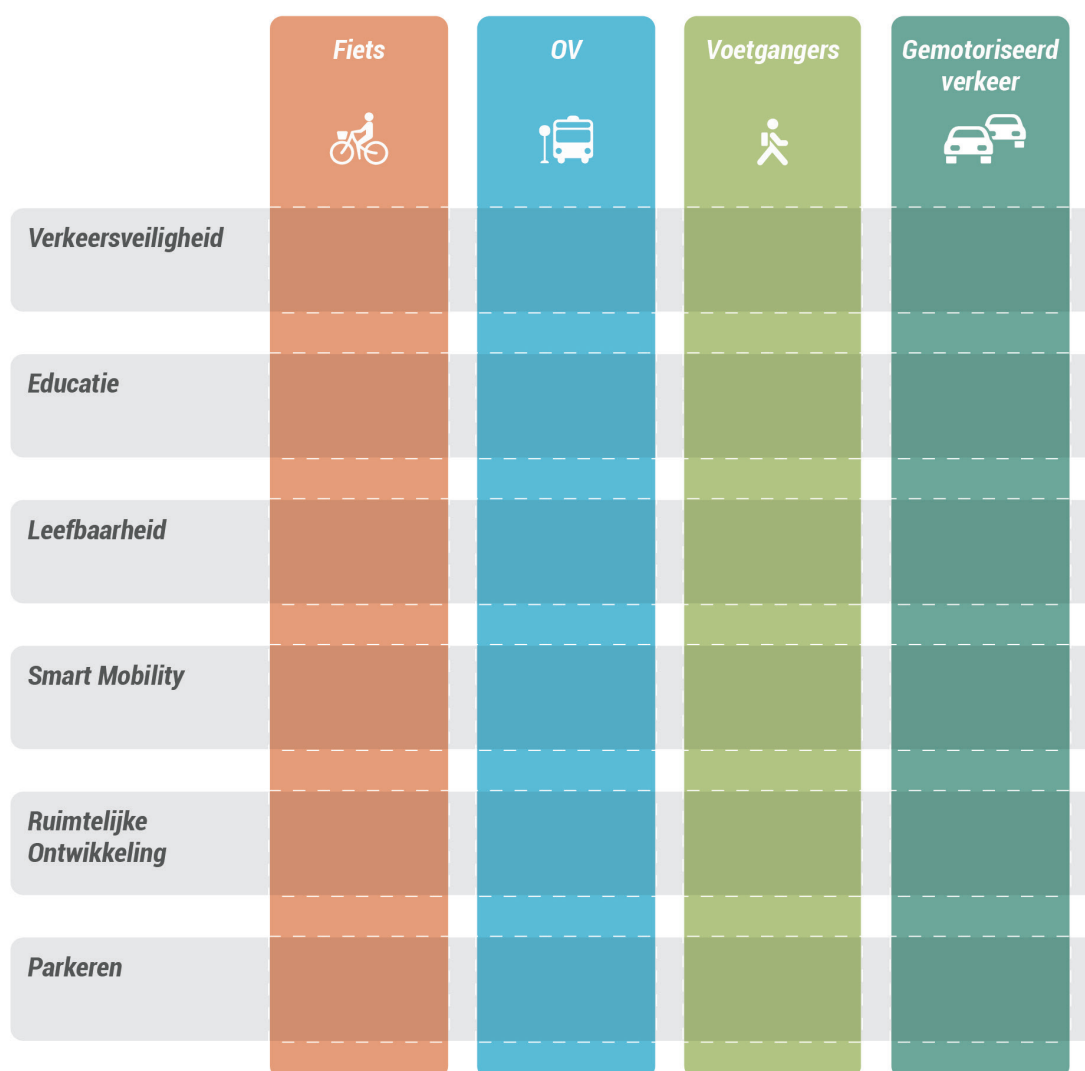
De gemeente blijft op dit thema actief aandacht vragen in regionale overleggen, bij provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.

1.5. LEESWIJZER

De ligging en samenstelling van de gemeente, de evaluatie (van het beleid van hogere overheden en de regio) en het huidige verkeersbeleid brengen met zich mee dat tien thema's een plek moeten te krijgen in het gemeentelijke verkeersbeleid. De mobiliteitsambitie krijgt hierbij een doorvertaling in tien modules, waarin

het beleid is uitgewerkt. Elke module begint met een overzicht van de belangrijkste bevindingen en voorgestelde besluiten (1). Vervolgens wordt de huidige situatie per module feitelijk beschreven (2). Wat de ambities voor de module zijn en hoe deze bijdragen aan het behalen van de ruimtelijk-economische- en/of mobiliteitsambities zoals beschreven in 1.2, wordt vervolgens behandeld. In een kader worden de maatregelen vanuit de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run die raakvlak hebben met de module benoemd (3). Uit al het voorgaande vloeien als laatste de voorgestelde aanpak en maatregelen voort (4).

In elk hoofdstuk zijn de acties en maatregelen voor de betreffende module opgenomen. De raakvlakken van beleid vanuit de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run worden per thema benoemd, maar de financiële consequenties hiervan blijven buiten dit GVVP.



Figuur 1.4: schematische weergave ter onderbouwing van de volgorde van de thema's

2. MODULE VEILIGHEID

2.1. DEELCONCLUSIE

Met het streven naar Nul verkeersdoden, vragen objectief onveilige verkeerslocaties, en jonge- en kwetsbare verkeersdeelnemers om meer aandacht in het verkeersbeleid. Om de verkeersveiligheid in Veldhoven te verbeteren is blijvend en structureel aandacht nodig voor de objectieve (geregistreerde ongevallen) en subjectieve (beleving van verkeer) veiligheid. Rekening houdend met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, zijn binnen thema verkeersveiligheid voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- De gemeente analyseert verkeersgegevens zoals ongevallen, klachten en meldingen en verkeerstellingen om actueel inzicht te hebben in de verkeersveiligheidssituatie op het wegennet.
- Indien de analyse van verkeersgegevens laat zien dat handhaving zinvol kan zijn, wordt hierover overlegd met de politie.
- Via de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' wordt ingezet op bewustwording van

de weggebruikers, om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.

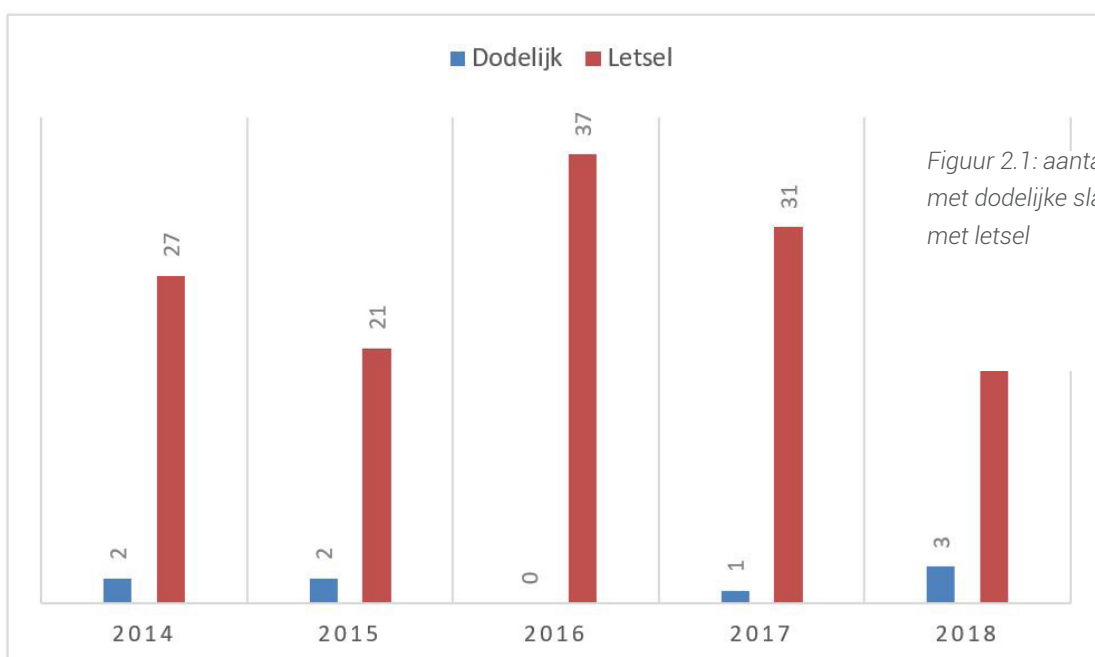
- Gemeente Veldhoven sluit aan op de provinciale ambitie voor Nul verkeersslachtoffers en volgt hiervoor de provinciale campagnes en website.

2.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Objectieve verkeersveiligheid

De geregistreerde ongevallengegevens tonen aan dat het aantal verkeersslachtoffers enigszins fluctueert, maar toch iets afneemt. Voor het streven naar Nul verkeersdoden is het van belang verkeersveiligheid nog meer te benadrukken. Op basis van de ongevallengegevens vragen jonge verkeersdeelnemers (12 tot 24 jaar) en de kwetsbare verkeersdeelnemers, specifiek de fietser en bromfietser, om aandacht in het verkeersbeleid.

Daarnaast verdienen, op basis van kwartaal en/of jaarlijkse geregistreerde ongevallenrapportages, een aantal locaties nader onderzoek. Hierbij wordt getoetst



Figuur 2.1: aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en met letsel

of daadwerkelijk sprake is van een verkeersonveilige situatie, of dat het om incidenten gaat. De analyse moet dit uitwijzen en aanbevelingen geven voor maatregelen.

Maatregelen op regionaal niveau

In 2019 worden in het kader van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 op regionaal niveau risicoanalyses uitgevoerd. Overheden stellen hun prioriteiten vast en bekijken wat nodig is om de risico's aan te pakken. Het Rijk zal op regionaal niveau op diverse fronten procesmatige en inhoudelijke ondersteuning aanbieden. Deze ondersteuning zal zijn toegesneden op de regionale situatie, bijvoorbeeld ondersteuning bij het uitvoeren van een risicoanalyse, het inrichten van een governancestructuur en het opstellen van een regionale actieplannen. In deze regionale actieplannen stellen provincies, gemeenten en waterschappen uiterlijk medio 2020 maatregelen vast.

2.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Om de verkeersveiligheid in Veldhoven te verbeteren is blijvend en structureel aandacht nodig voor de objectieve (geregistreerde ongevallen) en subjectieve (beleving van verkeer) veiligheid. Verkeersveiligheid is daarom een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Het Duurzaam Veilig(*) inrichten van het wegennet hangt hierbij nauw samen met de aanpak van verkeersonveilige situaties. Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel (zie kader).

(*) Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Hiervoor zijn vijf principes opgesteld:

1. Functionaliteit van wegen. Wegen moeten gebruikt worden op een manier waarvoor ze bedoeld zijn. Hiervoor zijn straten en wegen gecategoriseerd: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
2. Homogeniteit van massa, richting en snelheid. Conflicten tussen lichte verkeersdeelnemers en zwaar verkeer, tussen weggebruikers met grote snelheidsverschillen en tussen weggebruikers uit verschillende richtingen moeten worden voorkomen.
3. Herkenbaarheid. Het wegbeeld moet kloppen bij de functie van de weg, zodat weggebruikers hun gedrag automatisch aanpassen. Wegmarkering

moet uniform zijn, zodat overal in Nederland duidelijk is op welk type weg men zich bevindt, wat men daar kan verwachten en welk verkeersgedrag daar verlangd wordt.

4. Vergevingsgezindheid. Er moeten maatregelen zijn die ernstig letsel voorkomen bij ongevallen. Hierbij valt te denken aan de veilige inrichting van bermen en de beschermende werking van voertuigen (voor inzittenden en zogeheten 'botspartners').
5. Statusonderkenning. Weggebruikers moeten hun eigen taakbekwaamheid goed kunnen inschatten. Zelfoverschatting is zeer ongewenst en daardoor een bron van gevaar.

Rekening houdend met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig wordt het verkeersveiligheidsbeleid de volgende jaren vormgegeven. Het Duurzaam Veilig inrichten van het Veldhovense wegennet is nagenoeg gereed, in het GVVP zetten we voor Veldhoven in op volledige afronding. Daarbij nemen we de locaties mee die nog niet of onvoldoende Duurzaam Veilig ingericht zijn. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt. In de module Gemotoriseerd verkeer (hoofdstuk 10) worden de inrichtingsprincipes voor het wegennet van Veldhoven op hoofdlijnen nader beschreven.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot verkeersveiligheid. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP.

Bereikbaarheidsagenda

In de Bereikbaarheidsagenda wordt aangegeven dat de leefomgevingskwaliteit een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de bereikbaarheidsopgave. Verkeersveiligheid loopt hiermee ook als rode draad door veel projecten en maatregelen, soms als direct doel en soms als indirect effect. Zo zijn omwille van de verkeersveiligheid bijvoorbeeld al enkele opstelstroken voor autoverkeer aangebracht op het kruispunt De Run 6100 (ingang ASML). Op deze manier wordt getracht dat zowel het fiets- als autoverkeer veilig kan doorstromen.

Maatregelenpakket De Run

Binnen het Maatregelenpakket De Run wordt getracht om de verkeersveiligheid bij de fietsstructuur bij De Run te verbeteren. Waar mogelijk worden de knelpunten, waarbij veiligheid in het geding is, aangepakt.

2.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Monitoring en analyse

Ongevallenanalyse

Om richting te geven aan de aanpak van onveilige locaties, is monitoring en analyse nodig. Ieder jaar wordt een analyse gemaakt van de geregistreerde verkeersslachtoffers, om de voortgang te monitoren en om te kunnen bepalen of locaties aandacht behoeven. Die locaties worden vervolgens nader geanalyseerd en beoordeeld en daar waar nodig worden maatregelen getroffen. Naast beoordelen van verkeersonveilige locaties, wordt er ook gekeken naar relatief veel bij ongevallen betrokken doelgroepen.

Klachten en meldingen

Naast analyse van ongevallen zijn ook klachten en meldingen een indicator voor verkeersonveilige locaties. De meldingen worden geanalyseerd en (feitelijk) beoordeeld om te toetsen of locaties onduidelijk of onveilig worden gevonden. We betrekken de klachten en meldingen bij het bijstellen van beleid en de formulering van maatregelen.

Verkeerstellingen en snelheidsmetingen

Wanneer wegen dusdanig druk zijn dat dit niet meer passend is bij de functie van de weg zijn verkeersveiligheidsmaatregelen nodig. Tevens kan op basis van snelheidsmetingen worden beoordeeld of er wegen zijn waar structureel te hard wordt gereden.

Inzet op bewustwording

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de weggebruiker een verantwoordelijkheid, namelijk het eigen veilige verkeersgedrag. Als gemeente zetten we in op de bewustwording van verkeersgedrag. We sluiten daarbij aan op de provinciale en regionale campagnes, om een zo groot mogelijk rendement uit de investeringen en acties te halen. In de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' wordt hier verder op ingegaan.

Inzet op Nul verkeersdoden

Wij zijn van mening dat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is. Daarom sluiten wij als gemeente aan op de provinciale ambitie om te streven naar Nul verkeersdoden. Een belangrijke stap daarvoor wordt ook gezet in de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' (hoofdstuk 3). Door dat in deze module expliciet vast te leggen, spreken we die ambitie uit.

In relatie tot de situatiebeschrijving en de samenhang met de mobiliteitsambitie voor verkeersveiligheid, wordt ingezet op acties en maatregelen uit tabel 2.2.

Actie/maatregel

1. Analyse verkeersonveilige locaties
2. Reservering van budget voor aanpassingen aan verkeersonveilige locaties
3. Monitoring van ongevallengegevens, klachten en meldingen en verkeerstellingen en snelheidsgegevens
4. Twee keer per jaar overleg met politie, VVN en/of VSV en Fietsersbond

Tabel 2.2: acties en maatregelen module Verkeersveiligheid

3. MODULE VERKEERSEUCATIE, -VOORLICHTING EN HANDHAVING

3.1. DEELCONCLUSIE

Een groot aspect bij het ontstaan van ongevallen is het menselijk handelen. Hierdoor kan een focus op veiliger verkeersgedrag een goede bijdrage leveren aan de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Zo liggen er kansen voor vergroting van de inzet op verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen, waarbij beroep wordt gedaan op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker en ingezet wordt op bewustwording. Binnen het thema 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' zijn voor Veldhoven daarom de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Inzet op verkeerseducatie voor bij ongevallen betrokken doelgroepen.
- Verder inzetten op gedragsbeïnvloeding om anderen vormen van vervoer naast de auto te stimuleren.
- Blijvend en meer inzetten, ook financieel, op veiliger verkeersverkeersgedrag door permanente verkeerseducatie, waarbij we uitgaan van:
 1. een faciliterende rol voor de gemeente met vaste ambtelijke contactpersoon
 2. stimuleren van de scholen op inzet op verkeerseducatie, onder andere door toekenning van een jaarlijks budget
 3. inzet op uitbreiding van de activiteiten van onze partners voor het oplossen van kleinschalige knelpunten verkeersveiligheid
 4. budget voor permanente verkeerseducatie, breder dan alleen de scholen
 5. planmatig uitbreiden netwerk met andere maatschappelijke partners verkeersveilig gedrag
 6. inzet op aansluiting bij landelijke campagnes en uitvoering van een principe maatregel-pakket

3.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Inzet op verkeersgedrag

Zoals aangegeven in de module verkeersveiligheid streeft Veldhoven ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, zowel objectief (geregistreerde ongevallen) als subjectief (beleving van verkeer). Een groot aspect bij het ontstaan van ongevallen is het menselijk handelen. Een focus op veiliger verkeersgedrag kan een goede bijdrage leveren aan de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Mensgericht verkeersbeleid heeft al een plek binnen het bestaande beleid, maar meer diepgang is wenselijk. Daarbij is het nodig te kijken naar de rol van Veldhoven Samen Verkeersveilig (VSV, www.veldhovensamenverkeersveilig.nl), zeker voor het borgen van permanente verkeerseducatie en -voorlichting.

3.3 SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Er liggen kansen voor vergroting van de inzet op verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen, waarbij we beroep doen op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker en inzetten op bewustwording. Hierbij is blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag de primaire keuze van Veldhoven. Deze module zet daarom sterk in op verkeerseducatie en de zogenaamde mensgerichte aanpak, onder andere door handhaving, voorlichting en het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op de scholen. Daarmee laten scholen zien zich in te zetten voor de verkeersveiligheid van haar leerlingen. De mensgerichte aanpak wordt zoveel mogelijk uitgevoerd met lokale en regionale partners, onder andere VSV en de scholen. Hierbij wordt wederom aangesloten bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, omdat de inrichting van het wegennet eveneens nauw samenhangt met de aanpak ten aanzien van voorlichting, educatie en handhaving.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot Smart Mobility. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP

Voor de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' zijn geen specifieke maatregelen geformuleerd in de Bereikbaarheidsagenda.

Maatregelenpakket De Run

In het Maatregelenpakket De Run wordt ingezet op een modal shift. Dit houdt in dat getracht wordt om de reiziger te stimuleren om een andere vervoerswijze dan de auto te pakken. In het pakket wordt hierbij ingezet op een werkgeversaanpak. Via deze aanpak wordt getracht om het gedrag van de werknemers op De Run te beïnvloeden. De werknemers worden hierbij gestimuleerd om de fiets, collectief vervoer en/of openbaar vervoer te gebruiken. De in januari 2019 in gebruik genomen buslijn 119 biedt hierbij een directe verbinding (zonder stops) van NS-station Eindhoven naar ASML/MMC.

3.4. AANPAK EN MAATREGELLEN

Aanpak bij ongevallen betrokken doelgroepen

We hebben ons beleid en de maatregelen voor het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet beschreven in de module Verkeersveiligheid (hoofdstuk 2). Doelgroepen die uit de laatste ongevallenanalyse naar voren kwamen, zijn jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers in de leeftijd van 12 tot 24 jaar. Deze kunnen worden uitgesplitst voor de inzet van permanente verkeerseducatie:

- Fietsende middelbare scholieren
- Bromfietzers (van 16 en 17 jaar oud)
- Jonge automobilisten
- Fietzers in algemene zin

Het is belangrijk dat bij het uitwerken en invullen van de permanente verkeerseducatie prioriteit gegeven wordt aan doelgroepen die uit de ongevallenanalyses naar voren komen. Verder vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers ook de voetgangers, die op drukke punten of langs drukke wegen een eigen ruimte nodig hebben. Aandachtspunten zijn dan oversteeklocaties (in de module 'Voetganger', hoofdstuk 10).

