

A a

BA

GVVP Veldhoven

Mobiliteitsambitie

Gemeente Veldhoven

Colofon

Titel:	GWP Veldhoven
Auteur(s):	Bram Louwers, Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Veldhoven
Projectnaam:	GWP Veldhoven
Projectnummer:	1486
Datum:	22 februari 2018
Status:	Definitief, versie 1
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

Samenvatting

Deze mobiliteitsambitie beschrijft per thema waar Veldhoven op inzet. Veldhoven wil zich sterk inzetten op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en –veiligheid. Daarnaast is het belangrijk om verkeerseducatie breder uit te zetten, dit betekent meer inzet op mensgerichte maatregelen in plaats van infrastructurele maatregelen. En uiteraard is leefbaarheid erg belangrijk. Deze thema's vragen de meeste aandacht, hebben hoge prioriteit en worden in de uitwerking vertaald naar inzet op maatregelen. De ambities voor bijvoorbeeld SMART Mobility, regionaal en landelijk beleid, gemotoriseerd verkeer, voetgangers en openbaar vervoer zijn ook belangrijk. Ontwikkelingen in bepaalde thema's gaan snel en moeten actief worden gevolgd. Voor andere thema's binnen deze prioriteit geldt dat op hoofdlijnen op orde zijn maar de nodige aandacht behoeven. Voor de overige thema's (vracht- en bevoorradersverkeer, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeren, hulpdiensten en landbouwverkeer) geldt dat deze laag geprioriteerd zijn. Deze thema's zijn op niveau en vragen geen bijzondere inzet of investering.

Bovenstaande ambitie is weergegeven in onderstaande tabel. Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is in relatie tot ambitie, inzet en investeringsniveau. Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het toevoegen aan het reeds ingezette beleid¹, of dat dit wordt aangevuld of geactualiseerd.

¹ VCP 2007 – Dit GVVP vervangt het VCP 2007

Thema	Prioriteit	Actualiseren/ toevoegen
Verkeersveiligheid	Hoog	Actualiseren
Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	Hoog	Actualiseren
Fiets	Hoog	Actualiseren
Leefbaarheid	Hoog	Toevoegen
SMART Mobility	Middel	Toevoegen
Nationaal en regionaal beleid	Middel	Toevoegen
Gemotoriseerd verkeer	Middel	Actualiseren
Voetganger/lopen	Middel	Toevoegen
Openbaar vervoer	Middel	Actualiseren
Vracht- en landbouwverkeer	Laag	Toevoegen
Ruimtelijke ontwikkelingen	Laag	Actualiseren
Parkeren	Laag	Actualiseren
Hulpdiensten	Laag	Toevoegen

tabel 1: thema's GVVP Veldhoven

Verder beschrijft het GVP de toekomstige wegcategorisering die gebaseerd is op het bestaande Verkeerscirculatie Plan (VCP). De categorisering is verder uitgewerkt in de module gemotoriseerd verkeer (module 7).

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Leeswijzer	8
2	Mobiliteitsambitie	10
2.1	Prioritering	10
2.2	Mobiliteitsambitie per thema	12
2.3	Categorisering wegennet	18

VrA | ag

Een helder antwoord

*Het is belangrijk de werkelijke behoefte achter de vraag te achterhalen.
Deze mobiliteitsambitie is de basis voor het beantwoorden van specifieke vraagstukken.
Met dit inzicht én de juiste expertise zorgen we voor waardevol resultaat.*

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Behoeftte 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 naar een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Actuele verkeerskundige onderwerpen en bestuurlijke voorkeuren worden in het beleid verwerkt.

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.

Modulaire uitwerking van het GVVP

Het bestaande VCP bestaat uit één rapportage, waarin alles is samengebracht. Dit maakt het bewerkelijk om het plan actueel en bij de tijd te houden. Daarom kent de actualisatie van het VCP naar een GVVP een meer flexibele, modulaire opbouw.

Een modulair plan bestaat uit een kop met de mobiliteitsambitie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket. De kop is beschreven in het voorliggende document en wordt als kader aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd.

Binnen de kaders van de kop werkt het middendeel het beleid per thema uit. Iedere module is een losstaand deel, dat zo eenvoudig geactualiseerd kan worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

In de staart komt het beleid van de modules samen met een integrale afweging die wordt samengevoegd in de categorisering van het wegennet en een maatregelenpakket. De maatregelen worden geprioriteerd op basis van de prioriteit van de thema's onderling.