Permanente verkeerseducatie

BVL voor scholen

We vinden het belangrijk dat alle scholen in de gemeente actief zijn met verkeerseducatie en een veilige schoolomgeving. Ambitie is om alle scholen het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) te laten behalen. Dat label borgt de planmatige inzet en uitvoering van verkeerseducatie. Zo overleggen de scholen verschillende keren per jaar, dit kan onder regie van de gemeente, maar ook VSV kan hierin een rol hebben. Tijdens deze overleggen delen zij ervaringen, stemmen activiteiten af en zoeken samenwerking. De scholen worden gestimuleerd deel te nemen aan BVL. De keuze voor deelname ligt bij de scholen zelf.

Andere doelgroepen

We hebben daarnaast aandacht voor de verkeersveiligheid van peuter tot oudere, maar ook andere doelgroepen, zoals mindervaliden en beroepsmatige verkeersdeelnemers. We zetten ons daarom in om verder invulling te geven aan de permanente verkeerseducatie en zien maatschappelijke organisaties, zoals VSV als belangrijke partner. Ook de vereniging Zichtbaar!, de Stichting Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven, die zich inzetten voor blinden, slechtzienden en gehandicapten kunnen hierin een rol vervullen.

Verder draaien we actief mee met de landelijke en provinciale verkeers(veiligheids)campagnes. Dit kunnen ook acties zijn die mensen verleiden van alternatieven voor de auto gebruik te maken. Fietsen bijvoorbeeld, is gezond en duurzaam. Hier zijn ook campagnes voor beschikbaar. Het gaat daarbij om communicatie over en het stimuleren van het beleid van de gemeente.

Rol gemeente

Onze rol bij permanente verkeerseducatie is beperkt en anders dan die van wegbeheerder bij infrastructurele maatregelen. Bij het veiliger maken van gedrag hebben we vooral een faciliterende rol en zoeken we de samenwerking op. Andere partijen moeten de uitvoerende rol op zich nemen en zo mogelijk uitbreiden. De rol die de basisscholen hebben rondom BVL, is daar op dit moment een voorbeeld van. Ook kan VSV bepaalde projecten verzorgen. Andere organisaties waar we mee willen samenwerken zijn de Fietzersbond, vereniging Zichtbaar!, de Stichting Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven, VVN, VSV, de wijkplatforms/dorpsvereniging op het gebied van communicatie en bijvoorbeeld een chauffeursvereniging bij acties 'dode hoek'. Naast actieve uitvoerders van

campagnes zijn ook de ondernemers in de gemeente een belangrijke partner. Zij kunnen de werknemers aanspreken en stimuleren verkeersveilig gedrag te vertonen en eventueel stimuleren van andere vervoerswijzen gebruik te maken.

We zien kansen in samenwerking met bestaande organisaties en belangenvertegenwoordigers. We denken daarbij aanvullend aan de eerdergenoemde maatschappelijke organisaties ook aan politie, ZLTO, sportverenigingen, KBO en zo verder. Bij het ontwikkelen van dat netwerk van betrokken organisaties ligt er een rol voor ons, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Wij willen partijen stimuleren om ook een actieve bijdrage te gaan leveren.

Handhaving

Voldoende capaciteit op het gebied van handhaving is onlosmakelijk verbonden met beter verkeersgedrag. Op dit gebied heeft het de voorkeur om samen met onze partners in gesprek te blijven, hoe we de handhaving van bijvoorbeeld verkeersregels beter kunnen doen. Uiteindelijk gaat het hier om verbetering van gedrag van de weggebruikers. We gaan daarom, samen met onze partners, een weg kiezen die in principe niet afhankelijk is van handhaving.

Aansluiting van handhaving op verkeerseducatie en -voorlichting is belangrijk. Als lokale- en bovenlokale acties en campagnes handhavingsaspecten met zich meebrengen, wordt actief de afstemming met handhaving (politie en/of BOA's) opgezocht.

Volop mogelijkheden voor uitvoering

Verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen is geen volledig nieuwe ontwikkeling. Dat betekent dat er in Nederland en in Noord-Brabant volop voorbeelden zijn die zich in de praktijk hebben bewezen. Kijkend naar onze situatie in Veldhoven en de praktijkvoorbeelden hebben we een principe-pakket opgesteld voor de permanente verkeerseducatie. Dat vormt een beeld voor de uitwerking en verdere invulling daarvan, samen met andere partners.

Doelgroep	Actie, project	Initiatief
0-3 jaar	JONGleren in het verkeer (VSV *2)	VSV, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf

4-12 jaar	Streetwise (ANWB-lesprogramma) Let's go (ANWB-lesprogramma) Reflection dag 100+ kleine en grote acties via BVL.nl	Scholen Scholen Scholen Scholen
12-18 jaar jeugd	Totally Traffic VOMOL (landbouw-fiets) Theater Zeven Sloten Demonstratie stop-afstanden (SBV *3)	Middelbare scholen ZLTO/Cumela Nader te bepalen VSV
19-24 jaar jongeren	Veiligrijden.nl Projecten van TeamAlert Streettalk (ROV-Limburg)	Werkgevers, vervoerbedrijven Voetbal-/ Sportvereniging VSV, jongerenwerk
25-60 jaar volwassenen	Veiligrijden.nl Slipcursus Rijvaardigheids-training auto Vaardigheids-training motor (ANWB) Landelijke campagnes	Werkgevers, vervoerbedrijven Rijscholen/ wijkplatformen Rijscholen/ wijkplatformen Nader te bepalen/ rij scholen Gemeente, wijkplatformen en VSV
61- 70 jaar oudere volwassenen	e-bike-dag Bijtanken en Oppoetsen (SBV)	KBO's *4 /VSV/ Fietzersbond/ TWC Wijkplatformen/ KBO's/VSV
70+ jaar, ouderen	BROEM Scootmobieltraining	Wijkplatformen/ KBO's/VSV VSV

Tabel 3.1: doorkijk principepakket permanente verkeerseducatie Veldhoven

(*2) Veldhoven Samen Verkeersveilig, (*3) Stichting Bevordering Verkeerseducatie, (*4) Katholieke Bond Ouderen, (*5) Toerwielierclub

Vanuit de beleidskeuzes zetten we in op acties en maatregelen uit tabel 3.2..

Actie/maatregel

1. Inzet op mensgerichte acties en maatregelen waaronder campagnes, inclusief scholen
2. Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie

Tabel 3.2: acties en maatregelen module Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

4. MODULE LEEFBAARHEID

4.1. DEELCONCLUSIE

Mobiliteit en bereikbaarheid hebben een grote invloed op zowel de leefomgeving als de gezondheid. Hierbij is het een uitdaging om de leefomgeving zo in te richten dat deze ook daadwerkelijk uitnodigt tot gezond gedrag. In relatie tot mobiliteit is er over het algemeen geen sprake van knelpunten over verkeersveiligheid, -circulatie, openbaar vervoer en verkeer die vragen om ander beleid. Er is echter wel behoefte aan een keuze hoe om te gaan met deze knelpunten. Daarnaast veroorzaken de Kempenbaan, Heerbaan en de wegen rondom het Citycentrum aanzienlijk hoge geluidsbelastingen. De luchtkwaliteit wordt als matig beschouwd in Veldhoven. Leefbaarheid wordt gezien als een randvoorwaarde van kwaliteit en is daarom erg belangrijk voor de gemeente. Hieruit kan worden opgemaakt dat er volgens dit principe wel sprake is van enkele leefbaarheidsknelpunten. Binnen het thema Leefbaarheid zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Bij wegen met een verkeersfunctie past Veldhoven niet dezelfde inrichtingswijze toe als op wegen midden in een woonwijk.
- Bevorderen van mobiliteit die beter scoort met betrekking tot lucht- en geluidskwaliteit.
- We zetten in op monitoring (module 'Verkeersveiligheid').
- Evaluatie van projecten middels een nulmeting, controlemetingen en evaluatie, binnen de projecten.

4.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Kleine knelpunten

Tijdens inloopavonden voor het nieuwe verkeersbeleid is informatie opgehaald bij diverse dorps- en wijkplatforms en belangenorganisaties. De meeste opmerkingen gingen over kleine verkeersergernissen en knelpunten over verkeersveiligheid (snelheid, hoeveelheid verkeer, verlichting, fiets en voetgangers), verkeerscirculatie, openbaar vervoer en parkeren. Over het algemeen was er geen sprake van knelpunten die

vragen om ander beleid. Wel is er behoefte aan een keuze hoe om te gaan met deze knelpunten.

Daarnaast vragen klachten en meldingen uit het gemeentelijke Meldsysteem om extra aandacht voor verkeersveiligheid, doorstroming en parkeren. Deze onderwerpen verdienen individueel aandacht in de uitwerking van het beleid, maar zijn ook onlosmakelijk verbonden met het thema Leefbaarheid.

Als wordt gekeken naar de geluidsbelasting valt op dat – naast de A2/A67 – met name de Kempenbaan en de Heerbaan een aanzienlijke geluidsbelasting veroorzaken evenals een aantal wegen rondom Citycentrum (Sterrenlaan, Bossebaan en de Abdijlaan) (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM], 2016). Verder wordt de luchtkwaliteit in Veldhoven als matig beschouwd (RIVM, 2019).

4.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Veldhoven zet in op kwaliteit. Leefbaarheid is een randvoorwaarde van kwaliteit en is daarom erg belangrijk voor de gemeente. Het is een samenhangende waarde van intensiteit, snelheid, verkeersveiligheid, trillinghinder, geluid- en luchtkwaliteit. Leefbaarheidsproblemen spelen vooral in de woonwijken en zijn vaak subjectief van aard. Leefbaarheid wordt daar beïnvloed door de inrichting van de omgeving, parkeerdruk, intensiteit, snelheid en milieuaspecten zoals geluid, trillingen en luchtkwaliteit. De gemeente hecht grote waarde aan een prettige en kwalitatief goede leefomgeving met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk.

De uitdaging waar we voor staan, is de leefomgeving zo in te richten dat deze ook daadwerkelijk uitnodigt tot gezond gedrag en de positieve effecten op de gezondheid zo optimaal mogelijk worden beïnvloed. Dit vraagt om innovatieve oplossingen en naar een andere manier van kijken naar de inrichting van onze regio. Hierbij is niet alleen van belang dat de leefomgeving intrinsiek gezonder is, maar ook dat burgers die als gezond ervaren. Mobiliteit en bereikbaarheid hebben

een grote invloed op zowel de leefomgeving als de gezondheid. Enerzijds hebben de milieueffecten (lucht en geluid) van gemotoriseerd vervoer een nadelig effect op de gezondheid, anderzijds hebben actieve vormen van mobiliteit, zoals wandelen en fietsen, een positief effect.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot leefbaarheid. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVP.

Bereikbaarheidsagenda

In de Bereikbaarheidsagenda wordt aangegeven dat de leefomgevingskwaliteit een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de bereikbaarheidsopgave. Zo wordt aangegeven dat binnen diverse, aan Veldhoven gerelateerde, projecten een kwaliteitssprong voor de fiets en openbaar vervoer wordt gemaakt. Het devies hierbij is duurzaam, gezond en goed geoutilleerd. Hierop wordt binnen diverse fiets(snel)routes en (H) OV-verbindingen op ingezet. Daarnaast houdt het N69 Gebiedsakkoord zich ook bezig met maatregelen voor de kwaliteit van het water, natuur, landbouw, landschap en recreatie. Deze maatregelen zullen tevens van invloed zijn op de leefbaarheid van Veldhoven.

Maatregelenpakket De Run

Voor de module 'Leefbaarheid' zijn geen specifieke maatregelen geformuleerd in het Maatregelenpakket De Run. Desondanks hebben de maatregelen uit het pakket een directe invloed op de leefbaarheid van Veldhoven. Leefbaarheid wordt namelijk gezien als een onderscheidende vestigingsfactor voor De Run. Er wordt aangegeven dat de ontwikkeling van De Run op een robuuste manier ingepast dient te worden en vormgevend dient te zijn aan de groenblauwe kwaliteiten en opgaven in de omgeving. Zo zorgt een betere doorstroming op de Kempenbaan ervoor dat minder automobilisten het omliggend wegennet gebruiken om de huidige filevorming te ontwijken, waardoor de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet vooruitgaat en de geluidshinder vermindert. Daarnaast speelt het pakket sterk in op een modal shift, wat eveneens een positief effect heeft op de leefbaarheid.

4.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Bij wegen met een ontsluitende functie past Veldhoven niet dezelfde inrichtingswijze toe als op wegen midden in een woonwijk. Het verkeer moet immers afgewikkeld worden over de wegen die daarvoor bedoeld en

ingericht zijn. Voor een leefbare omgeving in Veldhoven is het belangrijk dat verkeer rijdt waar het moet rijden, dus geen doorgaand verkeer door centrumgebieden en woongebieden, maar zoveel mogelijk er omheen.

Lucht en geluid

Volgens de geldende normeringen voor geluid en luchtkwaliteit voldoet de Veldhovense situatie en hebben we als gemeente geen harde verplichting om hierin verbetering aan te brengen. Desondanks willen we tegemoetkomen aan de ervaren leefbaarheidsknelpunten en voorkomen dat we in de toekomst normen overschrijden.

Er is geen harde verplichting, maar we weten wel dat verkeer een belangrijke bron van luchtvervuiling en geluid is. Beleidsmatig is het daarom wenselijk om te kijken of mobiliteit die beter op deze onderwerpen scoort bevorderd kan worden.

Geen doorgaand verkeer in centrum en woongebieden

Het structureel verbeteren van de leefbaarheid vraagt om een verhoging van ambtelijke inzet en middelen voor het oplossen van problemen. Voor een leefbare omgeving in Veldhoven vinden we het belangrijk dat verkeer rijdt waar het moet rijden, dus geen doorgaand verkeer door centrumgebieden en woongebieden, maar zoveel mogelijk er omheen. Daarbij is de gemeentelijke wegategorisering, zie module 'Gemotoriseerd verkeer', leidend.

Beoordeling van de leefbaarheid

In de bestaande situatie komt het regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de verkeersdruk, de gereden snelheden of een hoge parkeerdruk. Iedere (terugkerende) melding wordt serieus bekeken.

Oplossingen van vastgestelde knelpunten worden in overleg met de omgeving of vertegenwoordigers daarvan besproken. Na afstemming en wederzijds begrip gaan we daarna over tot de uitvoering van de maatregelen. Dit kunnen fysieke maatregelen zijn, maar ook maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding. Voorbeelden van dergelijke maatregelen en actiepakket komen terug in de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' (hoofdstuk 3).

Monitoring en evaluatie

Monitoring

Meten is weten. Voor het toetsen van klachten en meldingen, maar ook om aansluiting te vinden bij de verkeersproblemen van doelgroepen. We vinden het wenselijk om de informatie over het verkeer in onze gemeente en bijhorende verkeersproblemen gestructureerd te verzamelen. Daarvoor is in de module 'Verkeersveiligheid' aangegeven dat monitoring plaatsvindt van ongevalgegevens, klachten en meldingen, verkeersstellingen en snelheidsmetingen.

De gemeente neemt het initiatief om de informatie te verzamelen, als basis voor de afstemming met de verkeersveiligheidspartners. Die vormt de basis voor de accenten in de maatregelen voor de komende jaren.

Evaluatie

Het evalueren van uitgevoerde werken en projecten maakt onderdeel uit van een goed verkeersbeleid. Vanuit projecten betekent dit dat nulmetingen worden uitgevoerd en dat getoetst wordt of de bedoelde effecten ook daadwerkelijk behaald worden. Na realisatie worden nogmaals metingen uitgevoerd en de effecten worden actief geëvalueerd. Een evaluatie dient onderdeel uit te maken van ieder project.

Actie/maatregel

Er zijn geen maatregelen voor deze module

Tabel 4.2: acties en maatregelen module Leefbaarheid

5. MODULE SMART MOBILITY

5.1. DEELCONCLUSIE

Smart Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. Smart Mobility ondersteunt de ambities op het gebied van mobiliteit met name met een verbetering in veiligheid en duurzaamheid. Smart Mobility wordt met name regionaal opgepikt in het kader van de Bereikbaarheidsagenda. Binnen het thema Smart Mobility zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Keuze voor een volgend beleid.
 - Basis op orde en beschikbaar stellen van gemeentelijke verkeersdata.
 - Veldhovense projecten in de landingsplaats SMART Mobility, namelijk:
 - vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service [MaaS])
 - bereikbaarheid grote bedrijven
 - Slimme verkeerslichten op De Run.
 - Aansluiten bij bekende trends en ontwikkelingen in mobiliteit.

5.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Smart Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. Smart Mobility is een actueel onderwerp dat regionaal opgepikt wordt in het kader van de Bereikbaarheidsagenda. Lokaal is er nu nog geen beleid. We weten, de wereld van de Smart Mobility verandert snel. Hierdoor verandert ons werk als wegbeheerder op terreinen als verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid onherroepelijk. Er is een aantal actuele trends en ontwikkelingen in mobiliteit te onderscheiden, welke van invloed zijn op Smart Mobility:

- fietsen wordt belangrijker
- toename oudere verkeersdeelnemers
- slimmere auto's
- behoefte aan traditioneel OV wordt minder
- mobiliteit op maat

- auto delen
- beleving wordt net zo belangrijk als reistijd
- online winkelen blijft groeien en logistiek verandert

Fietsen wordt belangrijker

Het gebruik van de fiets zit in de lift. Fietsen is goed voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid en is bovendien relatief goedkoop. De fiets is daarmee een handig, flexibel en betaalbaar vervoermiddel op het (inter)stedelijk schaalniveau. Door de opkomst van de e-bike en deelfietsen is er een alternatief ontstaan voor de auto en het openbaar vervoer voor verplaatsingsafstanden tot zeker vijftien kilometer. Voor langere afstanden gaat de combinatie fiets-trein de concurrentie met de auto aan. De helft van de treinreizigers is al een 'trein-fietsers'. Dit aandeel gaat naar verwachting groeien.

Toename oudere verkeersdeelnemers

De vergrijzing is een feit. In tegenstelling tot ouderen van zo'n tien/twintig jaar geleden zijn de huidige ouderen langer mobiel. Dit beperkt zich niet alleen tot de auto. De e-bike maakt fietsen mogelijk en langere afstanden haalbaar voor ouderen. Tegelijkertijd ondervinden ouderen wel nog steeds last van fysieke beperkingen, zoals slechter gehoor en zicht.

Schonere en autonoom rijdende auto's

Elektrisch rijden is sterk in opmars, door deze schonere voertuigen vermindert de overlast op luchtkwaliteit. Door technologische ontwikkelingen worden voertuigen ook steeds slimmer. Dit geldt voor alle vormen van vervoer: vrachtauto's, bussen, treinen, auto's en fietsen.

Het is een kwestie van tijd tot autonoom rijden volledig geïntegreerd is in de samenleving. De verwachting is dat dit over circa vijftien jaar doorgevoerd is. Tot die tijd blijven bestuurders in de auto verantwoordelijk voor hun verkeersgedrag. Pas op langere termijn wordt de wetgeving aangepast. In eerste instantie komt autonoom rijden alleen voor op autosnelwegen, daarna breidt het zich uit naar gebiedsontsluitingswegen en uiteindelijk naar overige wegen. Het is onduidelijk

of, wanneer alle voertuigen autonoom en slim zijn, bijvoorbeeld wegen smaller kunnen of verkeerslichten kunnen vervallen. Het is daarom de komende tien tot vijftien jaar nog niet de taak van gemeenten om de traditionele infrastructuur op voorhand al aan te passen. Beproefde experimenten en ontwikkelingen gaan op termijn wel voor verbeteringen zorgen in leefbaarheid/congestievorming, omdat het mobiliteitssysteem steeds meer zelfregulerend wordt.