Wanneer een module wordt geactualiseerd of toegevoegd hoeft alleen het relevante deel van het GVVP aangepast of toegevoegd te worden en worden de maatregelen daarvan in de staart verwerkt.

Gestart met een evaluatie en inventarisatie

De actualisatie van het verkeersbeleid is vooraf gegaan door een evaluatie van het VCP en een inventarisatie van beschikbare informatie. In deze rapportage is de daaruit voorkomende input verwerkt tot een mobiliteitsambitie.

1.2 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk geeft een toelichting op de aanleiding voor een GWVP. Hoofdstuk twee beschrijft de kijk van Veldhoven op verkeer en vervoer, uitgewerkt in een mobiliteitsambitie.

TAak

Resultaat is onze taak

Beleid dient als middel om ideeën om te zetten in resultaat. Vooraf is het belangrijk om voor verschillende mobiliteitsthema's de ambities scherp te formuleren. Het is onze taak om de diverse belangen inzichtelijk te krijgen om de vertaling te kunnen maken naar concrete voorstellen en adviezen. We realiseren oplossingen die uitvoerbaar zijn en op draagvlak mogen rekenen. Want resultaat dat waarde toevoegt, dat telt.

2 Mobiliteitsambitie

Het gemeentelijke verkeersbeleid is beschreven in het huidige VCP. De belangrijkste aspecten daarvan blijven behouden. Voor het nieuwe GWP is het bestaande beleid geëvalueerd. De evaluatie is in een apart document gerapporteerd. Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende thema's van het nieuwe verkeersbeleid en de onderlinge prioritering op basis van de input van de evaluatie. Daarna is met behulp van de thema's de nieuwe mobiliteitsambitie geformuleerd, de ambities vormen de basis voor de uitwerking van het beleid in de modules.

2.1 Prioritering

Het actualiseren van het verkeersbeleid vraagt om een bredere thema-indeling dan nu in het VCP is toegepast. De huidige indeling is:

- verkeersstructuur
- verkeersveiligheid
- bereikbaarheid
- langzaam verkeer
- openbaar vervoer
- parkeren

Door de thema's in het kader van het modulaire GWP verder op te splitsen ontstaat een duidelijker verdeling en kunnen prioriteiten beter gespecificeerd worden.

De ligging en samenstelling van de gemeente, de evaluatie en het huidige verkeersbeleid brengen met zich mee dat een aantal extra thema's een plek moeten krijgen in het gemeentelijke verkeersbeleid. Sommige thema's zijn belangrijker dan andere, omdat hier landelijk veel aandacht naar uitgaat of omdat de samenstelling van de gemeente Veldhoven hierom vraagt.

Afstemming met klankbordgroep en interne werkgroep heeft geresulteerd in een bepaalde prioritering voor de verschillende thema's. De ambities van zowel klankbordgroep als de interne werkgroep laten zich als volgt samenvatten:

Ambitie

Veldhoven wil zich sterk inzetten op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en –veiligheid. Daarnaast is het belangrijk om verkeerseducatie breder uit te zetten, dit betekent meer inzet op mensgerichte maatregelen in plaats van infrastructurele maatregelen. En uiteraard is leefbaarheid erg belangrijk. Deze thema's vragen de meeste aandacht, hebben hoge prioriteit en worden in de uitwerking vertaald worden naar inzet op maatregelen. De ambities voor bijvoorbeeld SMART Mobility, regionaal en landelijk beleid, gemotoriseerd verkeer, voetgangers en openbaar vervoer zijn ook belangrijk, maar vragen minder inzet omdat deze thema's al goed op orde zijn. Voor de overige thema's (vracht- en bevoorradingsverkeer, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeren, hulpdiensten en landbouwverkeer) geldt dat deze laag geprioriteerd zijn. Deze thema's zijn op niveau en vragen geen bijzondere inzet of investering.

Bovenstaande ambitie is weergegeven in tabel 2. Per thema is aangegeven of de prioriteit hoog, middel of laag is in relatie tot ambitie, inzet en investeringsniveau. Tevens is per thema aangegeven of het gaat om het toevoegen aan het bestaande beleid, of dat dit wordt aangevuld of geactualiseerd.

Thema	Prioriteit	Actualiseren/ toevoegen
Verkeersveiligheid	Hoog	Actualiseren
Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving	Hoog	Actualiseren
Fiets	Hoog	Actualiseren
Leefbaarheid	Hoog	Toevoegen
SMART Mobility	Middel	Toevoegen
Nationaal en regionaal beleid	Middel	Toevoegen
Gemotoriseerd verkeer	Middel	Actualiseren
Voetganger/lopen	Middel	Toevoegen
Openbaar vervoer	Middel	Actualiseren
Vracht- en landbouwverkeer	Laag	Toevoegen
Ruimtelijke ontwikkelingen	Laag	Actualiseren
Parkeren	Laag	Actualiseren
Hulpdiensten	Laag	Toevoegen

tabel 2: thema's GVVP Veldhoven

Inhoud modulair beleid

Voor ieder thema werkt het geactualiseerde GVP het volgende uit:

- **Situatiebeschrijving**
Geeft een beschrijving van de feitelijke en actuele situatie.
- **Beleid**
Met (bestuurlijke) keuzes voor het thema.
- **Maatregelen**
De maatregelen kennen een verdeling in prioriteit:
 - 1 Hoog: noodzakelijk om uit te voeren om het verkeersbeleid zichtbaar te maken of vanwege wettelijke verplichtingen.
 - 2 Middel: meenemen in andere werkzaamheden, zoals weg- en rioolbeheer.
 - 3 Laag: uitvoeren indien hier middelen voor te vinden zijn en kansen zich aandienen.
- De prioritering van de thema's en de maatregelen per thema worden gebruikt om het verkeersbeleid in de staart integraal te maken en alle maatregelen onderling te prioriteren.

2.2 Mobiliteitsambitie per thema

Eerste fase van de actualisatie van het verkeersbeleid van Veldhoven was het evalueren van het gevoerde beleid uit het huidige VCP, de uitgevoerde maatregelen en inzichtelijk maken van de actuele stand van zaken.

Op basis van de evaluatie volgt hieronder de mobiliteitsambitie met aanbevelingen en standpunten per thema. Daar waar de evaluatie soms heel specifiek is, is deze mobiliteitsambitie algemener. Verdere verdieping van het beleid en de uitwerking naar maatregelniveau vindt plaats in de modules.

Verkeersveiligheid

Veldhoven streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, 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.

Duurzaam veilig

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Hier hangt het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet nauw

mee samen. 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.

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.

Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet is nagenoeg gereed, in het GVVP zetten we voor Veldhoven in op volledige afronding. Daarbij nemen we de resterende bekende verkeersonveilige locaties mee. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.

Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Verkeersveiligheid behoudt een hoge prioriteit in het verkeersbeleid. We zetten in dat kader sterk in op educatie en mensgerichte aanpak, zoals het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op de scholen. Daarmee laten scholen zien zich in te zetten voor de verkeersveiligheid van haar leerlingen. De mensgerichte aanpak voeren we zoveel mogelijk uit met lokale en regionale partners, onder andere VSV en de scholen. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel.

Fiets

Een ander belangrijk vervoermiddel in het landelijke en provinciale 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.

We zetten zwaar in op het stimuleren van het gebruik van de fiets en faciliteren dit door gedragsbeïnvloeding, een uitstekend (fijnmazig) netwerk van fietsinfrastructuur en goede stallingen bij de bestemmingen. 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.

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.

Klachten en meldingen over leefbaarheid zijn vaak subjectief. Daarom is specifiek voor het behandelen van klachten en meldingen voor verkeer een objectief toetsingskader wenselijk. Het structureel verbeteren van de leefbaarheid vraagt om een verhoging van ambtelijke inzet en middelen voor het oplossen van problemen.

Bij wegen met een verkeersfunctie 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 er omheen.

SMART Mobility

Integraal onderdeel van het verkeersbeleid is verkeersveiligheid en leefbaarheid, samen met SMART Mobility. Veldhoven en haar bedrijven vormen het hart van de Brainport-regio. Dat moet ook in het verkeersbeleid tot uiting komen. Minimaal om aansluiting de aansluiting met de regio te behouden. De bereikbaarheidsagenda van het MRE zet immers sterk in op SMART Mobility oplossingen. SMART Mobility levert een bijdrage aan duurzame mobiliteit en logistiek en mag daarom niet ontbreken.