Behoeftte aan traditioneel OV wordt minder, Mobility as a Service (MaaS) en autodelen

Behoeftte aan traditioneel openbaar vervoer wordt minder en de vraag naar mobiliteit op maat wordt groter. Dat betekent dat reguliere buslijnen mogelijk gaan verdwijnen, ten gunste van slimmere en meer flexibele (taxi achtige) systemen, zoals BravoFlex. Dit hangt samen met het feit dat autobezit steeds minder belangrijk wordt. De laatste jaren is bijvoorbeeld het concept autodelen sterk ontwikkeld. Deze ontwikkeling blijft groeien. Ook worden er steeds meer experimenten uitgevoerd met vraagafhankelijk vervoer. In meer landelijke gebieden en in de kleine kernen blijft om die manier toch openbaar vervoer en/of mobiliteit beschikbaar. Ook voor ouderen en mindervalide mensen. Er wordt dan gereden op het moment dat daar vraag naar is (MaaS) en niet volgens een strikte dienstregeling.

Beleving wordt net zo belangrijk als reistijd

Enkel in reistijd denken is een achterhaald concept. Het is nu al zo dat beleving van de reis steeds belangrijker wordt, slimmere auto's en technische ontwikkelingen ondersteunen dit. In de lijn van ontwikkeling van autonoom rijden is het goed te beseffen, dat beleving uiteindelijk net zo belangrijk wordt als reistijd. Die beleving heeft te maken met de omgeving, maar nog meer met snelheid, comfort en het feit dat reistijd anders gebruikt kan worden, bijvoorbeeld om te werken. De rijtaken worden over genomen.

Online winkelen blijft groeien en logistiek verandert

Het aandeel van online winkelen blijft steeds toenemen. Dit leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in onder andere woongebieden, doordat pakketjes thuisbezorgd worden. Het is daarom belangrijk om te waken voor overlast door vrachtverkeer en bezorgdiensten. Om deze reden geeft de gemeente in haar detailhandelsbeleid aan dat fysieke afhaalpunten (voor online aankopen) bij voorkeur geconcentreerd worden op goed bereikbare locaties. Het is aan de markt om te bepalen hoe hiermee wordt omgegaan. De markt vraagt om een flexibele overheid en een goede

infrastructuur. De gemeente probeert te sturen op terugdringen van onnodige kilometers, wat betekent dat de pick-up points op slimme en logische plekken gesitueerd moeten worden, bijvoorbeeld in de wijk. Dan kan men te voet of met de fiets het pakket afhalen, wat weer kilometers scheelt.

5.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Smart Mobility benut de kansen die innovatieve informatie- en communicatietechnologieën ons bieden. Deze oplossingen worden ingezet om slimmer te kunnen reizen. Smart Mobility levert hiermee een bijdrage aan duurzame mobiliteit en logistiek. Daarnaast draagt het bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Smart Mobility ondersteunt dus de ambities op het gebied van mobiliteit. Vanwege de gedachte om met Smart Mobility een deel van de bestaande infrastructurele netwerken efficiënter in te kunnen zetten, heeft het thema Smart Mobility overlap met andere thema's in het GVVP zoals fiets, OV, voetganger, gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot Smart Mobility. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP.

Bereikbaarheidsagenda

Voor de gemeente Veldhoven is de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant regionaal gezien het meest van invloed. Provincie Noord-Brabant en de gemeenten in de regio Eindhoven hebben afgesproken samen te werken aan Smart Mobility. Dit vraagt om een standpunt van Veldhoven. Ook in andere regio's en gemeenten speelt dit onderwerp.

De regio heeft afgesproken mobiliteitsbeleid in samspraak met de triple helix te ontwikkelen. 'Living lab' en 'social design' zijn hierin nieuwe begrippen. In de regio wordt de link gelegd met kennisinstututen, studenten en serviceproviders. De gemeenten nemen deel aan de triple helix en brengen hun plannen in als projecten. Individuele acties vanuit de gemeenten zijn niet in de Bereikbaarheidsagenda opgenomen. De maatregelen in de Bereikbaarheidsagenda en dus ook een aantal van de Veldhovense projecten zullen worden getoetst in de 'landingsplaats SMART Mobility' om te beoordelen of slimmere maatregelen mogelijk zijn. Vanuit de Bereikbaarheidsagenda worden onder andere de volgende maatregelen op het gebied van Smart

Mobility genomen:

- Big data: deze informatie over een bepaald gebied (campus, centrum, wijk) of voor een bepaalde doelgroep wordt gebruikt bij het bepalen van mobiliteitsmaatregelen of -diensten die bijdragen aan mobiliteitsdoelstellingen. De doelstelling is om samen te werken aan mobiliteit en het vergaren van actuele kennis over de verplaatsingspatronen in de regio.
- Gedragsbeïnvloeding snelfietsroutes en OV-knooppunt om mensen te verleiden anders te reizen

Maatregelenpakket De Run

Binnen het Maatregelenpakket De Run wordt Smart Mobility bij elke maatregel als middel bekeken om slimmer reizen mogelijk te maken. Het vormt als het ware de rode draad door de projecten en maatregelen heen. Er wordt onder andere gekeken naar i-VRI's (slimme verkeersregelininstallaties) en getracht om binnen het project 'Bereikbaarheid Grote Bedrijven' slimmere vervoerswijzen voor werknemers te stimuleren door middel van innovatieve informatie- en communicatietechnologieën. Op korte termijn wordt deelgenomen aan Pilots Mobility as a Service (MaaS). Dit levert een transitie in mobiliteit, waarbij mobiliteit als dienst wordt aangeboden, in plaats van dat transportmiddelen aangeschaft worden.

5.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Faciliteren, stimuleren, participeren en experimenteren
De gemeente Veldhoven volgt de technische Smart Mobility-oplossingen en werkt mee als dat mogelijk en wenselijk is. We geloven dat deze ontwikkelingen op termijn kunnen bijdragen aan het realiseren van de Veldhovense beleidsdoelen. Hiervoor kan De Run een pilot gebied zijn. Daar waar we kansen zien zoeken we partners om Smart Mobility oplossingen in de praktijk te brengen. Daarnaast sluiten we aan op regionale ontwikkelingen en verlenen we medewerking aan initiatieven op Veldhovens grondgebied en stimuleringsprojecten die voor Veldhoven relevant zijn.

Smart Mobility vormt zodoende een kader voor in ieder geval de auto, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Echter, ook voor de fiets komen er steeds meer 'SMART' oplossingen en ondersteuning. Ons streven is om verkeer (nog) beter gebruik te laten maken van de daarvoor bedoelde routes.

Basis op orde en beschikbaar stellen data wegwerkzaamheden

We zorgen voor goede en veilige infrastructuur, voorzien van slimme verkeerslichten om de ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Als gemeente stimuleren we externe partijen om mee te denken in oplossingen en faciliteiten te bieden. Om dit mogelijk te maken, zorgen wij voor de ontsluiting van mobiliteitsdata, die alleen vanuit de overheid beschikbaar is. In Veldhoven is dat op dit moment data van locaties en periodes van wegafsluitingen bij wegwerkzaamheden. Daarnaast stellen we, indien dit regionaal en/of landelijk afgesproken is, informatie over verkeersstellingen, parkeerlocaties en fietsenstallingen beschikbaar. We blijven deze informatie beschikbaar stellen, met in acht neming van de privacywetgeving.

Volgen ontwikkelingen ten behoeve van belangrijke opgaven

Op dit moment zijn er vier opgaven waarin Smart Mobility toepassingen een toevoeging kunnen hebben bij het bereiken van de gestelde doelen. Het betreft:

- Slimme verkeerslichten (op bijvoorbeeld De Run, project Kempenbaan Oost)
- Vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))
- Bereikbaarheid grote bedrijven (onder andere Maxima Medisch Centrum en ASML) als onderdeel van het Maatregelenpakket De Run.
- Creëren van mogelijkheden voor Smart Mobility

Veldhovense projecten in de landingsplaats Smart Mobility

In de regionale landingsplaats 'SMART Mobility' kunnen gemeenten een uitvraag doen aan dit regionale loket voor slimmere invulling van bepaalde maatregelen. Voor Veldhoven zijn dit de bovengenoemde maatregelen. Specifiek voor de eerste en de derde maatregel streven we daarbij naar een nauwe samenwerking met grote bedrijven als het Maxima Medisch Centrum en ASML. Voor de grote bedrijven is de winst tweeledig. Enerzijds hebben zij veel baat bij goede bereikbaarheid en ontsluiting. Daarnaast biedt de samenwerking kansen om nieuwe technieken in te brengen.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 5.1.

Actie/maatregel

1. Beschikbaar stellen data
2. Project slimme verkeerslichten op De Run
3. Project vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))
4. Voorleggen Veldhovense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility

Tabel 5.1: acties en maatregelen module Smart Mobility

6. MODULE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

6.1. DEELCONCLUSIE

De ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden binnen Veldhoven zoals bij Habraken, Zilverackers en De Run, hebben een effect op de mobiliteit. Van belang is om de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen en bewaken, omdat deze het behalen van de ruimtelijk-economische ambities beïnvloeden. Door aandacht voor de verkeerskundige gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen te hebben, is het mogelijk tijdig maatregelen te treffen. Daarmee kunnen problemen zo veel mogelijk worden voorkomen door met een samenhangend verkeers- en ruimtelijk beleid en tijdig te anticiperen en/of bij te sturen. Binnen het thema Ruimtelijke ontwikkelingen zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden door de initiatiefnemer de verkeerseffecten in beeld gebracht, zodat eventueel noodzakelijke maatregelen benoemd kunnen worden.
- We houden vast aan het oplossen van parkeren op eigen terrein van de ruimtelijke ontwikkeling.
- We gaan een nota parkeernormen opstellen (module Parkeren), waarin de werkwijze rondom het parkeervraagstuk van ontwikkelingen is beschreven, samen met de normen waarmee gerekend moet worden.
- We staan open voor slimme alternatieven voor verkeer en parkeren en willen graag mee werken, ook als de oplossing een experimenteel (Smart) karakter heeft.
- We hebben aandacht voor de bereikbaarheid van langzaam verkeer bij ruimtelijke ontwikkelingen en voldoende stallingen voor fietsen.

6.2. SITUATIEBESCHRIJVING

We vinden het belangrijk om de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen en bewaken. De ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden binnen Veldhoven zoals bij Habraken, Zilverackers en De Run, hebben een effect op de mobiliteit. Met een groei door de ontwikkelingen in inwoners en arbeidsplaatsen, volgt

een groei in vervoersbewegingen. In algemene zin zorgt de gemeente voor periodieke metingen, om de ontwikkelingen van het verkeer te monitoren. Deze informatie is tevens input voor de actualisatie van het verkeersmodel, dat periodiek plaats vindt.

Verkeerseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen worden normaal gesproken prima afgewikkeld via het bestaande wegennet van de gemeente en de rijkswegen. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat ontwikkelingen niet leiden tot overlast in de omgeving, in de vorm van extra verkeershinder door een onevenredige toename van verkeer en verhoging van de parkeerdruk.

Parkeren op eigen terrein

Bedrijven, voorzieningen en publiekstreckers dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Op veel plaatsen op De Run geldt bijvoorbeeld een zonaal parkeerverbod, zodat er niet op de rijbaan geparkeerd wordt. Uitzondering op het principe van parkeren op eigen terrein is wanneer uitwisselbaarheid van parkeervoorzieningen mogelijk is en tot ruimtebesparing kan leiden.

6.3. SAMENHANG MET MOBILITEITSAMBITIES

De ambities op het gebied van mobiliteit en de ruimtelijke-economische ambities hebben een grote wederzijdse beïnvloeding. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen vanuit de geformuleerde ambities. De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen zijn vaak verkeerskundig van aard. Door hier aandacht voor te hebben, is het mogelijk tijdig maatregelen te treffen en problemen zo veel als mogelijk te voorkomen door een samenhangend verkeers- en ruimtelijk beleid en tijdig anticiperen en bijsturen. Het is dan ook belangrijk om verkeersstromen te monitoren. Ruimtelijke ontwikkelingen hebben als gevolgen duidelijk raakvlak met de modules fietsen, OV, voetganger, gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot Smart Mobility. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVP.

Bereikbaarheidsagenda

Voor de module 'Ruimtelijke ontwikkeling' zijn geen specifieke maatregelen geformuleerd

Maatregelenpakket De Run

Het maatregelenpakket zet in op een verandering in vervoerswijze naar langzaam vervoer en openbaar vervoer. Verknoping van netwerken is daarbij wenselijk is. De druk van de auto op de omgeving is hoog. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn goed voor de gemeente, maar brengen ook verkeersdruk met zich mee. Het streven is naar de realisatie van hubs. Hier kan de auto aan de randen van drukke gebieden parkeren en kan gebruik worden gemaakt van alternatieven om bij de bestemming te komen. In de module Parkeren komt dit verder aan bod.

6.4. AANPAK EN MAATREGELLEN

Verkeer in principe volgend

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn voor onze gemeente belangrijk. Voor het verkeersbeleid is onze invloed in veel gevallen echter beperkt. Grootschalige ontwikkelingen vinden ook plaats, met aanzienlijke verkeerseffecten. We vinden het belangrijk dat daar expliciet naar gekeken wordt en dat we overleg voeren met de betreffende partijen.

Toets verkeerseffecten

De beoordeling van de verkeerseffecten is bij elke ruimtelijke ontwikkeling relevant en blijft nodig. Die beoordeling zijn we ook verplicht vanuit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Bouwbesluit. Maar verkeer moet in principe volgend zijn aan de ruimtelijke ontwikkeling en bij voorkeur faciliterend daaraan. Dat neemt niet weg dat we van mening blijven dat een ontwikkeling de eigen parkeervraag moet opvangen om te voorkomen dat er parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Dat is in het belang van de ontwikkeling zelf, maar ook bepalend voor draagvlak in de omgeving. Wanneer problemen ontstaan, wordt, afhankelijk van de impact, verkeer bepalend.

Als de verkeerstoets laat zien dat er problemen ontstaan, dan is het aan de initiatiefnemer om

maatregelen te nemen om die problemen op te heffen of te compenseren. Wanneer een initiatiefnemer er niet in slaagt om geconstateerde problemen in de openbare ruimte op te heffen of te compenseren, kan dit gevolgen hebben voor de doorgang of samenstelling van de ontwikkeling.

Netwerkontwikkelingen (hubs)

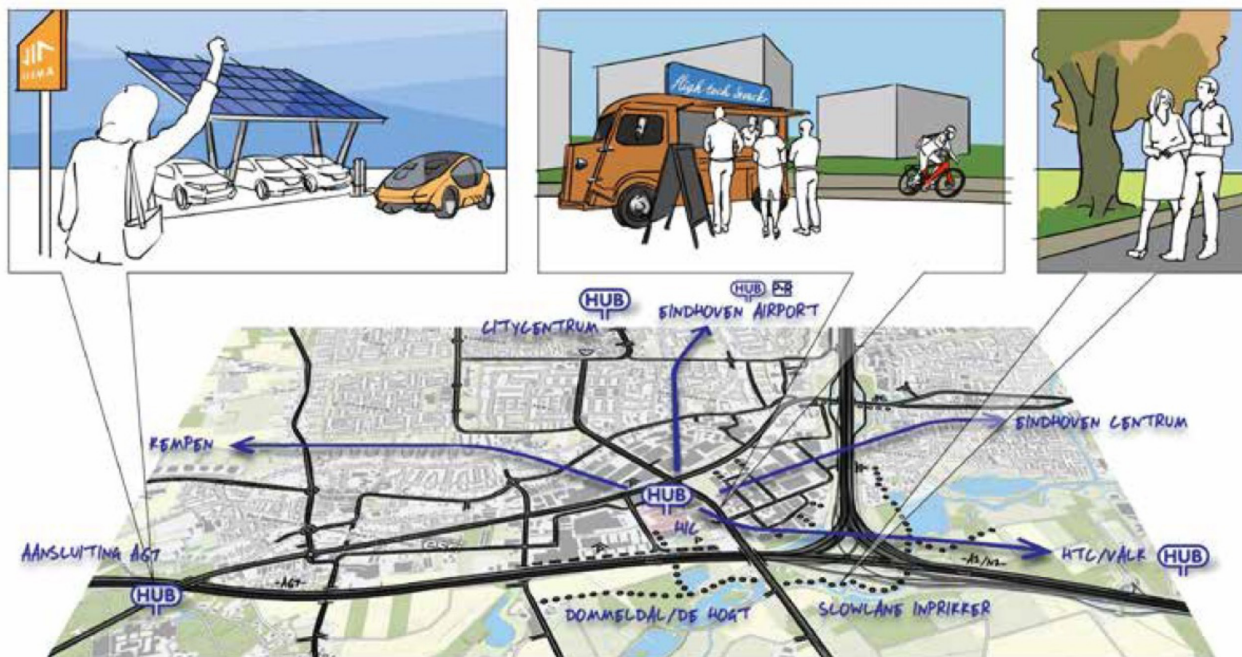
Zoals aangegeven in de modules waar een netwerk aan gekoppeld is (modules 'Fiets', 'Gemotoriseerd verkeer' en 'Openbaar vervoer') wordt veel verwacht van Smart Mobility toepassingen. Hoe snel die ontwikkelingen gaan is nu nog maar moeilijk in te schatten. Wel anticiperen we daar graag op, door de netwerken bij hubs aan elkaar te verknopen. Dit zijn belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, met mogelijk grote impact op de bestaande woonomgeving. De ruimte kan dan anders worden ingericht, omdat verwacht wordt dat de impact van de auto kleiner wordt. Dat maakt letterlijk ruimte vrij voor langzaam verkeer als fiets en lopen. De auto parkeert dan aan de rand van de wijk of werkgebieden. Dit zal als eerste merkbaar zijn bij de bedrijven(terreinen), maar naar verwachting later ook ontstaan bij woningen. Zo hebben de bedrijven en partners op De Run een 'Ontwikkelagenda' samengesteld die hier op in gaat. Een visualisatie is opgenomen in figuur 6.1.

Slimme en duurzame mobiliteit en inzet op alternatieven

In Veldhoven hebben we een aantal grote multinationals en werkgevers, die veel bezoekers genereren en veel medewerkers hebben. Ontwikkelingen van bedrijven en instellingen brengen extra verkeer met zich mee. Niet alleen voor de grote werkgevers natuurlijk. Het is belangrijk dat de effecten hiervan goed worden ingeschat en berekend. Indien nodig moeten aanvullende maatregelen bepaald en uitgevoerd worden. Op kosten van initiatiefnemer.

In sommige gevallen kunnen slimme duurzame vervoerswijzen en inzet op alternatieven de verkeers- en parkeerdruk positief beïnvloeden. Het is aan initiatiefnemer om daar slim mee om te gaan en het lagere verkeers- en parkeereffect aan te tonen. De gemeente kan hier een initiërende en stimulerende rol in hebben. We vinden het belangrijk dat uitbreiding en ontwikkelingen mogelijk gemaakt kunnen worden. Hier ligt een relatie met de toe te passen parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen (zie module 'Parkeren'). We denken daarom graag mee, ook als maatregelen nieuw en innovatief zijn en een experimenteel karakter hebben.

Figuur 6.1: visualisatie Ontwikkelagenda De Run (bron: Rake Lijnen)



Parkeerbehoefte berekenen

Het parkeren bij ontwikkelingen is iets wat nader uitgewerkt moet worden, waarbij we het belangrijk vinden dat maatwerk mogelijk blijft. Onderdeel van de module 'Parkeren' is daarom een nota parkeernormen met actuele parkeernormen voor de gemeente en een toetsingskader voor ontwikkelingen. We gaan deze nota opstellen, zodat hier vanuit een paraplubestemmingsplan naar verwezen kan worden.

Aandacht voor langzaam verkeer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen de bebouwde kom hebben we aandacht de positie van de fietser en voetganger. Directe fietsroutes en (ver-)korte fietsroutes naar bestemmingen passen we in de ontwikkeling in als daar ruimte voor is. Daarnaast houden we rekening met parkeren van fietsen bij ruimtelijke ontwikkelingen, vooral als het gaat om publiek aantrekkende voorzieningen.

Voor voetgangers realiseren we bij voorkeur trottoirs om de veiligheid van de voetgangers te garanderen met aandacht voor de toegankelijkheid, onder andere voor mensen met een beperking.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 6.2

Actie/maatregel

1. Aandacht voor verkeers- en parkeereffecten, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer

Tabel 6.2.: acties en maatregelen module ruimtelijke ontwikkelingen

7. MODULE PARKEREN

7.1. DEELCONCLUSIE

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er aandacht voor de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie. Het doel hiervan is om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen geen problemen voor de bestaande omgeving creëren. Vanuit het Maatregelenpakket De Run zijn op kortetermijnmaatregelen gepland om in de regio ruimte te bieden aan 10.000-15.000 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt in een pilot gekeken naar uitbreiding van plekken bij P+R hubs. Voor dit thema zijn in het GVVP grootschalige veranderingen en investeringen over het algemeen niet aan de orde. Binnen het thema 'Parkeren' zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- In het centrumgebied ligt voor parkeren de prioriteit bij bezoekers en bewoners om dicht bij hun bestemming te kunnen parkeren. Als gevolg van dit uitgangspunt kan het zijn dat langparkeerders, met name ondernemers en werknemers, soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.
- Monitoren van parkeerdruk, parkeerduur en parkeermotieven van de verschillende doelgroepen is structureel nodig.
- Bestaand beleid handhaven voor parkeerregulering (blauwe zone, betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, parkeren grote voertuigen, parkeren elektrische auto's en gehandicapten parkeren), waarbij een herijking van het parkeerbeleid in en rondom het Citycentrum plaatsvindt.
- Opstellen Nota Parkeernormen met mogelijkheden voor maatwerk en deze opnemen in bestemmingsplannen, of eventueel in een paraplubestemmingsplan.

7.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Parkeerregulering

In het centrum van Veldhoven is het parkeren gereguleerd door middel van betaald parkeren en met blauwe zones en vergunninghoudersparkeren in de schil. Bij winkelcentrum Kromstraat is een aantal blauwe zones aanwezig. In de rest van Veldhoven kunnen bewoners en bezoekers vrij parkeren.

Het aanbod van openbare parkeervoorzieningen en het beheer daarvan is gericht op het faciliteren van het bezoek aan het Citycentrum en voor de bewoners in de verschillende wijken. Uitbreiding van de parkeercapaciteit in het Citycentrum is op dit moment niet aan de orde.

De parkeerregimes in het centrum werken op dit moment prima. Een uitbreiding van het gebied van parkeerregulering is nu niet direct van toepassing (behalve rondom de Muziekschool vanwege het nieuwbouwplan aldaar). De schil rondom het centrum die in aanmerking komt voor vergunninghoudersparkeren (aanwijzingsbesluit) of blauwe zone is min of meer geheel als zodanig ingericht. Afgesproken is dat vergunninghoudersparkeren pas wordt overwogen, wanneer de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft en hier vanuit de belanghebbenden draagvlak voor is. Ook buiten het centrum en de schil komen geen grote parkeerknelpunten voor. Uitzondering zijn sommige gebieden, geleden in oudere woonwijken. Daar wordt parkeerdruk ervaren, omdat toen met een lagere parkeernorm gerekend werd. Meestal worden garages ook niet meer als zodanig gebruikt, waardoor de parkeerdruk in de openbare ruimte toegenomen is.

Handhaving

Uitwijkgedrag veroorzaakt soms parkeeroverlast. Handhaving speelt een rol in het beheersen van die overlast. In het verleden is de wens uitgesproken om de handhaving uit te breiden. Na het aannemen van het wetsvoorstel over de bestuurlijke boete

(2007) is beoordeeld of uitbreiding, zonder toename van de kosten, tot de mogelijkheden behoort. Dit bleek niet het geval, de handhaving is daarom niet uitgebreid op parkeren, deze is gelijk gebleven. Vergunninghoudersparkeren is sinds die periode wel enorm uitgebreid. Inmiddels is 80 – 90% van de schil aangewezen als vergunninghoudergebied of blauwe zone. De handavingsinzet is echter gelijk gebleven.

Bij handhaving is er nadrukkelijk ook behoefte aan controle op foutparkeren op de stoep, in het kader van toegankelijkheid voor bijvoorbeeld rolstoelen en kinderwagens.

Parkeren grote voertuigen

Het is voor grote voertuigen niet toegestaan om in de kernen te parkeren. Grote voertuigen mogen parkeren op aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen, namelijk:

- Een gedeelte van het plein aan de Burgemeester van Hoofflaan, van maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 en 18.00 uur.
- De parkeerhavens gelegen aan De Run 4200 tussen Kempenbaan en Ulenpas, van maandag tot en met vrijdag van 18.00 tot 08.00 uur en op zaterdag en zondag.

Parkeren elektrische voertuigen

Op dit moment zijn er zo'n 40 oplaadpunten voor elektrische voertuigen in Veldhoven. Dit aantal groeit jaarlijks. Veldhoven hanteert een vastgestelde werkwijze over hoe om te gaan met aanvragen voor een oplaadpaal in de openbare ruimte. De criteria hiervoor zijn vastgelegd in de Beleidsregels Laadvoorzieningen voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Omdat de ontwikkelingen over de laadvoorzieningen nogal snel gaan, is de kans groot dat die werkwijze binnen enkele jaren aangepast wordt.

Gehandicaptenparkeren

Aantal gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemeen uitgangspunt is dat voor elke 50 parkeerplaatsen één gehandicaptenparkeerplaats is. Afmetingen zijn niet altijd conform CROW-richtlijnen, vooral de breedte voldoet in diverse gevallen niet aan de voorwaarden. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn gesitueerd op een voor de doelgroep gunstige locatie.

Gehandicaptenparkeerkaart

Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart – in uitzondering op de algemene regel – kunnen een gereserveerde plaats aanvragen. Met een gehandicaptenparkeerkaart mag men parkeren

op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, dicht bij de bestemming. In Veldhoven gelden de volgende voorwaarden voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart:

- Bestuurderskaart: aanvrager kan niet meer dan 100 meter lopen met de gebruikelijke loophulpmiddelen, voor een periode langer dan zes maanden.
- Passagierskaart: de aanvrager is continu afhankelijk van de hulp van een bestuurder.

Toepassing parkeernormen

De gemeente Veldhoven beschikt nog niet over een Nota parkeernormen waarin het juridisch kader, de beleidsvisie en toepassing van de normen beschreven zijn. Momenteel wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW, waarbij het midden van de bandbreedte wordt aangehouden.

7.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er aandacht voor de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie (*). Zowel bij inbreiding als bij grotere ontwikkelingen of in het buitengebied. De ontwikkelingen die in Veldhoven plaatsvinden, kunnen namelijk op specifieke locaties een vergrote behoefte aan parkeerplaatsen tot gevolg hebben. Daarom wordt voorafgaand aan de ontwikkelingen een berekening gemaakt van de parkeervraag en het extra verkeer. Op deze manier kan ervoor gezorgd worden dat potentiële knelpunten in kaart worden gebracht, waarvoor passende maatregelen opgesteld kunnen worden. Hiermee dragen nieuwe ontwikkelingen bij aan het overeind houden van de leefbaarheid in Veldhoven. Nieuwe ontwikkelingen hoeven parkeertekorten uit het verleden niet op te lossen.

() Ontwikkelingen genereren verkeer, om dit te bepalen worden kengetallen gebruikt. Dit wordt ondersteund vanuit een CROW publicatie Toekomstbestendig parkeren.*

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot parkeren. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP.

Bereikbaarheidsagenda

Voor de module 'Parkeren' zijn geen specifieke maatregelen geformuleerd.

Maatregelenpakket De Run

In het Maatregelenpakket De Run worden op korte-termijnmaatregelen genoemd die gaan over parkeren. De druk van de auto op de omgeving is hoog. Dit geldt voor de wegen en de bereikbaarheid, maar ook voor parkeren. Het streven is naar de realisatie van hubs. Hier kan de auto aan de randen van de drukke gebieden parkeren en kan gebruik worden gemaakt van alternatieven om bij de bestemming te komen. Bij de ontwikkeling met deze Smart hubs is de ambitie genoemd om ruimte te bieden aan 10.000-15.000 parkeerplaatsen. Bij deze hubs kan een makkelijke overstap tussen verschillende vervoerswijzen plaatsvinden. Zo kan men bijvoorbeeld overstappen van auto naar OV of (e-)fiets om de reis te vervolgen. De aanwezigheid van faciliteiten voor verschillende vormen van vervoer is bij deze hubs dus essentieel. De locaties waar parkeerplaatsen gecreëerd worden, moeten nog uitgekristalliseerd worden.

7.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Sturend parkeerbeleid

Het centrum van Veldhoven vervult een bovenlokale functie. In het centrumgebied komen wonen, werken, winkelen en toerisme samen. Voor het economisch functioneren van het centrum en het behouden van de concurrentiepositie zetten we in op datgene waar het centrum van Veldhoven en Veldhoven-Dorp om draait: de (dagelijkse) boodschappen, aangevuld met een aantal kwalitatief goede winkels.

Met het parkeerbeleid sluiten we hierop aan. Dit betekent dat in het centrumgebied onze prioriteit ligt bij bezoekers die vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Deze parkeerplaatsen voor bezoekers moeten beschikbaar zijn om zo te kunnen concurreren met omliggende centra, zoals Eindhoven. Ook parkeergelegenheid in het centrum voor bewoners is belangrijk, parkeren heeft een sterke invloed op de ervaren woonkwaliteit in het centrum. Als gevolg van dit uitgangspunt zullen langparkeerders, vooral ondernemers en werknemers, soms wat verder van hun bestemming af moeten parkeren.

Parkeerregulering

De huidige situatie geeft op dit moment geen aanleiding tot aanpassing van de blauwe zone (rondom Veldhoven-dorp) en betaald- en vergunninghoudersparkeren. Uitzondering hierop betreft de ontwikkeling rondom de Muziekschool en het Citycentrum. In het coalitieakkoord 2018-2022 ("samen, stabiel en sterk") is opgenomen

dat het parkeerbeleid in het Citycentrum wordt herijkt om te komen tot een aantrekkelijker winkelklimaat en ter voorkoming van leegstand.

Het toepassen van de blauwe zone is een systeem dat het beste aansluit op de Veldhovense situatie. Alleen in en om het Citycentrum is sprake van betaald- en vergunninghoudersparkeren. We vinden het verder nodig om zorg te dragen voor een heldere vorm van informatieverstrekking en communicatie over het parkeerbeleid.

Met en is weten

We vinden het wenselijk om structureel parkeeronderzoek uit te voeren, om zo een actueel inzicht te hebben in de parkeerbezetting, de parkeerduur en hoe de doelgroepen de parkeerregulering beleven. De te onderscheiden doelgroepen zijn bezoekers, bewoners en werkenden (langparkeerders). Periodiek meten brengt de feiten goed in beeld en vult een ambtelijke behoefte in voor beleidsmatige en operationele parkeervraagstukken.

Bestaand beleid voldoet

Het bestaande beleid voor het parkeren van grote voertuigen, elektrische auto's en gehandicapten parkeren voldoet grotendeels en aanpassingen zijn voorsnog niet nodig. Belangrijk om hierbij aan te vullen is dat de gemeente elektrificatie van het wagenpark belangrijk vindt. Daarom worden openbare laadpalen bijgeplaatst (dit loopt al) en kunnen bewoners van de gemeente in de omgeving een laadpaal aanvragen als deze binnen de huidige beleidskaders van laadvoorzieningen passen.

Handhaving

Parkeerregulering functioneert beter wanneer regelmatig gehandhaafd wordt. Om effectief te kunnen handhaven op parkeren in gebieden met parkeerregulering, maar ook op foutparkeren in het algemeen, moet de inzet van BOA's aansluiten op de vraag. We vinden het belangrijk dat deze aansluiting gevonden wordt. Uitbreiding van gebieden met parkeerregulering vinden we niet wenselijk zonder extra inzet op handhaving. Die handhaving moet bij voorkeur dan ook geregeld zijn als er sprake van uitbreiding is.

Nota parkeernormen

Een Nota parkeernormen bevat de uitgangspunten voor het berekenen van de parkeerbehoefte voor ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om maatwerk te bieden. Met een dergelijke document kunnen we onderbouwd aangegeven welke parkeernorm is gebruikt en wat de verwachte parkeervraag is.

Vanwege een aantal wettelijke wijzigingen is het wenselijk om als gemeente op korte termijn een Nota Parkeernormen op te stellen en met een paraplubestemmingsplan deze beleidsregel van toepassing te verklaren op alle onderliggende bestemmingsplannen. In het paraplubestemmingplan nemen we een verwijzing op naar landelijke parkeerkencijfers of naar specifiek gemeentelijk beleid. Het laatste heeft onze voorkeur, omdat dit eenduidig en expliciet is en geen ruimte biedt voor willekeur. Tegelijk blijft maatwerk mogelijk en wenselijk.

Daarnaast is het wenselijk flexibel te kunnen zijn, ook naar de toekomst toe. Door de beoogde verschuivingen naar hubs, maar ook bij woningbouwontwikkelingen meer aandacht besteden aan andere vormen van mobiliteit (bijv. faciliteren deelauto's), kan dit betekenen dat anders moet worden omgegaan met parkeernormen binnen de ontwikkeling. Daar anticiperen we op als ontwikkelingen zich aandienen.

We hebben op dit moment geen parkeerbeleid of vastgestelde parkeernormen, vandaar dat het wenselijk is om een Nota parkeernormen op te stellen. Vooralsnog verklaren we het gemiddelde van de bandbreedte van de parkeerkencijfers uit de meest recente CROW publicatie van toepassing bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Inrittenbeleid

In oudere wijken wordt vanwege de hoge parkeerdruk soms in de voortuin geparkeerd. Dan is een inrit nodig, om in de tuin te kunnen komen. Voorheen werd dit in het bestemmingplan geregeld. Dat kan nu niet meer. Op 27 februari 2018 is het inrittenbeleid door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 7.1

Actie/maatregel

1. Monitoren parkeerdruk, parkeerduur en bezoekmotieven
2. Communiceren parkeerbeleid
3. Opstellen Nota Parkeernormen en verankeren in paraplubestemmingsplan

Tabel 7.1: acties en maatregelen module Parkeren

8. MODULE FIETS

8.1. DEELCONCLUSIE

Veldhoven kent een behoorlijk fijnmazig netwerk van fietsroutes en voorzieningen, waarbij het merendeel vrijliggende fietspaden zijn. Er staat echter nog een aantal verbeterpunten open met betrekking tot de kwaliteit en breedte van de verharding van de fietswegen. Daarnaast is er ook nog ruimte voor verbetering ten aanzien van goede (bewaakte) fietsstallingen op bestemming. In de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run wordt ingezet op co-modaliteit en een kwaliteitssprong voor de fiets om zo een wijziging van de keuzes van vervoerswijze te bewerkstelligen door aanpassingen op de korte, middellange en lange termijn. Binnen het thema 'Fiets' zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Netwerk optimaliseren door ontbrekende schakels aan te leggen en de fietsvriendelijkheid te vergroten.
- Onderzoek opstarten naar snelfietsroutes van en naar Veldhoven, vooral richting de Kempen en vanuit De Run 2000/4000 naar de Hovenring/ Eindhoven Airport en goede fietsverbindingen in het kader van Dommedal-De Hogt en de Gebiedsimpuls N69
- Hanteren van de kwaliteitseisen (waar mogelijk naar de optimale CROW-richtlijnen) voor fietsvoorzieningen, bij aanleg en onderhoud.
- Via werkgeversbenadering zetten we in op het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer. Ook voor onze eigen medewerkers. De werkgevers streven hier zelf naar. Gezamenlijk overleg bepaalt de vervolgstappen. Verder zetten we in op het fietsgebruik, onder andere door aandacht te hebben voor de stallingsvoorzieningen.
- Voor het fietsparkeren in het centrum onderzoeken we of een (gratis) bewaakte stalling met laadvoorzieningen mogelijk is.
- Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen te kunnen inschatten hanteren we de meest actuele fietsparkeernormen van het CROW als vertrekpunt.
- De verkeersveiligheid voor fietsers vergroten door

het netwerk verder te beoordelen op noodzakelijke obstakels en deze te verwijderen als die niet noodzakelijk blijken te zijn.

8.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Fietsnetwerk

Veldhoven kent een behoorlijk fijnmazig netwerk van fietsroutes én voorzieningen. Langs het merendeel van de gebiedsontsluitingswegen liggen vrijliggende fietspaden (figuur 8.1).

De beschikbaarheid van een fietsvoorziening geeft echter geen garanties over de breedte en kwaliteit van de verharding. Uit de bijeenkomsten met belanghebbenden blijkt dat een aantal verbeterpunten open staat. Vooral de breedte is op een aantal punten aan de krappe kant. Dit heeft ook te maken met de groei van het aantal e-bikes. Door het snelheidsverschil zijn bredere fietspaden wenselijk.

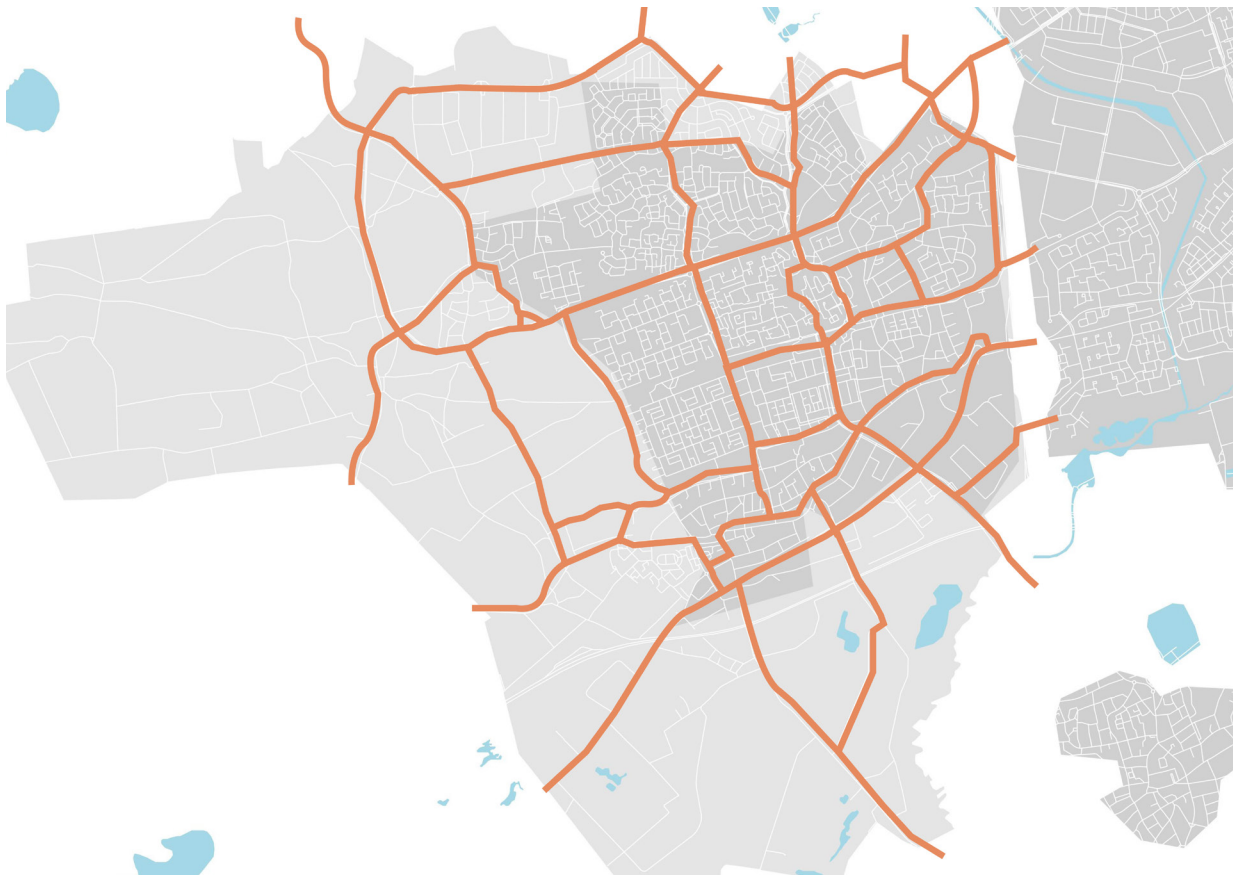
Stallingsvoorzieningen

Om het fietsgebruik verder te stimuleren is het niet alleen wenselijk de fietspaden comfortabel en direct te maken, ook bij de bestemmingen zijn goede stallingsvoorzieningen wenselijk. Diverse type fietsen en e-bikes zijn immers duur en de drempel om de fiets te gebruiken moet laag zijn. Gebruikers willen graag veilig kunnen stallen. Hierin is nog ruimte voor verbetering.