Veldhoven in de regio

De gemeente Veldhoven is een van de partners in de regionale samenwerking en de bereikbaarheidsagenda. Dit vraagt een bepaalde inspanning, qua personele inzet en financiën, daar staat tegenover dat Veldhoven profiteert van de regionale samenwerking.

De gemeente Veldhoven committeert zich tot deze regionale samenwerking en afstemming. Als onderdeel van de regionale samenwerking zetten we blijvend in op onder andere SMART Mobility en de bereikbaarheid van de regio als geheel. Dit kan de gemeente alleen met partners realiseren. Alleen dan kunnen gemeentegrens overstijgende aandachtspunten worden opgepakt.

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 geplande projecten zoals de Zilverbaan. Daarnaast vraagt de Kempenbaan 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. Hier kan de gemeente aandacht voor vragen in regionale overleggen en bij de provincie.

De auto is een veel gebruikt vervoermiddel. 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. Enkele belangrijke noord-zuid en oost-west verbindingen ontbreken in de structuur van het wegennet, daardoor worden bestaande routes overbelast. We zetten onder andere in op een betere ontsluiting van Zeelst. De verkeersveiligheid is randvoorwaarde bij het uitwerken van de bereikbaarheid.

Daarnaast zetten we in op goede interne verbindingen voor fiets, auto en openbaar vervoer, bijvoorbeeld naar het centrum en andere belangrijke lokale bestemmingen. Ook is een goede verbinding naar Eindhoven essentieel voor deze modaliteiten. Sluipverkeer door de wijken moet daarbij vermeden worden.

Voetganger

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

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. Soms kan het ook niet anders, maar de toegankelijkheid van scholen en centra verdient blijvend aandacht vanuit oogpunt van de voetganger. Door de bereikbaarheid van scholen voor voetgangers en fietsers te scheiden van brengen en halen met de auto wordt de gebruikersvriendelijkheid en verkeersveiligheid vergroot.

Voor mindervaliden is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van belang. Het is nodig om daar specifiek aandacht aan te besteden. Bij werkzaamheden wordt de toegankelijkheid gewaarborgd door bij trottoirs op- en afritten te maken, zodat mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel ook overal goed kunnen komen.

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 mogelijk beter passend zijn dan lijnbusvervoer. De verbindingen van en naar Eindhoven en de bereikbaarheid van belangrijke locaties, zoals het centrum en het MMC, vanuit de wijken kan beter. De rol van de gemeente Veldhoven is hierin beperkt. Wel moet de gemeente haar belangen en wensen kenbaar maken in de regionale samenwerking.

De gemeente Veldhoven vergroot de toegankelijkheid door verbeteringen aan bushaltevoorzieningen. Daarbij kijken we naar het verbeteren van de looproutes naar belangrijke bushaltes in het centrum en bij het MMC.

Vrachtverkeer en landbouwverkeer

Vrachtverkeer is nodig voor het functioneren van de bedrijvigheid in Veldhoven en voor bevoorrading. Landbouwverkeer vormt maar een klein aandeel in de samenstelling van het verkeer in Veldhoven. 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.

Het doel is dan ook om het doorgaande zware vrachtverkeer en landbouwverkeer te weren uit de woonwijken. We streven ernaar de daarvoor geschikte hoofdroutes in de regio zoveel mogelijk te benutten en geschikte routes naar de bedrijven in en om Veldhoven te maken.

Verder werkt Veldhoven mee aan technische SMART Mobility-oplossingen. Waar nodig maken we afspraken met de bedrijven en vervoerders, zodat er minder probleem veroorzakend verkeer is en de bedoelde routes beter gebruikt worden.

Grote knelpunten voor vracht- en landbouwverkeer doen zich niet voor, grootschalige veranderingen en investeringen zijn niet aan de orde.

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. Ook bij kleinere ontwikkelingen is er aandacht voor de (verkeers-) effecten.

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.

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. Voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen niet aan de orde.