8.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Veldhoven ziet de fiets als 1 van de belangrijkste vervoersmiddelen voor verplaatsingen binnen de gemeente. Dit onder meer vanwege de positieve effecten op gezondheid en lage belasting van het milieu. De uitwerking in deze module zet in op het stimuleren van het gebruik van de fiets en we faciliteren dit door gedragsbeïnvloeding, een uitstekend (fijnmazig) netwerk van fietsinfrastructuur en goede stallingen bij de bestemmingen.

Figuur 8.1: fietsnetwerk Veldhoven



Fietsroutes worden comfortabel en veilig ingericht. Oversteeklocaties van autoroutes zijn veilig en fietsroutes mogen zo min mogelijk samenvallen met routes voor zwaar verkeer en auto (ontvlechten). We richten onze uitvoeringsmaatregelen op belangrijke actuele knelpunten. In het beleid betekent dit extra middelen en inzet voor het thema 'Fiets'. De gemeente heeft nog geen beleid op deelfietsen. De gemeente tracht daarom een deelfietsbeleid af te stemmen in de regio.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot parkeren. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVP.

Bereikbaarheidsagenda

Er wordt ingezet op co-modaliteit en een kwaliteitssprong voor de fiets door snelle, directe en comfortabele fietsverbindingen op korte en middellange afstanden (tot 15 km). Hierbij worden de snelfietsroute De Run – HTCE – Geldrop, fietsverbinding De Kempen – Eersel – Veldhoven en het OV-knooppunt (Veldhoven en/of Eersel) benoemd. De fietsstructuur tussen De Run 5300-6100 in Veldhoven is in 2018 reeds aangelegd.

Maatregelenpakket De Run

Voor De Run wordt ingezet op de korte, middellange en lange termijn om een wijziging van de keuzes van vervoerswijze te bewerkstelligen. Op de korte termijn wordt ingezet op deelfietsen bij onder andere P+R Meerhoven, worden op basis van gebruikerservaringen knelpunten opgelost, bewegwijzering verbeterd en specifiek veiligheidsknelpunten voor de fietsstructuur De Run verbeterd. Op de middellange termijn worden kansrijke routes onderzocht door onderdoorgangen aan te leggen en specifieke knelpunten op te heffen. Op de lange termijn wordt ingezet op een fijnmazig fietsnetwerk van snelle fietsverbindingen, zoals bv inprikker slowlane.

8.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Netwerk verder optimaliseren

Fietsen is gezond en heeft geen uitstoot van schadelijke stoffen. Het is daarom wenselijk dit te stimuleren en het fietsnetwerk verder te vervolmaken. Hierbij heeft de realisatie van ontbrekende schakels bijvoorbeeld een hogere prioriteit dan het aanbrengen van een gesloten verharding in plaats van tegels. Dat laatste is wel wenselijk, maar in sommige gevallen ook niet mogelijk vanwege kabels en leidingen. Op een aantal gebiedsontsluitingswegen hebben we vanwege de

inrichting en de beschikbare ruimte gekozen voor fiets(suggestie)stroken. Voor de uitvoering wordt aangesloten op weg- en rioolbeheer, zodat slim kan worden omgegaan budgetten en investeringen.

Het regionale netwerk, aangevuld met de lokale routes staat in figuur 8.2. In het blauw zijn nieuwe fietsroutes indicatief weergegeven. Dit zijn de volgende fietsroutes:

1. Inprikker Slowlane – Het doel van deze route is het verbinden van De Run met de Slowlane (snelfietsroute rondom Eindhoven) en de High Tech Campus Eindhoven.
2. Noord-Zuid snelfietsroute die De Run verbindt met het knooppunt Hovenring en het P+R Meerenakkerweg -
3. Snelfietsroute tussen De Kempen en De Run - om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto
4. Fietsverbinding tussen MMC - Bergeijk inclusief mogelijke fietsbrug over de A67
5. Fietsroutes Drie Dorpen - voor het verbinden van de drie dorpen met het centrum van Veldhoven en het buitengebied

Logische routes

Directheid en comfort zijn belangrijk voor fietsers.

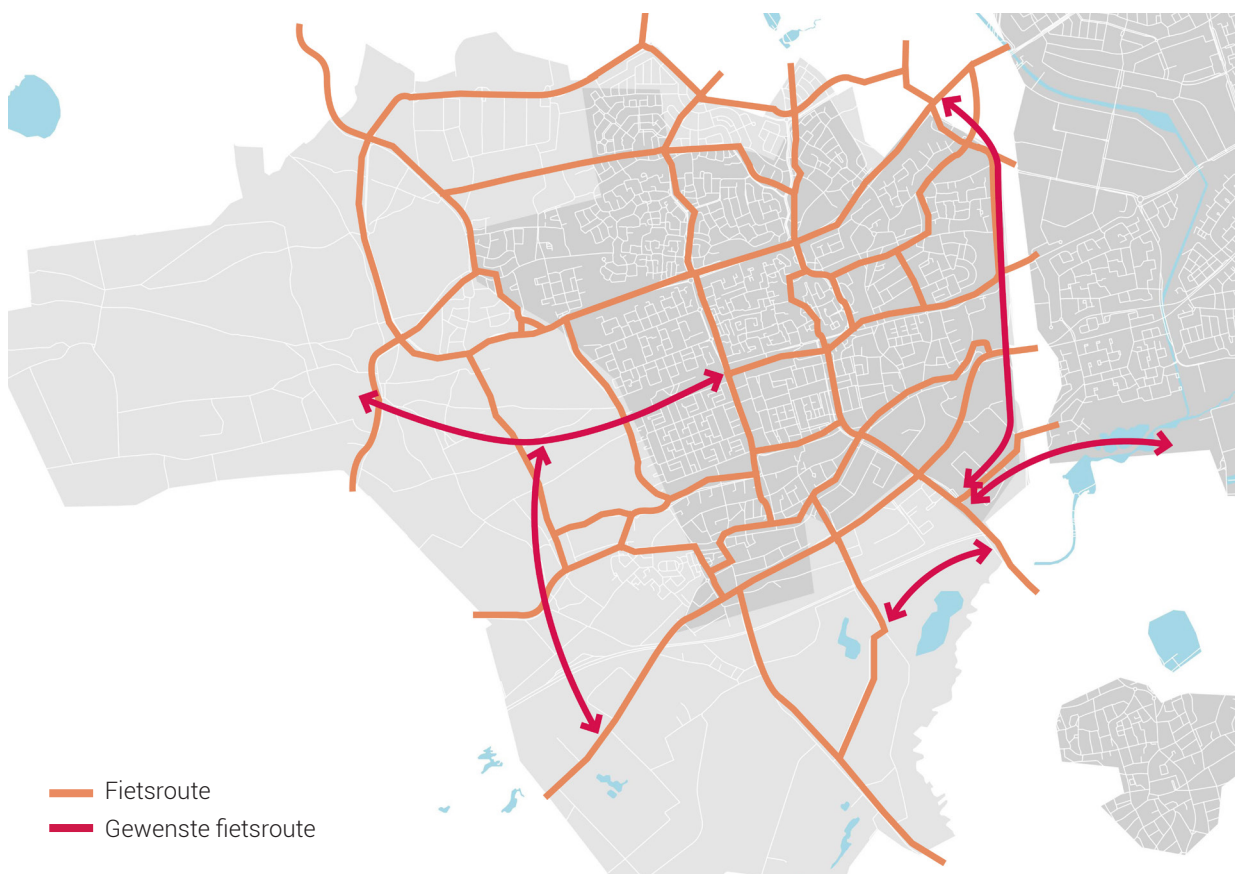
Bij het ontwerpen van de openbare ruimte vinden we het belangrijk om daar rekening mee te houden.

Fietsers willen zo min mogelijk afremmen, stoppen en oversteken. Soms kan het niet anders, maar er is een aantal locaties waar oversteken niet fietsvriendelijk zijn ontworpen:

- De Run richting Witven, oversteek Kempenbaan.
- Onze Lieve Vrouwedijk – De Run
- tussen Burgemeester Van Hoofflaan – Abdijlaan en d'Ekkerplein

Ondanks dat alle drie de locaties vrij recent zijn aangelegd, zijn er kansen voor verbeteringen. Of dit mogelijk is in de beschikbare ruimte en of dit invloed heeft op het functioneren van de verkeerslichten moet nader onderzoek uitwijzen. Op deze locaties heeft meestal het gemotoriseerde verkeer in het ontwerpproces prioriteit gehad, de fietser is pas later ingepast.

Figuur 8.2: Toekomstig fietsnetwerk Veldhoven met in rood (nieuwe) belangrijke fietsverbindingen



Snelfietsroutes

Het wegennet van Veldhoven heeft een behoorlijk fijnmazig netwerk voor fietsers. Veldhoven is vrij compact gebouwd en de ruimte is beperkt. Toch zien we kansen voor (snel)fietsroutes. In de Bereikbaarheidsagenda is de route De Run – HTCE – Geldrop opgenomen. Streven is om het deel De Run – HTCE in 2020 aan te leggen. Verder zijn er kansen in westelijke richting, naar de Kempen. Concreet genoemd is de route Eersel – Steensel – Veldhoven – Eindhoven, maar ook richting Bergeijk vinden we het wenselijk de meerwaarde te onderzoeken. De route naar de Kempen is in figuur 8.2 indicatief weergegeven.

Overleg met de regiogemeenten en de provincie hierover is wenselijk. Met meer fietsers neemt de druk van het autoverkeer af.

Verknoping van netwerken (Smarthubs)

De druk van de auto op de omgeving is hoog. Dit geldt voor de wegen en de bereikbaarheid, maar ook voor parkeren. Grote werkgeverslocaties zijn goed voor de gemeente, maar brengen ook verkeersdruk met zich mee. Verder is parkeren bij de woningen, bijvoorbeeld in oudere wijken, een aandachtspunt. Met de verwachte technologische ontwikkelingen streven we naar de realisatie van Smarthubs. Hier kan de auto aan de randen van de drukke gebieden parkeren en kan gebruik worden gemaakt van alternatieven om bij de bestemming te komen. Verknoping van het fietsnetwerk met deze Smarthubs is belangrijk, waarbij de rol van de elektrische fiets als groot wordt ingeschat. Initiatieven voor realisatie liggen in eerste instantie bij de werkgevers omdat die sturend (kunnen) zijn in de vervoerwijzekeuze voor werknemers en bezoekers. De gezamenlijke werkgevers op De Run werken bijvoorbeeld aan een gebiedsvisie "innovatielandschap" waarin hierop wordt ingezet.

Kwaliteitseisen

Om fietspaden aantrekkelijk en veilig in te richten hanteren we de landelijke richtlijnen van het CROW. Door werk-met-werk te maken wordt de weg hierop ingericht, passend binnen de beschikbare ruimte en rekening houdend met kabels en leidingen. Stallingsvoorzieningen bij bestemmingen We vinden het erg belangrijk dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets te parkeren. Belangrijke locaties zijn het centrum, sport- en recreatievoorzieningen en bushaltes (zie ook module 'Openbaar Vervoer', hoofdstuk 9).

Wanneer we bij bushaltes losstaande fietsen

constateren, gaan we over tot het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen, mits hier uiteraard ruimte voor is. Dat geldt ook voor het plaatsen van de fietsparkeervoorzieningen in het centrum. Als blijkt dat andere plaatsen beter zijn en aansluiten op de behoefte van de gebruiker, gaan we rekken verzetten of bijplaatsen.

Stallingen bij werkgeverslocaties

Voor mensen die naar het werk fietsen is het belangrijk dat er goede stallingsvoorzieningen zijn. Deze moeten dicht bij de ingang gesitueerd worden en bij voorkeur afgesloten kunnen worden. Vooral voor e-bikers is dit een belangrijke voorwaarde. Sociaal veilige ligging van de stallingen is daar ook een voorwaarde. We gaan werkgevers stimuleren om naar het fietsgebruik te kijken en voorzieningen te realiseren.

Bezoek aan en parkeren in het Citycentrum

De afstanden in Veldhoven lenen zich uitstekend voor fietsen, dit geldt ook voor bezoekers aan het Citycentrum. Om dat verder te stimuleren hebben we in de module 'Gemotoriseerd verkeer' al aangegeven dat, bij onderhoud aan verkeerslichtenregelingen, de doorstroming voor de fietsers extra aandacht krijgt.

Het netwerk naar het Citycentrum is al goed. Het parkeren van de fiets kan nog beter. In het verleden zijn er initiatieven geweest voor een (gratis) bewaakte fietsstalling in het Citycentrum. Dit heeft nog niet geleid tot continuering, omdat het gebruik onvoldoende is. Dit terwijl deze wens er wel is.

Initiatieven om een stalling mogelijk te maken, waardeert de gemeente. Er zal medewerking verleend worden als er ondernemers zijn die een initiatief willen opstarten.

Normen fietsparkeren

Om de parkeerbehoefte in te kunnen schatten, werken we met de meest actuele normen voor fietsparkeren van het CROW. Deze beschouwen we als richtinggevend. Maatwerk zal altijd nodig blijven.

Stimuleren (elektrische) fiets

De afgelopen jaren heeft de gemeente al ingezet op het fietsgebruik door onder meer de jaarlijkse actie 'Winkelen? Pak de fiets!'. Met deze actie tracht de gemeente de inwoners aan te sporen om met de fiets boodschappen te doen.

De gemeente heeft op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Realisatie van goede

openbare stallingsvoorzieningen en oplaadpunten stimuleert het gebruik van de elektrische fiets. Daarnaast wordt aangesloten op regionale, provinciale, en landelijke fietsinitiatieven, projecten en campagnes ter promotie van het gebruik van de e-fiets.

Aanpak veilig fietsen

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten gaan we ons fietsnetwerk beoordelen op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of verwijderd kunnen worden. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook toetsen we tijdens deze schouw of het uitzicht goed is, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.

Deze aanpak kan relatief eenvoudig worden uitgevoerd door de belangrijkste routes na te rijden met de buitendienst en ter plekke te beoordelen of palen daadwerkelijk noodzakelijk zijn. Verwijderde obstakels kunnen altijd worden teruggeplaatst als blijkt dat dit zorgt voor ongewenst gebruik of leidt tot autoverkeer op de fietsvoorzieningen.

In 2017 zijn de belangrijkste fietsroutes beoordeeld en zijn knelpunten aangepakt. De andere fietsroutes worden de komende jaren beoordeeld en aangepakt. Meldingen kunnen hiervoor mede de aanleiding zijn. Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 8.3.

Actie/maatregel

1. Aanpak/onderzoek (logische) routes voor fietsers
2. Werkgevers stimuleren op fietsgebruik werknemers
Fietsparkeernormen CROW als vertrekpunt hanteren
3. Stimuleren van gebruik van de (elektrische) fiets via communicatie
4. Schouw en beoordeling fietsnetwerk op te verwijderen obstakels

Tabel 8.3: acties en maatregelen module Fiets

9. MODULE OPENBAAR VERVOER

9.1. DEELCONCLUSIE

De gemeente is voor het vervoer per trein aangewezen op Eindhoven. De gemeente beschikt over een goed systeem voor het busvervoer, maar er is ruimte om nog beter aan te sluiten op de reizigersbehoefte. Hierbij wordt gekeken naar slimme alternatieven welke mogelijk beter passend zijn dan lijnbusvervoer en wordt de toegankelijkheid van bushaltevoorzieningen en looproutes vergroot. In de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run wordt ingezet op doorstroming, een hoge frequentie, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en zodoende bereikbaarheid. Daarnaast wordt de connectiviteit en co-modaliteit bevorderd door multimodale knooppunten/overstappunten. Op deze manier wordt geïnvesteerd in een shift van autogebruik naar andere vormen van vervoer. Binnen het thema 'Openbaar Vervoer' zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Inzet op handhaven van het huidige voorzieningenniveau. We maken voldoende capaciteit vrij om overleggen hierover bij te wonen.
- Haltes die nog niet toegankelijk zijn gemaakt worden aangepast, zodat alle doelgroepen met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit doen we bij wegonderhoud.
- Zorgen voor voldoende goede en veilige stallingsvoorzieningen bij de drukke bushaltes, om ketenverplaatsingen aantrekkelijk te maken.
- Aansluiten op initiatieven die slim vervoer mogelijk maken en de (landelijke en regionale) MaaS-ontwikkelingen zo goed mogelijk faciliteren.
- Ontwikkelingen rondom i-VRI's monitoren en indien er meerwaarde is deze toepassen in Veldhoven, bij vervanging of nieuwe plaatsing.
- Continueren en monitoren van het medegebruik van busbanen door taxi's en collectief vervoer.

9.2. SITUATIEBESCHRIJVING

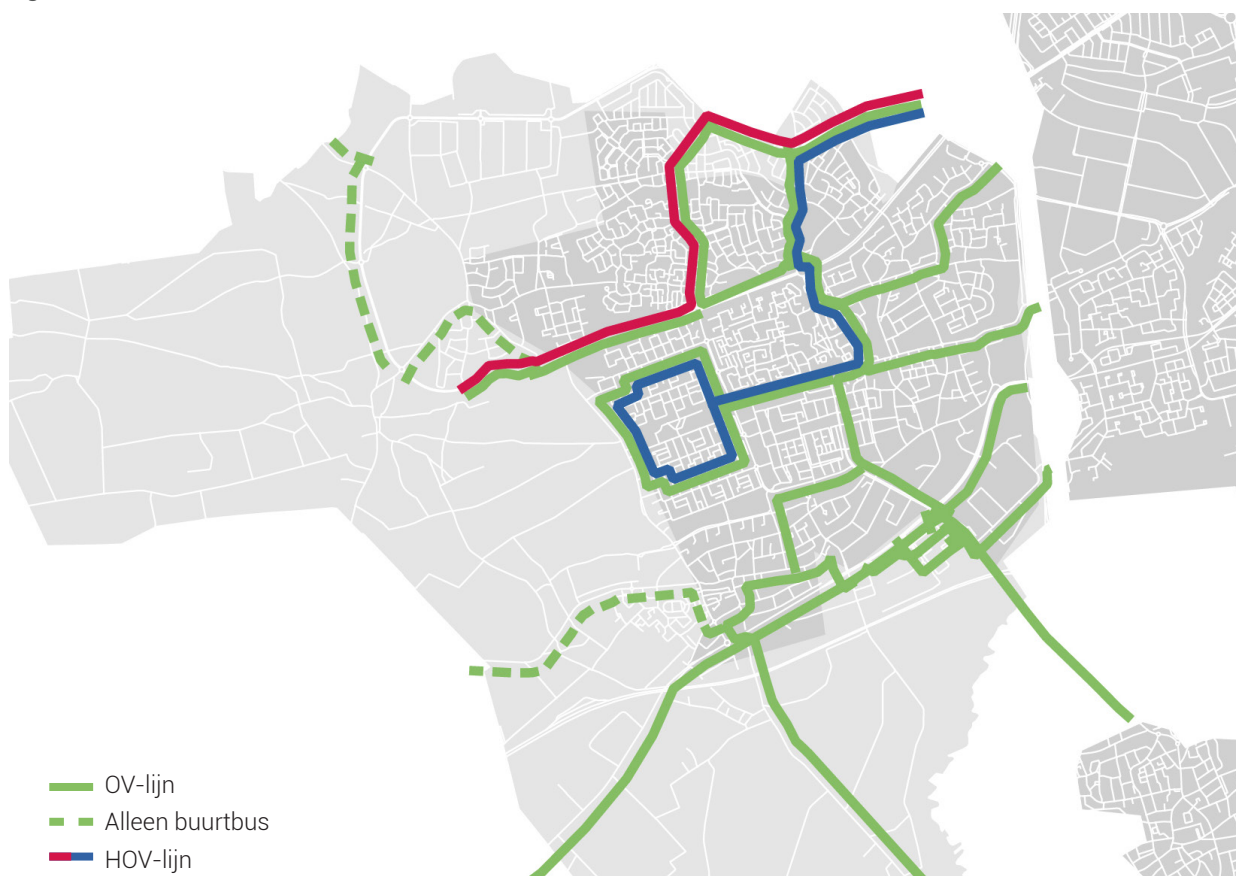
De gemeente is voor het vervoer per trein aangewezen op Eindhoven. Wel beschikt de gemeente over een goed systeem voor het busvervoer. Zo is in januari 2019 lijn 119 ASML in gebruik genomen, een rechtstreekse verbinding (zonder stops) tussen NS-station Eindhoven en ASML/MMC). De huidige lijnen zijn weergegeven in figuur 9.1. Lijn 20 vormt de gewenste verbinding van NS station Best, via Eindhoven Airport en Veldhoven naar HTCE en wordt medio/eind 2019 geëvalueerd. De lijnen 19 en sneldienst 319 vormen de verbinding naar de Kempen. Dit is een belangrijk alternatief voor de auto, vooral naar het centrum van Eindhoven. Reizen naar het centrum van Veldhoven of naar HTCE betekent dat overgestapt moet worden.

Wel is er ruimte om nog beter aan te sluiten op de reizigersbehoefte. De reistijd vanaf Station Eindhoven naar Veldhoven (als de last-mile) is nog steeds vrij fors en vormt daardoor in combinatie met de overstap soms nog een obstakel voor werknemers op De Run. Daarnaast is het lange tijd niet mogelijk geweest om vanuit alle wijken met de bus bij het Citycentrum en het MMC te komen. Sinds de komst van BravoFlex is dit wel mogelijk.

Momenteel rijdt BravoFlex onder andere in Veldhoven, Waalre en Eindhoven. BravoFlex is een flexibele vervoersservice op afroep die zonder vaste route rijdt van halte naar halte, waarbij de gebruiker bepaald naar welke haltes wordt gereden. Collectieve vervoersvormen en taxi's kunnen door middel van BravoFlex gebruik maken van busbanen, als daarvoor een ontheffing is aangevraagd. De proef was van start gegaan in september 2017 en recent uitgebreid. BravoFlex loopt tot eind 2020. Voor eind 2020 besluit de provincie in overleg met Hermes/Bravo en de betrokken gemeenten of BravoFlex doorgezet wordt.

Bij de klankbordgroepleden is er gediscussieerd over het spanningsveld tussen snelheid en bereikbaarheid. Oftewel het verlengen van lijnen ten opzichte van een

Figuur 9.1: OV netwerk Veldhoven



grotere dekking en meer omrijden.

9.3. SAMENHANG MET MOBILITEITSAMBITIES

Deze module beschrijft hoe we, in de vorm van lobby en overleg, gaan voor het behoud van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Voor bepaalde verbindingen is een verbetering van de OV-bereikbaarheid nodig. Daarbij gaan we in op slimme alternatieven (zoals vraagafhankelijk vervoer) welke mogelijk beter passend zijn dan lijnbusvervoer. Daarnaast beschrijft deze module hoe de gemeente Veldhoven de toegankelijkheid van bushaltevoorzieningen en looproutes naar belangrijke bushaltes wil vergroten.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot openbaar vervoer. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP.

Bereikbaarheidsagenda

In de Bereikbaarheidsagenda wordt een tweesplitsing gemaakt tussen een aantal hoofdstromen die een snelle doorstroming, een hoge frequentie en betrouwbaarheid vereisen gericht op een aantal belangrijke bushaltes en de kleinere stromen die goed beschikbaar en bereikbaar

zijn. Zo vormt Lijn 20 de gewenste verbinding van NS station Best, via Eindhoven Airport en Veldhoven naar HTCE. In de Bereikbaarheidsagenda is deze lijn benoemd als HOV, en het huidige gebruik van de lijn wordt meegenomen bij de besluiten over deze lijn. Daarnaast wil het plan multimodale knooppunten/overstappunten faciliteren om de connectiviteit en co-modaliteit te bevorderen. Hierbij wordt zowel ingezet op doorstroommassen (prioriteit voor bussen) en OV-knooppunten (het gebruik van het OV in combinatie met voor- en natransportmiddelen door het bieden van meer voorzieningen op deze punten).

Wel is er vanuit de Bereikbaarheidsagenda de wens tot het opwaarderen van de lijnen naar Eersel en Reusel tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Samen met de regio, provincie en vervoerder gaan we de mogelijkheden hiertoe onderzoeken. Als gemeente Veldhoven participeren we hierin, maar zijn we niet leidend. Wel zorgen we voor voldoende capaciteit om deel te nemen in de overleggen over dit onderwerp.

Maatregelenpakket De Run

Voor De Run wordt ingezet op de korte, middellange en lange termijn om een wijziging van de keuzes van vervoerswijze te bewerkstelligen. Op de korte termijn wordt gekeken naar shuttle-verbindingen,

onderzoek uitgevoerd naar collectief vervoer en pilot business-coaches evenals het optimaliseren van de busverbinding tussen Eindhoven en De Run en de ontwikkeling van Smarthubs. Op de middellange termijn dienen robuuste (snel-)busverbindingen (als onderdeel van het stadsregionaal netwerk) en een netwerk van business-coaches gerealiseerd te worden. Daarnaast worden pilots naar autonome shuttles uitgevoerd en worden op basis van Pop-up hubs onderzocht. Op de lange termijn wordt in lijn met de visie OV2040 geïnvesteerd in een shift van autogebruik naar andere vormen van vervoer.

9.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Handhaven van het huidige voorzieningenniveau

Het huidige aanbod aan lijnen en de frequentie van de bussen beschouwen we over het algemeen als goed. We vinden het belangrijk dit te handhaven. De gemeente heeft hier beperkt invloed op, maar kan hier wel aandacht voor vragen. Dat doen we door te participeren in regionale overleggen en deze wensen daarin kenbaar te maken.

Prioritering verkeerslichten

In veel gevallen kunnen bussen de regeling van verkeerslichten beïnvloeden, voor een snelle doorstroming. Nu gebeurt dat nog veelal met de zogenaamde KAR-techniek of VECOM lussen in de rijbaan. In de toekomst kunnen ook andere technieken toegepast gaan worden (4G bijvoorbeeld). Slimme I-VRI's (intelligente verkeersregelininstallatie) zijn in opkomst en kunnen bepaalde doelgroepen prioriteit verlenen. Dat kan naast de bus ook een andere vervoerswijze zijn. Of bepaalde richtingen in ochtend- of avondspits. Dit gebeurt door communicatie tussen de verkeerslichten en voertuigen. We volgde deze ontwikkelingen en passen deze in Veldhoven toe, bijvoorbeeld bij vervanging van VRI's of plaatsing van nieuwe.

Toegankelijke bushaltes

Om alle doelgroepen te kunnen laten reizen, is het noodzakelijk dat alle bushaltes toegankelijk worden gemaakt. Dat betekent dat we van de haltes waar dat nog niet gedaan is, of nieuwe haltes, de perrons verhogen, om een makkelijke instap mogelijk te maken. Maar ook dat geleidelijnen worden aangebracht voor blinden en slechtzienden.

Om ketenverplaatsingen mogelijk te maken hechten we waarde aan de aanwezigheid van fietsenstallingen. Dit moeten deugdelijke plekken zijn en in ieder geval voldoende om alle fietsen in de plaatsen. Het aantal benodigde plaatsen bepalen we aan de hand van het aantal geparkeerde fietsen. Bij drukke haltes hebben een aantal afsluitbare kluizen de voorkeur, bijvoorbeeld om e-bikes in te zetten. Deze worden geplaatst als daar behoefte aan blijkt te zijn, en indien hier ruimte voor is.

Slimme vervoerswijzen

In de module 'Smart Mobility' is aangegeven dat we open staan voor nieuwe vormen van vervoer. Mobility as a Service (MaaS), kan openbaar vervoer bieden waar een buslijn niet rendabel is. We zien dit als mogelijke oplossing in de kleinere kernen en mogelijk als een alternatief zijn voor de buurtbus, waarbij men afhankelijk is van vrijwilligers.

Ook kunnen slimme systemen mogelijk een bijdrage leveren aan het mogelijk maken van relatief kleine vervoersvragen, bijvoorbeeld naar bestemmingen als het MMC. BravoFlex vervult op dit gebied ook al een behoefte.

Andere optimalisaties zijn gesprekken met het MMC om de bestaande vier haltes aldaar samen te voegen tot één centrale halte. Dat vereenvoudigt de overstap. Verder wordt aandacht gevraagd voor de naamgeving van haltes, waarbij haltes op verschillende plekken en verschillende lijnen dezelfde naam hebben. Dat maakt het voor de reiziger onduidelijk.

Verknoping netwerken (hubs en OV)

Net zoals dat is aangegeven in de module 'Fiets' en 'Gemotoriseerd verkeer', geldt ook nu dat verknoping van netwerken wenselijk is. De druk van de auto op de omgeving is hoog. Dit geldt voor de wegen en de bereikbaarheid, maar ook voor parkeren. Grote werkgeverslocaties zijn goed voor de gemeente, maar brengen ook verkeersdruk met zich mee. Verder is parkeren bij de woningen, bijvoorbeeld in oudere wijken, een aandachtspunt. Met de verwachte technologische ontwikkelingen streven we naar de realisatie van hubs. Hier kan de auto aan de randen van de drukke gebieden parkeren en kan gebruik worden gemaakt van alternatieven om bij de bestemming te komen. Verknoping van het openbaar vervoernetwerk met deze hubs is randvoorwaardelijk voor het functioneren ervan. Locaties waar tussen en binnen modaliteiten gewisseld kan worden zoals bij het MMC en bij het City centrum worden gezien als OV-knooppunt kunnen versterkt worden. Verder wordt de rol van autonome

voertuigen en bijvoorbeeld de elektrische fiets groot wordt ingeschat. Initiatieven voor realisatie liggen in eerste instantie bij de werkgevers omdat die sturend (kunnen) zijn in de vervoerswijzekeuze voor werknemers en bezoekers. De gezamenlijke werkgevers op De Run werken bijvoorbeeld aan een gebiedsvisie waarin hierop wordt ingezet.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 9.2.

Actie/maatregel

1. Bijwonen van regionale overleggen over het openbaar vervoer
2. Toegankelijk maken van haltes die nog niet goed zijn ingericht door werk met werk te maken
3. Stallingsvoorzieningen bij bushaltes bijplaatsen, naar behoefte/gebruik
4. Aansluiten op Smart Mobility oplossingen
5. Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC

Tabel 9.2: acties en maatregelen module Openbaar vervoer

10. MODULE VOETGANGERS

10.1. DEELCONCLUSIE

De 'gemiddelde' voetganger kan zich in Veldhoven prima verplaatsen. De kwaliteit van trottoirs kan soms beter, zeker voor de mindervaliden en dan specifiek de blinden en slechtzienden. Er is nu op een aantal locaties geen sprake van een goede toegankelijkheid. De voetganger krijgt op dit moment bij de inrichting van de openbare ruimte vaak pas aandacht als eerst de auto en dan het fietsverkeer haar plek al heeft gekregen. Om te voet verplaatsen aantrekkelijk te maken, vinden we het belangrijk dat looproutes (sociaal) veilig, aantrekkelijk en goed toegankelijk zijn. Binnen het thema 'Voetgangers' zijn voor Veldhoven de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Streven naar een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte, volgens de richtlijnen die daarvoor zijn opgenomen in deze module.
- Specifiek aandacht voor lopen, óók door slechtzienden, in het Citycentrum en Veldhoven Dorp.
- Planmatige aanpak van geleiding van slechtzienden door een project op te starten met vereniging 'Zichtbaar!' en het 'Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven'.
- Goede toegankelijkheid van gemeentelijke en openbare gebouwen, door werk-met-werk te maken.
- Projectmatige aanpak looproutes naar scholen.
- Voetgangersoversteekplaatsen (VOP's/zebra's) in principe alleen toepassen bij rotondes binnen de bebouwde kom.

10.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Er is over de voetganger niet veel opgemerkt tijdens de inventarisatie van wensen en voorkeuren. De 'gemiddelde' voetganger kan zich in Veldhoven prima verplaatsen. Er zijn over het algemeen trottoirs aanwezig en deze zijn redelijk goed bereikbaar. Wel is er aandacht gevraagd voor de mindervaliden en dan specifiek de blinden en slechtzienden. De kwaliteit van trottoirs kan beter, er is nu geen sprake

van een goede toegankelijkheid. Hierdoor moet met bijvoorbeeld een rolstoel over het fietspad worden gegaan wanneer een trottoir ontbreekt. Ook kunnen de looproutes vanaf haltes logischer. Als ondersteuning van blinden en slechtzienden zijn voorzieningen als geleidelijnen wenselijk, vooral in het Citycentrum. In het Citycentrum kan door het ontbreken van de lijnen en door uitstallingen en reclameborden nu niet goed gelopen worden door visueel gehandicapten. Onlangs zijn delen van De Run geherstructureerd waarbij rekening gehouden is met het creëren van looproutes, waar veelvuldig gebruik wordt gemaakt van werknemers tijdens pauzes.

10.3. SAMENHANG MET DE MOBILITEITSAMBITIE

Lopen is vaak een ondergeschoven thema dat in relatie tot leefbaarheid meer aandacht verdient. De voetganger krijgt bij de inrichting van de openbare ruimte vaak pas aandacht als eerst de auto en dan het fietsverkeer haar plek al heeft gekregen. De restruimte wordt dan geschikt gemaakt voor de voetganger. Op bepaalde plekken (centra en schoolomgevingen) wordt er echter veel gelopen. Om te voet verplaatsen aantrekkelijk te maken, vinden we het belangrijk dat looproutes (sociaal) veilig, aantrekkelijk en goed toegankelijk zijn. Het verdient daarom aanbevelingen hier keuzes te maken en lopen een volwaardige plaats in de openbare ruimte te geven.

Verder vinden we toegankelijkheid van scholen en centra vanuit het oogpunt van de voetganger erg belangrijk. Door de bereikbaarheid van scholen voor voetgangers en fietsers te scheiden van brengen en halen met de auto wordt de gebruikersvriendelijkheid en verkeersveiligheid vergroot. Daarnaast is voor mindervaliden de bereikbaarheid en toegankelijkheid erg van belang. Het is nodig om daar specifiek aandacht aan te besteden, ook bij werkzaamheden dient de toegankelijkheid verder gewaarborgd te worden.

Voor de module 'Voetgangers' zijn geen specifieke maatregelen geformuleerd in de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run.

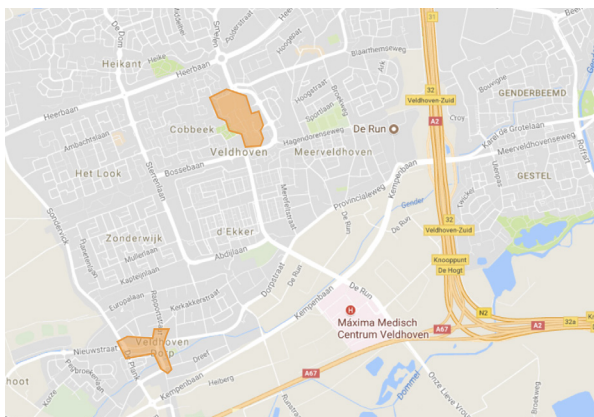
10.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Toegankelijkheid

Vooral in de centrumgebieden streven we ernaar om te voet verplaatsen aantrekkelijk te maken. Er worden daarom bij oversteken op- en afritten gemaakt, zodat ook mensen met een rollator, kinderwagen of rolstoel goed kunnen oversteken. Trottoirs worden na klachten en meldingen en bij wegbeheer voldoende vlak aangelegd.

Bij wegbeheer hebben we aandacht voor de materiaalkeuze en uitvoering van het straatwerk. Loopruimte moet voldoende breed en vlak zijn voor alle gebruikers. We passen daarbij de CROW-richtlijnen toe. Daarnaast wordt zo veel mogelijk voorzien in vrije doorgang op loopvoorzieningen, volgens het APV-beleid, waarbij gebruikers van het trottoir niet gehinderd mogen worden. Ook is er aandacht voor looproutes naar de openbaar-vervoer haltes.

In principe gelden deze uitgangspunten overal, prioritare gebieden staan in figuur 10.1. Dit zijn het Citycentrum en de voorzieningen in Veldhoven Dorp. Verder is het wenselijk voor deze richtlijnen aandacht te hebben in de wijkwinkelcentra in de gemeente.



inrichtingsrichtlijnen voor toegankelijkheid

Gebruik van de openbare ruimte door mensen met een visuele handicap

De vereniging 'Zichtbaar!' en de 'Stichting Platform, Gehandicaptenbeleid Veldhoven' zetten zich in voor blinden en slechtzienden. Zij hebben aangegeven dat geleiding wenselijk is in de centrumgebieden, met name het Citycentrum. Dit kan door belijning aan te brengen en/of geleidetegels te plaatsen. De invulling en uitwerking hiervan pakken wij op, in overleg met beide organisaties. Eventuele noodzakelijke maatregelen worden dan duidelijk en kunnen vervolgens uitgevoerd worden.

In het kader van verkeerseducatie (zie module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving', hoofdstuk 2) wordt ook aandacht gevraagd voor de verkeersregels rondom blinden en slechtzienden, bijvoorbeeld door dit op te nemen in de voorlichting richting scholen. De vereniging heeft hier vrijwilligers voor beschikbaar.

Openbare gebouwen

We hebben aandacht voor een goede toegankelijkheid van openbare en gemeentelijke gebouwen. Niet omdat deze nu niet goed is, maar om dit continu te blijven bewaken. Daar wordt bij wegbeheer en bij onderhoud aan de gebouwen naar gekeken. Maatwerk is nodig, vanwege de huidige omgeving en wordt uitgevoerd bij werkzaamheden in de openbare ruimte of het gebouw.

Schoolomgevingen

Een special binnen het thema voetgangers vormen de belangrijkste routes van en naar de basisscholen in de gemeente. Om verbeteringen in beeld te brengen en te realiseren kunnen we, in samenwerking met de basisscholen en ouders, de schoolroutes beoordelen, en eventueel ook de fietsroutes. Het heeft dan onze voorkeur dit projectmatig aan te pakken. Dat maakt het mogelijk uniformiteit in maatregelen te bewaken (herkenbaarheid) en prioriteiten te stellen uit oogpunt van kosteneffectiviteit. Eventuele problematiek rond het met de auto halen en brengen van kinderen moet onderdeel uitmaken van dit project. Dit valt ook onder verkeerseducatie, in het kader van BVL. Echter, om kinderen zo veel als mogelijk zelfstandig naar school te kunnen laten lopen, zijn goede looproutes een vereiste.

Ook maakt een projectmatige aanpak het mogelijk onze rol duidelijk af te bakenen:

- School en ouders hebben het initiatief: voeren de inventarisatie uit en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte.
- Gemeente heeft regie, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst.
- School en ouders zijn leidend bij uitvoering van gedragsmaatregelen. De gemeente is leidend bij de uitvoering van maatregelen in openbare ruimte.
- Maatschappelijke en professionele organisaties kunnen door scholen en ouders worden gevraagd te ondersteunen, bij de aanpak en inhoud. De gemeente streeft naar samenwerking, als vanuit de scholen daar behoefte aan is.