Parkeren

Parkeren in Veldhoven is goed geregeld. Voor bestaande parkeerregulering (Betaald-, en vergunningparkeren) zijn geen wijzigingen noodzakelijk en blijft gehandhaafd. Een eenduidig beleidskader is echter wenselijk, zeker voor wat parkeerbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen betreft.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er aandacht voor de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie. Zowel bij inbreiding als bij grotere ontwikkelingen of in het buitengebied. Vooraf wordt een berekening gemaakt van de parkeervraag en het extra verkeer. Doel hiervan is dat er in de bestaande omgeving geen problemen worden gecreëerd. Indien nodig worden passende maatregelen benoemd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om ontwikkelingen bestaande knelpunten te laten (helpen) oplossen. Voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen zijn niet aan de orde.

De parkeernormen en verkeersgeneratie gelden niet voor de bestaande omgeving, omdat daar veelal de ruimte ontbreekt om aan de huidige normen te kunnen voldoen.

Hulpdiensten

Veldhoven streeft een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden door hulpdiensten na. Ervaring leert dat Duurzaam Veilig en de inrichting van verblijfsgebieden vaak niet strookt met de eisen die hulpdiensten stellen. Waar dat niet het geval is, overwegen we alternatieve oplossingen.

Voor de hulpdiensten is het van belang dat verblijfsgebieden goed ontsloten zijn, dit is het geval. Elk willekeurig adres in een verblijfsgebied moet immers binnen een gestelde tijd bereikbaar te zijn. Voor nieuwe wegen en bij het herinrichten van wegen betekent dit een duidelijke keuze: in principe worden er geen verkeersremmende maatregelen, zoals drempels en kruispuntplateau's, toegepast op aanrijdroutes voor hulpdiensten. Ook voor dit thema zijn grootschalige veranderingen en investeringen niet aan de orde.

2.3 Categorisering wegennet

De bestaande categorisering van het wegennet is het vertrekpunt voor de actualisatie en de verfijning voor de verschillende modaliteiten, zoals bijvoorbeeld het fietsnetwerk.

De A2/N2 en de A67 blijven de stroomwegen die de gemeente ontsluiten en verbinden met de regio. De gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen hebben daarnaast een belangrijke functie. Hier wordt het verkeer verzameld, om het verder af te wikkelen naar het hoofdwegennet.

Voor de wegencategorisering in het nieuwe GWP zijn keuzes gemaakt voor een aantal 'grijze wegen'². Daarbij is de afweging gemaakt tussen leefbaarheid en doorstroming. In Veldhoven zijn de wegen in drie categorieën ingedeeld:

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Dit zijn de wegen waar de verkeersfunctie belangrijk is en zijn in feite de hoofdwegen van Veldhoven. Het verkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van deze wegen. Deze wegen hebben een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u binnen de bebouwde kom en een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Erftoegangswegen (ETW)

Dit zijn wegen in verblijfsgebieden (wonen, winkelen, werken en/of recreëren) waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Op deze wegen zijn veel percelen aangesloten

² Grijze wegen – is een aanduiding voor wegen die zowel een verblijfsfunctie hebben als een verkeersfunctie

en vindt veel uitwisseling van verkeer plaats. Door dit (onrustige) verkeersbeeld is een lagere maximumsnelheid gewenst: maximaal 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.

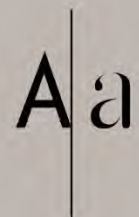
Erftoegangsweg+ (ETW+)

Een erftoegangsweg+ is een weg waarbij de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie elkaar tegen komen. De inrichting van de weg dient erop gericht te zijn om het aanwezige verkeer zo goed mogelijk te verwerken, maar er dient ook rekening te worden gehouden met veel uitwisselingen van percelen. De inrichting van deze wegen verdient dan ook extra aandacht vanwege de dubbele functie.

Bij het indelen van de wegen in de drie categorieën zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- (H)OV-routes gaan bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen.
- Wegcategorisering mag geen nadelig gevolg hebben voor bereikbaarheid hulpdiensten.
- Netwerk van gebiedsontsluitingswegen is logisch en verbindt gebieden met elkaar.
- De wegcategorisering uit het VCP Veldhoven 2007 dient als basis.