Voetgangersoversteekplaatsen

Bestendig beleid binnen de gemeente is dat voetgangersoversteekplaatsen (VOP's/zebra's) alleen worden toegepast bij rotondes binnen de bebouwde kom, samen met voorrang voor fietsers. Voornaamste redenen hiervoor zijn dat de CROW-richtlijnen helder zijn over zebra's bij rotondes, maar op andere locaties is dat niet het geval. Daarnaast zijn er de argumenten van schijnveiligheid. Er worden dan ook geen zebra's toegepast op andere locaties dan rotondes binnen de bebouwde kom, tenzij er zwaarwegende redenen voor zijn om ze wel toe te passen. De uitwerking is dan essentieel voor een goede herkenbaarheid en een lage rijsnelheid van het verkeer.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 10.2.

Actie/maatregel

1. Projectmatige aanpak geleiding slechtzienden in Citycentrum en Veldhoven Dorp
2. Project schoolroutes

Tabel 10.2: acties en maatregelen module voetgangers

11. GEMOTORISEERD VERKEER

11.1. DEELCONCLUSIE

Diverse maatregelen zijn al genomen om de bereikbaarheid van Veldhoven per auto op peil te houden, zoals de Zilverbaan, de aansluiting op de A67 en de Kempenbaan. Een goede bereikbaarheid van de economisch belangrijke locaties zoals De Run verbetert namelijk het vestigingsklimaat en draagt daarmee bij aan het realiseren van de ruimtelijk-economische ambities. Ook vanuit de Bereikbaarheidsagenda en het Maatregelenpakket De Run is er raakvlak met de module gemotoriseerd verkeer om de gestelde (regionale) ambities te bereiken, zoals het verkeer naar de robuuste randen te geleiden en in te zetten op een verandering van autogebruik naar andere vormen van vervoer. Binnen het thema gemotoriseerd verkeer zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Grootstedelijke verkeersproblemen kennen we als Veldhoven beperkt. De ligging nabij Eindhoven en aan het hoofdwegennet merken we als Veldhoven wel. Graag werken we als gemeente samen met Eindhoven en haar bereikbaarheidsvraagstukken
- De wegcategorisering is vastgesteld op basis van verwachte verkeersintensiteiten, routes voor (H)OV en hulpdiensten, goede ontsluitingswegen voor alle wijken en voorzieningen, leefbaarheid en wensen vanuit klankbordgroep, belanghebbenden, bewoners en bedrijven. We maken de inrichting van de wegen herkenbaar, door de principes per wegfunctie zo veel als mogelijk op straat toe te passen. Herinrichting vindt pas plaats als er een aanleiding is om de weg aan te pakken en gebeurt in samenspraak.
- Klachten en meldingen worden gebruikt om onduidelijke of onveilige verkeerslocaties te beoordelen. Als de melding terecht blijkt te zijn, wordt geprobeerd de situatie te verbeteren. Daar wordt een jaarlijks budget voor gereserveerd.
- Overgangen van snelheidsregimes worden zo veel als mogelijk fysiek ingericht, zodat de weggebruiker de snelheid ook daadwerkelijk aanpast.
- Voor de verkeersafwikkeling zijn soms

verkeerslichten noodzakelijk. We optimaliseren deze voor fietsers, rekening houdend met gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer. Uitzondering hierop is de structuur op de Kempenbaan waarin doorstroming van het gemotoriseerd en openbaar/collectief verkeer als prioriteit staat. Nieuwe technieken (bijv. i-VRI) en optimalisaties worden toegepast. Binnen de verschillende beheerbudgetten wordt extra geld gereserveerd voor deze ontwikkelingen.

- Onderzoek naar en reservering van middelen voor de doorstroming van de rotonde De Dom – Heerbaan.
- Om mobiliteit te kunnen blijven garanderen, werken we mee aan initiatieven voor deelauto's. Als gemeente zijn we hierin niet leidend, maar volgend.
- We werken graag mee aan de ontwikkeling van nieuwe technieken en initiatieven, als 'living lab'. Met name als de 'eigen' of regionale bedrijven proeven willen uitvoeren.
- We volgen de landelijke wet- en regelgeving over autonoom rijden en zijn niet 'strenger' dan de landelijke overheid voor schrijft.
- Onderzoek naar een verbinding tussen Peter Zuidlaan en Julianastraat is in combinatie met het maatregelenpakket in gang gezet.
- Bestaand beleid en beleidsregels ten aanzien van hulpdiensten blijven gehandhaafd. Er is aandacht voor een uniform systeem voor fysiek af te sluiten gebieden.
- Vrachtverkeer maakt gebruik van het hoofdwegennet en de gebiedsontsluitingswegen. Alleen om bestemmingen te bereiken mag van erftoegangswegen gebruik gemaakt worden.

11.2. SITUATIEBESCHRIJVING

Bereikbaarheid en aansluitingen op het hoofdwegennet

Veldhoven ligt nabij Eindhoven. Veldhoven heeft daarbij geen last van de grootstedelijke problematiek. De verbindingen tussen Eindhoven en Veldhoven, samen met de aansluitingen op het hoofdwegennet zijn echter wel druk. Vooral in de spitsperiodes. Het gaat daarbij om de Heerbaan, Kempenbaan, Meerhovendreef en Oersebaan vanwege de aansluiting op Flight Forum en Park Forum. De Heistraat, Meerenakkerweg en N2 – Karel de Grotelaan zijn in beheer bij de gemeente Eindhoven. Daar is de afstemming met de buurgemeente dan ook minimaal noodzakelijk. Aan de zuidzijde van Veldhoven, tussen de woonwijken en de A67 in, ligt bedrijventerrein De Run. De grootste verkeersaantrekkers zijn de grote bedrijven, waaronder ASML en het ziekenhuis. Samen met de andere bedrijvigheid zorgen zij voor forse (piek)belastingen van de op de N2 aansluitende Kempenbaan. Ook op de wegen die aansluiten op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen is de drukte merkbaar. De komst van de aansluiting A67 (*7) nabij Koningshof, de aansluiting van de N69 en de aangelegde Zilverbaan voorzien in het opvangen van verkeersgroei en bieden extra capaciteit.

(*7) *Onder voorbehoud procedure Raad van State Bestemmingsplan Kempenbaan West*

11.3. SAMENHANG MET MOBILITEITSAMBITIE

De auto is een veel gebruikt vervoermiddel. Doorstroming en bereikbaarheid, van onder andere de bedrijventerreinen, in en voor Veldhoven, zijn de laatste jaren verbeterd, maar inzet blijft nodig. Het is nodig om de wegenstructuur voor Veldhoven op de korte termijn daarom nog duidelijk(er) te maken aan de weggebruiker en deze op de lange termijn te verbeteren. Een goede bereikbaarheid van de economisch belangrijke locaties zoals De Run verbetert namelijk het vestigingsklimaat en draagt daarmee bij aan het realiseren van de ruimtelijk-economische ambities.

Het verbeteren van de autobereikbaarheid is deels al in gang gezet door een aangelegd project zoals de Zilverbaan. De Kempenbaan is cruciaal voor de (economische) bereikbaarheid van Veldhoven en vraagt daarom om extra aandacht. De doorstroming op de A2-N2 en de A67 is erg belangrijk voor Veldhoven, vooral vanwege de relatie met verkeersafwikkeling op de toe- en afritten. Doorstroming op de hoofdwegen betekent

immers dat minder verkeer van het onderliggende wegennet gebruik zal maken en dat de bereikbaarheid van Veldhoven beter wordt. De gemeente blijft op dit thema actief aandacht vragen in regionale overleggen, bij de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.

Het is wenselijk dat vrachtverkeer en landbouwverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet. Daarmee belasten zij het onderliggende wegennet zo min mogelijk en komt de veiligheid en leefbaarheid niet in het geding. Het doel is dan ook om het doorgaande zware vrachtverkeer en landbouwverkeer te weren uit de woonwijken door het aantrekkelijk maken van het hoofdwegennet.

De verkeersveiligheid is randvoorwaarde bij het uitwerken van de bereikbaarheid. Ook kan een verslechterde doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen leiden tot sluipverkeer. Om de leefbaarheid in Veldhoven niet in het geding te brengen, moet sluipverkeer zoveel mogelijk voorkomen worden. Deze module heeft dus overlap met de modules veiligheid, educatie en leefbaarheid. Daarnaast is er ook raakvlak met Smart Mobility, ruimtelijke ontwikkeling en parkeren.

Maatregelen vanuit regionaal beleid

In dit kader wordt specifiek ingegaan op het beleid van de Bereikbaarheidsagenda en Maatregelenpakket De Run in relatie tot gemotoriseerd verkeer. Het beleid van deze programma's heeft de meeste raakvlakken met de ambities uit het GVVP.

Bereikbaarheidsagenda

In de Bereikbaarheidsagenda is als doel opgenomen om de bereikbaarheid en het oplossen van doorstromings- en leefbaarheidsproblemen in de kernen en het buitengebied op te lossen. Dit wordt gerealiseerd door onder andere het doorgaande autoverkeer naar de 'robuuste randen' te brengen. Onder andere de volgende maatregelen worden genomen:

- Doorstroming A67 Eersel – De Hogt: Anders dan voor het wegvak Eindhoven-Zaarderheiken wordt voor de A67 tussen Eindhoven en Eersel (onderdeel van de robuuste rand) nog niet gestudeerd op verbreding. Het project is ook niet opgenomen in SmartwayZ.nl. Toch is het cruciaal voor de bereikbaarheid van De Kempen, de zuidelijke regio en het functioneren van de bedrijvigheid in Veldhoven en het zuiden van Eindhoven dat op korte termijn meer capaciteit wordt gecreëerd op dit deel van de A67. Directe aanleiding is de aansluiting Veldhoven-West op de A67, samen met

de openstelling van de N69/Westparallel in 2021. Deze aansluiting leidt tot verkeerstoename tot aan knooppunt De Hogt. Ook zonder aansluiting is in de nabije toekomst sprake van structurele filevorming in de spitsperiodes. Het project omvat onderzoek naar verbetering van de doorstroming op A67 tussen Eersel en De Hogt met als doel te komen tot de start van een MIRT-proces. Veldhoven trekt hierin samen met De Kempen-gemeenten op.

- N69 Gebiedsakkoord: In 2012 ondertekenden diverse regionale partijen en de provincie Noord-Brabant het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69. Daarin staan afspraken met betrekking tot de realisering van de Westparallel (als vervanging van de oude N69), de Gebiedsimpuls (een reeks kwaliteit verbeterende maatregelen op het gebied van water, natuur, landbouw, landschap en recreatie) en het nulplusmaatregelenpakket.

De Run

Het Maatregelenpakket De Run is erop gericht om samen met verschillende overheden en het bedrijfsleven de bereikbaarheid van De Run te verbeteren. Een shift van autogebruik naar andere vormen van vervoer wordt gestimuleerd. Op korte termijn worden de volgende maatregelen genomen: op de Kempenbaan-West en Oost wordt de infrastructuur verbeterd, het eenzijdig afsluiten van de Provincialeweg, optimaliseren VRI's en het tijdelijk openstellen van de achterontsluiting voor auto's. Op de middellange termijn komt de aansluiting Kempenbaan-West – A67 – N69 – Zilverbaan gereed en wordt de Kempenbaan-Oost gerealiseerd. Vanwege de grote rol die de gemeente Veldhoven bij deze projecten speelt, wordt hier nader uitleg aan gegeven in deze module.

11.4. AANPAK EN MAATREGELEN

Samenwerking met Eindhoven

De ligging van Veldhoven, tegen Eindhoven aan en direct aan de A2/N2, zorgt samen met de hoge bebouwingsdichtheid voor veel verkeer. De aanwezige bedrijvigheid (multinationals) op De Run en Flight Forum/Park Forum versterken dit. Er zal dus sprake zijn en blijven van verplaatsingen door gemotoriseerd verkeer, dit accepteren en faciliteren we zo goed mogelijk. Samenwerking met de gemeente Eindhoven blijft daarin belangrijk.

Belangrijke infrastructurele ontwikkelingen

Door de voltooiing van de Zilverbaan en de realisatie van de aansluiting A67 en upgradering van de route Locht – Kempenbaan, faciliteren wij onze bereikbaarheid via de westzijde. Aan de oostzijde (Kempenbaan-N2-Karel de Grotelaan) wordt momenteel een plan opgesteld hoe de doorstroming te verbeteren is. Het effect is dat verkeer gespreid wordt. De infra-ontwikkeling aan de westzijde biedt daarbij ook een goede bereikbaarheid via de Zilverbaan van Oerle en Zandoerle.

Categorisering van het wegennet

De categorisering van het wegennet is weergegeven in figuur 11.1. De basis van de wegencategorisering is gelegd in het VCP 2007. In de geactualiseerde wegencategorisering is een aantal wijzigingen doorgevoerd op basis van de volgende punten:

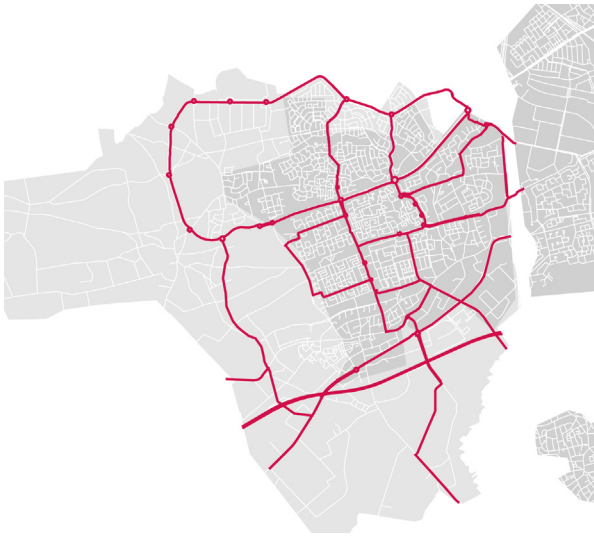
- Prognoses van verkeersintensiteiten vragen om een op- of afwaardering van de wegencategorie om de gewenste doorstroming in de toekomst te behouden.



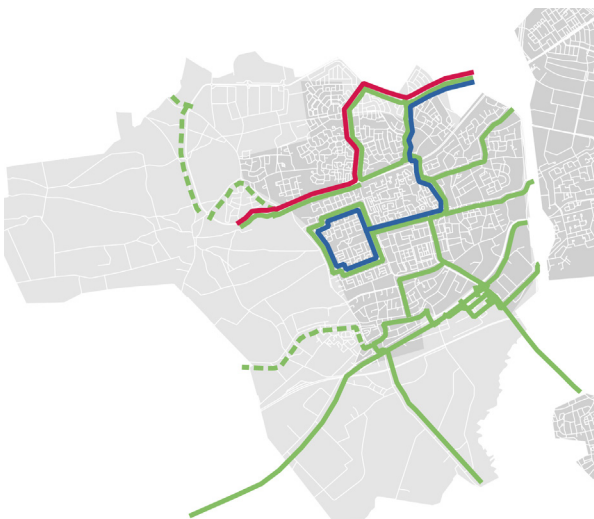
Figuur 11.1: in grote lijnen prognose van intensiteiten in 2030 inclusief ontwikkelingen waar besluit over genomen is. Een dikkere lijn geeft een hogere intensiteit weer. Alle routes met een intensiteit hoger dan 3000 per etmaal zijn opgenomen. Dit geeft een beeld van waar de belangrijke doorstroomroutes zitten.

- Om aanrijtijden van hulpdiensten te garanderen is het wenselijk dat uitrukroutes zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen lopen.

- (H)OV-buslijnen dienen zoveel mogelijk over gebiedsontsluitingswegen te lopen in verband met een hoge gemiddelde reissnelheid, comfort van reizigers, betrouwbaarheid en veiligheid.



Figuur 11.2: uitrukroutes van hulpdiensten.



Figuur 11.3: huidige (H)OV-routes door Veldhoven

- Alle wijken, voorzieningen en bedrijventerreinen moeten goed worden ontsloten
- Verkeer zoveel mogelijk om kernen en woongebieden leiden in verband met de leefbaarheid
- Logisch en sluitend netwerk
- Wensen vanuit de klankbordgroep, belanghebbenden, bewoners en bedrijven.



Figuur 11.4: alle netwerken over elkaar geplot als deel van de input voor het besluit over de wegcategorysering

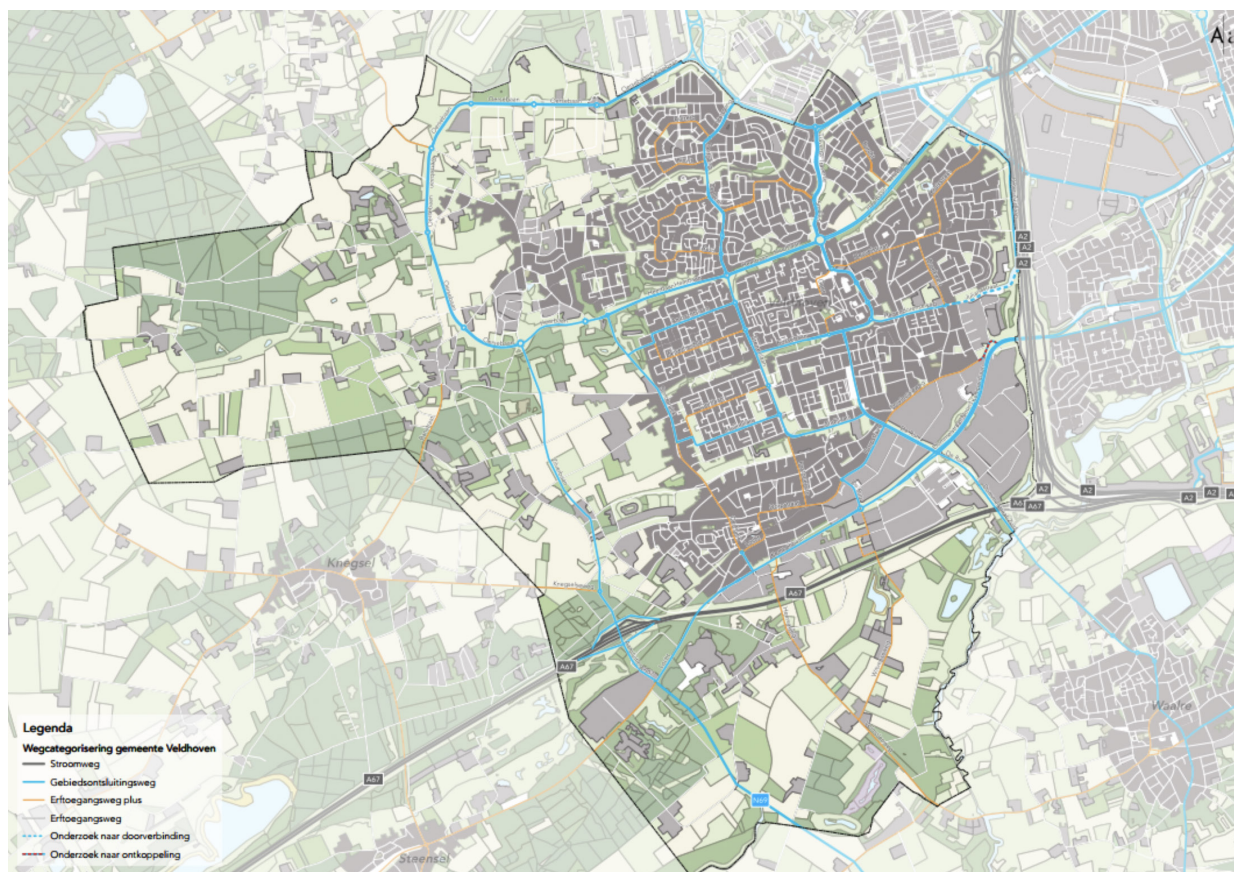
- De categorisering en vormgeving van het wegennet is een essentieel instrument voor het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem. Er wordt onderscheid gemaakt tussen (een hoofdwegennet van) verkeersaders enerzijds en de verblijfsgebieden anderzijds. De verkeersaders (de hoofdwegen) moeten zo worden ingericht dat ze aantrekkelijk zijn en een veilig gebruik ervan logisch wordt. Het accent ligt op doorstromen van het verkeer. verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met wegen en straten waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Het accent ligt op uitwisseling naar het hoofdwegennet en toegankelijkheid van de bestemmingen. Met de kaartbeelden over elkaar heen, en inachtneming van de andere uitgangspunten, kan de wegcategorysering logisch afgeleid worden. Wegen waar hulpdiensten, (H) OV-lijnen, en hoge auto-intensiteiten samenkomen, zijn daarbij wenselijk om aangewezen te worden als gebiedsontsluitingsweg.