In de module gemotoriseerd verkeer is een doorvertaling gemaakt naar een categorisering voor het wegennet van Veldhoven.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven | accentadviseurs.nl

1 Module Verkeersveiligheid

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

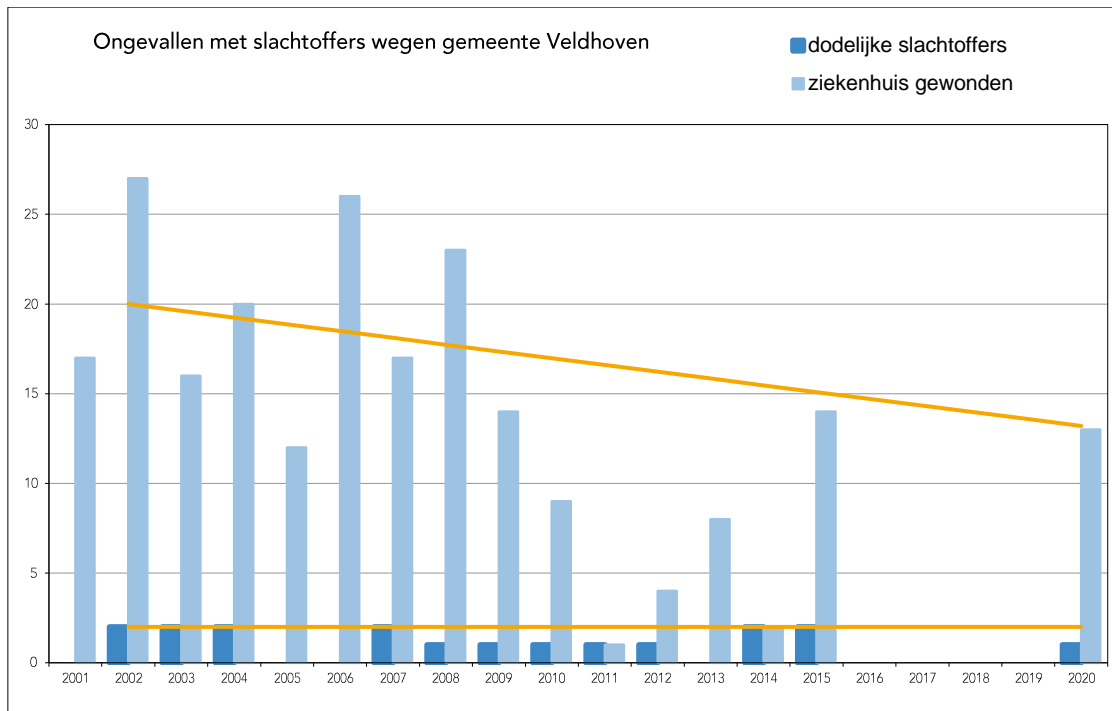
Module Verkeersveiligheid

Veldhoven streeft ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, 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. Deze module beschrijft hoe we het verkeersveiligheidsbeleid de komende jaren gaan vormgeven, rekening houdend met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet is nagenoeg gereed, in het GVVP zetten we voor Veldhoven in op volledige afronding.

Situatiebeschrijving

Objectieve verkeersveiligheid

Belangrijk aspect voor het kunnen inschatten van de effecten van het gevoerde beleid zijn de geregistreerde ongevallengegevens. De daling van het aantal verkeersslachtoffers ligt goed op koers voor de landelijke doelstelling van maximum aantal slachtoffers in 2020. Wel is aandacht wenselijk, gezien een piek in 2015. Het overzicht uit de evaluatie is opgenomen in figuur 1. Los van de landelijke doelstelling streeft de gemeente Veldhoven samen met de provincie Noord-Brabant naar 'nul verkeersdoden' binnen haar gemeente grenzen.



figuur 1: aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden, met doelstellingslijnen voor 2020

Op basis van de ongevallengegevens vragen jonge verkeersdeelnemers (12 tot 24 jaar) en de kwetsbare verkeersdeelnemers, specifiek de fietser en bromfietser, om meer aandacht in het verkeersbeleid.