In figuur 11.5 is de gewenste indeling van het wegennet in Veldhoven weergegeven conform de uitgangspunten van 'Duurzaam Veilig', te weten stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

GVVP als kaderstellend beleid

Wanneer het GVVP is vastgesteld, dient deze als kaderstellend beleid. Het biedt dan de kaders waar binnen het verkeersbeleid in Veldhoven de komende jaren wordt uitgevoerd. Dit houdt in dat er na vaststelling van het GVVP door de raad, binnen de kaders op uitvoeringsniveau nog aanpassingen door te voeren zijn door het college. Herinrichting vindt pas plaats als er een aanleiding is om de weg aan te pakken.

Figuur 11.5: wegcategorisering GVVP Veldhoven GVVP als kaderstellend beleid



Samenspraak met bewoners en/of bedrijven

De daadwerkelijke uitvoering in de komende jaren komt tot stand nadat er, volgens het huidige geldige praktijkprogramma samenspraak heeft plaats gevonden met belanghebbenden, bewoners en/of bedrijven van een straat of wijk. Bij de uitvoering van maatregelen wordt dus maatwerk geleverd op de situatie ter plaatse, met inachtneming van de genoemde kenmerken.

Herkenbaarheid van wegen

De weggebruiker moet aan de omgeving kunnen aflezen welk verkeersgedrag van hem of haar verwacht wordt. Daarom zijn, vanuit het VCP, overgangen van snelheidsregimes duidelijk gemaakt. Op wegen waar we klachten en meldingen over ontvangen of over onduidelijke verkeerssituaties reageren we hierop. Als de situatie daarom vraagt, passen we deze aan. Hier reserveren we een jaarlijks budget voor.

Snelheidsovergangen zoals bebouwde komgrenzen en van 50 naar 30 km/uur moeten (fysiek) herkenbaar zijn. In de meeste gevallen is de voorrang goed geregeld en zijn de aansluitingen van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen vaak uitgevoerd met een voorrangsregeling, of zoals volgens de richtlijnen verkeerskundig wenselijk, door middel van een in-/uitritconstructie. Bij wegbeheer en onderhoud hebben we aandacht voor de voorrangsregeling, zeker als die

voorzieningen, nog ontbreken.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Gebiedsontsluitingswegen vormen het hoofdwegennet binnen Veldhoven vanwege de ontsluitingsfunctie. Het karakter is goed doorstromen op wegvakken tussen de kruispunten, uitwisselen op kruispunten, verbindende schakel tussen stroomwegen (SW) en erftoegangswegen (ETW). De gebiedsontsluitingswegen hebben als doel het garanderen van de bereikbaarheid door het bewerkstelligen van een vlotte en veilige doorstroming. Gebiedsontsluitingswegen hebben voorrang bij kruispunten met erftoegangswegen, binnen de bebouwde kom een snelheid van 50 of 70 en als uitgangspunt een gesloten verharding

Erftoegangswegen (ETW)

Voor de verblijfsgebieden zijn de belangrijkste uitgangspunten dat deze niet aantrekkelijk mogen zijn voor het doorgaand verkeer, dat rekening wordt gehouden met het grote aantal conflicten tussen verkeersdeelnemers dat daar optreedt en dat daarom de snelheid wordt afgestemd op het niveau van het langzame verkeer. Erftoegangswegen hebben binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 en bij voorkeur gelijkwaardige kruispunten en een elementen verharding.

Erftoegangsweg plus (ETW +)

In de verblijfsgebieden kunnen bepaalde straten een bijzondere functie hebben: het is een route van openbaar vervoer of de intensiteiten liggen wat hoger omdat de straat een verzamelfunctie binnen het verblijfsgebied heeft en een schakelfunctie vervult naar de gebiedsontsluitingswegen. Er is dan sprake van een erftoegangsweg-plus. Deze hebben binnen de bebouwde kom een snelheid van 30 en bij voorkeur gelijkwaardige kruispunten en een elementen verharding, maar kan in samenspraak met belanghebbenden ook gesloten verharding worden toegepast.

Deze wegen kunnen wel een wat afwijkend karakter hebben wat betreft de verharding en beperking van de snelheidsremmende maatregelen (in verband met doorstroming en comfort openbaar vervoer).

Ontwerp en/of reconstructie

Bij ontwerp en/of reconstructie zijn de genoemde aspecten behorende bij de wegategorisering het uitgangspunt. Er kunnen redenen zijn om hiervan af te wijken, bijvoorbeeld vanwege ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen), ruimtebeperkingen of redenen vanuit samenspraak met stakeholders (bewoners, bedrijven en/of verenigingen) en de aard van eventuele bijzondere omstandigheden zoals een OV-route of hogere verkeersintensiteit.

Optimalisatie verkeerslichten

We gaan ervoor zorgen dat het verkeer vlot en veilig afgewikkeld wordt. Daarvoor kan het essentieel zijn om verkeerslichten of rotondes toe te passen. Ook op het gebied van sturing van verkeerslichten gaan de ontwikkelingen door. De verkeerslichten communiceren met voertuigen en ook fietsers kunnen steeds beter gedetecteerd worden.

In het kader van duurzame mobiliteit vinden we het belangrijk deze ontwikkelingen te volgen en bij onderhoud aan verkeerslichten onderzoeken we of de huidige regelingen geoptimaliseerd kunnen worden. Niet alleen als het om de regeling gaat, maar ook de apparatuur en de detectielussen. Om de fiets te stimuleren vinden we het wenselijk dat deze snel en lang genoeg groen krijgen. Zo wordt door rood rijden voorkomen, zeker als er weinig aanbod is van gemotoriseerd verkeer.

We zien bij verkeerslichten een spanningsveld tussen snel groen en voldoende groentijd voor fietsers in relatie tot de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer en het openbaar vervoer. Dat betekent dus dat steeds

gezocht wordt naar het optimum voor de fiets, binnen de noodzakelijke eisen voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en het openbaar vervoer. Periodiek gaan we de verkeerslichtenregelingen toetsen en opnieuw beoordelen. Hierbij wordt zo veel als mogelijk werk-met-werk gemaakt, gekoppeld aan onderhoud van de verkeerslichten. Wel reserveren we een jaarlijks budget om investeringen voor nieuwe technieken mogelijk te maken zoals i-VRI's (*8). Daarnaast stellen we een memo op waarin richting wordt gegeven aan hoe we willen omgaan met de nieuwe technieken.

(*8) *Intelligente verkeersregelinstantaties*

Bereikbaarheidsknelpunten

In de regionaal vastgestelde Bereikbaarheidsagenda zijn voor Veldhoven twee concrete locaties benoemd waar de doorstroming van beoordeeld moet worden:

- Rotonde De Dom – Heerbaan
- Kempenbaan Oost en West

Naar de verkeersafwikkeling van rotonde De Dom gaan we in het kader van de Bereikbaarheidsagenda een nadere analyse uitvoeren. Afhankelijk van de bevindingen van die analyse treffen we maatregelen. In deze module zijn middelen gereserveerd voor het onderzoek.

De beoordeling van de verkeersafwikkeling van de Kempenbaan wordt meegenomen in de studies rondom de projecten Kempenbaan West en Kempenbaan Oost.

Verknoping netwerken (hubs)

Net zoals dat is aangegeven in de module Fiets, geldt ook nu dat verknoping van netwerken wenselijk is. De druk van de auto op de omgeving is hoog. Dit geldt voor de wegen en de bereikbaarheid, maar ook voor parkeren. Grote werkgeverslocaties zijn goed voor de gemeente, maar brengen ook verkeersdruk met zich mee. Verder is parkeren bij de woningen, bijvoorbeeld in oudere wijken, een aandachtspunt. Met de verwachte technologische ontwikkelingen streven we naar de realisatie van hubs. Hier kan de auto aan de randen van de drukke gebieden parkeren en kan gebruik worden gemaakt van alternatieven om bij de bestemming te komen. Verknoping van het netwerk voor gemotoriseerd verkeer met deze hubs is belangrijk, waarbij de rol van autonome voertuigen en bijvoorbeeld de elektrische fiets groot wordt ingeschat. Initiatieven voor realisatie liggen in eerste instantie bij de werkgevers omdat die sturend (kunnen) zijn in de vervoerswijzekeuze voor werknemers en bezoekers. De gezamenlijke werkgevers

op De Run werken bijvoorbeeld aan een gebiedsvisie waarin hierop wordt ingezet.

Van bezit naar gebruik

Er is een trend gaande die laat zien dat de auto als vervoermiddel belangrijk blijft, maar dat steeds meer mensen kiezen voor het reizen via de auto zonder dat deze daadwerkelijk in bezit is. Het effect daarvan op straat is nog maar beperkt merkbaar, maar de ontwikkelingen gaan snel. Voorbeelden zijn deelauto's, slimme mobiliteitssystemen die meereizen steeds makkelijker maken (Uber, carpoolen) en de ontwikkeling van elektrisch en autonoom rijden.

Deelauto's

Deelauto's kunnen een bijdrage leveren aan het garanderen van mobiliteit. Hier werken we als gemeente graag aan mee, maar het initiatief moet vanuit de mensen zelf komen. Als gemeente stimuleren en faciliteren we, bijvoorbeeld door over deze mogelijkheid actief te communiceren en parkeerplaatsen te reserveren en eventueel in te richten. Het gebruik van elektrische deelauto's vinden we daarbij beter dan gewone deelauto's. Plaatsen voor elektrische deelauto's worden door een marktpartij voorzien van een laadmogelijkheid.

Slimme mobiliteitssystemen

In de module 'Smart Mobility' zijn concrete aanzetten gedaan voor nieuwe mobiliteitssystemen. Daar sluiten we graag op aan als deze ontwikkelingen zich concreet aandienen. Verder kan worden gedacht aan een platform dat mensen met elkaar verbindt. Een buurtapp of apps als 'mijnbuurtje.nl' maken het mogelijk mensen samen te brengen en met elkaar in contact te brengen. Op die manier wordt het mogelijk om mensen met elkaar mee te laten rijden en zo ook te voorzien in sociale samenhang en interactie.

Binnen de gemeente zijn diverse bedrijven actief op het gebied van innovatie en technologie. Als gemeente staan we vooral achter ontwikkelingen van onze 'eigen' en regionale bedrijven. Om die ontwikkelingen mogelijk te maken of te toetsen, fungeren we als proeftuin en living lab.

Autonoom rijden

Op het gebied van autonoom rijden worden grote ontwikkelingen verwacht. Hoe snel die ontwikkelingen gaan is nu nog niet te voorspellen. Voorlopig blijft de auto, ook elektrisch en eventueel gedeeltelijk autonoom, belangrijk om in de vervoersbehoefte van mensen te voorzien.

Als gemeente zijn we afhankelijk van landelijke wet- en regelgeving die bepaalt of en in welke mate autonoom rijden mogelijk is. Als gemeente sluiten we hier op aan en leggen we geen beperkingen op die strenger zijn dan de landelijke regelgeving toe staat. Ook om Veldhoven binnen Brainport als living lab' mogelijk te maken.

Elektrische voertuigen

Er komen steeds meer elektrische voertuigen op de markt. Ook hier gaan de ontwikkelingen snel. De gemeente ondersteunt die ontwikkelingen, omdat elektrische voertuigen zorgen voor een schone lucht, stillere omgeving en over het algemeen relatief 'smart' zijn.

De behoefte tot laadinfrastructuur mag echter de gewone automobilist niet onevenredig benadelen. Dat betekent dat er een goede verdeling moet zijn en blijven van bijvoorbeeld de parkeercapaciteit. De grondhouding van de gemeente ten opzichte van elektrische en hybride voertuigen is positief, ook ten aanzien van de laadinfrastructuur.

Hulpdiensten

Veldhoven heeft een ziekenhuis, twee brandweerkazernes en een politiebureau. We streven een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden door hulpdiensten na. We vinden het namelijk belangrijk dat de aanrijtijden van de hulpdiensten blijven voldoen aan de eisen die wettelijk zijn vastgelegd. De nieuwe wegategorisering draagt daarom, net zoals voorheen, bij aan het verkleinen van de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten. In dat kader vraagt de veiligheidsregio regionaal om aandacht voor fysieke afsluiting van gebieden. Nu bestaan er meerdere systemen. Daardoor moet naar de juiste sleutel worden gezocht tijdens inrijden van die gebieden. Het is wenselijk dat te uniformeren.

Vracht- en landbouwverkeer

Grote voertuigen willen we zo min mogelijk binnen de kernen en menging met fietsers moet zo veel als mogelijk voorkomen worden. Daarom blijft vrachtverkeer zo lang mogelijk op de gebiedsontsluitingswegen en wijkt daar alleen vanaf om de bestemming te bereiken. Bestemmingen voor vrachtverkeer in de gemeente zijn in principe goed te bereiken, zonder dat dit tot (grote) overlast of verminderde leefbaarheid leidt.

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 11.6.

Actie/maatregel

1. Toepassen van inrichtingsprincipes per wegfunctie, bij wegaanleg, beheer en onderhoud.
2. Herinrichting wegen en routes
3. Fysiek maken van komgrenzen en snelheidsovergangen
4. Toepassen van nieuwe technieken voor optimalisatie van VRI's, bij onderhoud
5. Onderzoek naar rotonde De Dom – Heerbaan (uitvoeringskosten nader te bepalen)
6. Faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur
7. Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven
8. Volgen en doorvoeren van landelijke wet- en regelgeving op het gebied van autonoom rijden.
9. Aandacht voor meldingen over landbouwverkeer Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving')
10. Communicatie met bedrijven over gebruik van het hoofdwegennet en laden en lossen
11. Aandacht voor toepassing van één systeem voor fysieke afsluiting van gebieden
12. Maken memo voor omgang nieuwe technieken VRI's.

Tabel 11.6: acties en maatregelen module gemotoriseerd verkeer

12. FINANCIËLE CONSEQUENTIES

Tabel met kosten per module

MAATREGELEN GWP										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Module Veiligheid										
Totale kosten module	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400	€ 45.400
Module Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving										
Totale kosten module	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000	€ 48.000
Module Leefbaarheid										
Totale kosten module (geen maatregelen)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Module Smart Mobility										
Totale kosten module	€ 21.000	€ 48.000	€ 21.000	€ 22.600	€ 22.600	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000	€ 21.000
Module Ruimtelijke ontwikkelingen										
Totale kosten module	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Module Parkeren										
Totale kosten module	€ 24.200	€ 9.500	€ 12.700	€ 7.000	€ 10.200	€ 7.000	€ 10.200	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000
Module Fiets										
Totale kosten module	€ 70.500	€ 84.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500	€ 70.500
Module Openbaar vervoer										
Totale kosten module	€ 5.000	€ 5.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
Module Voetgangers										
Totale kosten module	€ 14.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Module Gemotoriseerd verkeer										
Totale kosten module	€ 71.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100	€ 36.100
Totaal kosten GVVP	€ 309.200	€ 286.500	€ 273.700	€ 269.600	€ 247.800	€ 243.000	€ 246.200	€ 243.000	€ 243.000	€ 243.000
Beschikbare middelen VCP	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000	€ 79.000
Benodigd extra budget	€ 230.200	€ 207.500	€ 194.700	€ 190.600	€ 168.800	€ 164.000	€ 167.200	€ 164.000	€ 164.000	€ 164.000

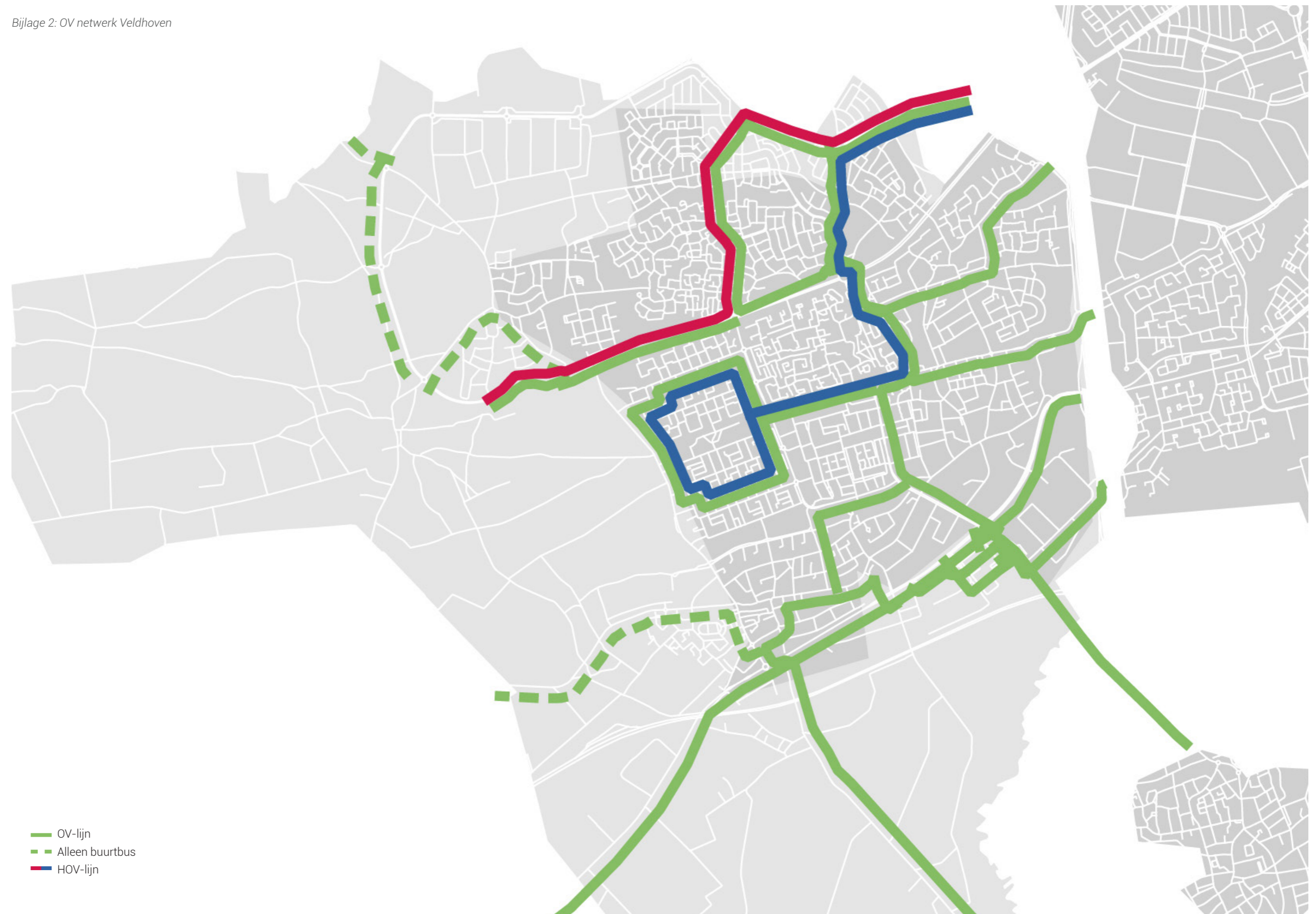
BIJLAGE

Bijlage 1: Toekomstig fietsnetwerk Veldhoven met in rood (nieuwe) belangrijke fietsverbindingen



BIJLAGE

Bijlage 2: OV netwerk Veldhoven



BIJLAGE

Bijlage 3: wegcategorysering GVVP Veldhoven GVVP als kaderstellend beleid