Daarnaast verdienen, op basis van de BLIQ rapportage, de volgende objectief verkeersonveilige locaties aandacht in het toekomstig verkeersbeleid: Locht, Heistraat, Mira, Kempenbaan, De Run, Runstraat en Klein Goor/Locht. Daarbij is het nodig om voor deze locaties het ongevallenbeeld wat nader te onderzoeken. Hierbij wordt er getoetst of er daadwerkelijk sprake is van een verkeersonveilige situatie, of dat het om incidenten gaat. Bijvoorbeeld, geregistreerde parkeerschades zijn immers niet direct een aanleiding voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Maar onveilige locaties moeten wel worden aangepakt. De analyse moet dit uitwijzen en aanbevelingen geven voor maatregelen.

Beleid

Mindset GVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. Nu is er behoefte aan een breder georiënteerd GVP, waarin er naast aandacht voor de auto ook aandacht is voor alternatieven. De ambities op dat vlak zijn hoog. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen en maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar bijvoorbeeld de fiets en een meer aantrekkelijke

inrichting van de openbare ruimte. Het GWP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Aanpak verkeersonveilige locaties

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet hangt 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.

We hebben ons beleid voor het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet beschreven in de module Gemotoriseerd verkeer. Daarin zijn ook inrichtingsprincipes voor de Veldhovense wegen beschreven. Door die principes toe te passen, maken we het wegennet herkenbaar voor de weggebruiker, zodat die weet welk gedrag aangehouden moet worden.

Monitoring en analyse

Ongevalleanalyse

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 beoordeeld om te toetsen of locaties onduidelijk of onveilig worden gevonden. Na beoordeling worden deze al dan niet verholpen.

Verkeerstellingen en snelheidsmetingen

Derde indicator voor verkeersveiligheid zijn periodieke 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. Omdat infrastructurele maatregelen niet direct uitgevoerd kunnen worden of soms niet passen, wordt dit aangekaart bij de politie om hierop te kunnen handhaven.

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 via landelijke campagnes in op de bewustwording van verkeersgedrag, zie Module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving'.

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 gezet in de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving'.

Door dat in deze module expliciet vast te leggen, spreken we die ambitie uit. We sluiten daarbij aan op de provinciale en regionale campagnes, om een zo groot mogelijk rendement uit de investeringen en acties te halen. Als gemeente zetten we daarom in ieder geval in op:

- Het niet gebruiken van de smartphone in het verkeer. Het convenant dat momenteel door 41 organisaties is ondertekend, zal ook door de gemeente Veldhoven worden geaccordeerd. Werknemers van de gemeente worden hierop gewezen.
- Handhaven op het bedienen van de telefoon, ook in de holder, maakt daar onderdeel van uit. Dit zal door de gemeente besproken worden met de politie.
- Participeren en volgen van de website www.nulverkeersdodenbrabant.nl. Hier wordt tevens de toolkit gedownload, waarmee gewerkt zal gaan worden.

Periodiek overleg met politie

Voor de afstemming met politie wordt twee keer per jaar een overleg georganiseerd. Naast de ambtenaar en politie worden hiervoor ook de wethouder verkeer, Veldhoven Samen Verkeersveilig, de Fietzersbond en ondernemersvereniging VOC uitgenodigd.

Beleidskeuzes

Binnen dit thema hebben we de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Onveilige locaties worden geanalyseerd en beoordeeld om maatregelen te kunnen treffen.
- 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.

Acties en maatregelen

Vanuit de beleidskeuzes wordt ingezet op acties en maatregelen uit tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Analyse verkeersonveilige locaties	€ 25.000,- / 80 uur	Jaarlijks
2	Reservering van budget voor aanpassingen aan verkeersonveilige locaties	€ 50.000,-	Jaarlijks
3	Monitoring van ongevallengegevens, klachten en meldingen en verkeerstellingen en snelheidsgegevens	€ 15.000,- / 24 uur	Jaarlijks
4	Twee keer per jaar overleg met politie, VVN en Fietzersbond	16 uur	Jaarlijks
5	Aansluiten op nulverkeersdodenbrabant.nl	€ 5.000,- / 24 uur	Jaarlijks
Totaal		€ 95.000,- / 160 uur	Jaarlijks
		--	Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module Verkeersveiligheid

2 Module Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

Verkeersveiligheid behoudt een hoge prioriteit in het verkeersbeleid. De uitwerking in deze module zet daarom sterk in op verkeerseducatie en de zogenaamde mensgerichte aanpak, onder ander door handhaving, voorlichting en het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) op de scholen. Daarmee laten scholen zien dat ze zich inzetten voor de verkeersveiligheid van hun leerlingen. De mensgerichte aanpak voeren we zoveel mogelijk uit met lokale en regionale partners, onder andere Veldhoven Samen Verkeersveilig (VSV) en de scholen. Het is belangrijk om in het beleid voor de komende jaren voldoende ambtelijke capaciteit en middelen te reserveren voor dit doel.

Situatiebeschrijving

Inzet op verkeersgedrag

Er liggen kansen voor vergroting van de inzet op verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen. 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 VSV, zeker voor het borgen van permanente verkeerseducatie.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen en maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar bijvoorbeeld de fiets en een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Doelstelling verkeersveiligheid

Zoals aangegeven in de module verkeersveiligheid streeft Veldhoven ernaar een verkeersveilige gemeente te zijn, 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. We doen daarbij ook een beroep op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker en zetten in op bewustwording, wat in deze module verder is uitgewerkt.

Aanpak bij ongevallen betrokken doelgroepen

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde bij het beoordelen van verkeersaspecten en bereikbaarheidsvraagstukken. Het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet hangt nauw samen met de aanpak van bij ongevallen betrokken doelgroepen, dat via voorlichting, educatie en handhaving gebeurt. 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.

We hebben ons beleid en de maatregelen voor het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet beschreven in de module Verkeersveiligheid. Doelgroepen die uit de 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
- fietsers in algemene zin

Het is belangrijk dat bij het uitwerken en invullen van de permanente verkeerseducatie prioriteit gegeven wordt aan deze doelgroepen. 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/lopen').

Permanente verkeerseducatie

Blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag is onze primaire beleidskeuze in het kader van verkeersveiligheid. 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.

BVL voor scholen

We vinden het belangrijk dat alle scholen in de gemeente actief zijn met verkeerseducatie en een veilige schoolomgeving. Alle scholen moeten het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) 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 hier een rol in 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!, het Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven, die zich inzetten voor blinden en slechtzienden 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.

Faciliterende 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!, het Platform Gehandicaptenbeleid Veldhoven, VVN, de dorps- en wijkraden 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.

De partners in verkeersveiligheid hebben het initiatief, de gemeente faciliteert. Voorwaarde voor het kunnen uitvoeren voeren van onze faciliterende rol is een vaste ambtelijke contactpersoon.

Voor het faciliteren van permanente verkeerseducatie stellen wij geld beschikbaar. Zo komt er een jaarlijks budget voor basisscholen van € 35.000,-. Daarvoor voeren we projecten uit zoals het BVL, waarmee scholen actief bezig kunnen zijn met de verkeersveiligheid rondom de school. Aanvullend stellen we € 50.000,- ter beschikking voor de andere doelgroepen binnen permanente verkeerseducatie.

Onderdeel van die faciliterende rol is de afstemming van acties op de landelijke en regionale campagnekalender. Aansluiten op landelijke thema's en campagnes maken het effect van acties groter. Onze ervaring leert dat het "meeliften" met bovenlokale activiteiten beter is. We zijn hier als gemeente actief bij betrokken.

Stimulerende rol gemeente: maatschappelijke partners

Naast de acties voor de scholieren is onze inzet op veiliger verkeersgedrag nu nog te beperkt. Van permanente verkeerseducatie voor andere doelgroepen, zoals bijvoorbeeld ouderen, is onvoldoende sprake. Om ook voor andere doelgroepen acties en projecten te realiseren, zijn partners noodzakelijk. Die partners hebben een sleutelrol in het initiëren, plannen en uitvoeren van projecten.

We zien kansen in samenwerking met bestaande organisaties en belangenvertegenwoordigers. We denken daarbij aanvullend aan de eerder genoemde 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 ook een actieve bijdrage te gaan leveren.

Verkeerswerkgroep

We vinden het wenselijk om naast de Duurzaam Veilige aanpak van onveilige locaties ook een jaarlijkse bijdrage te reserveren voor de aanpak van kleinschalige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Denk daarbij aan verzoeken om extra borden, palen, openbare verlichting en overige kleine maatregelen. Naast het signaleren en oplossen van problemen in de infrastructuur kan dit budget ook worden ingezet voor signaleren en toetsen van subjectieve verkeersonveiligheid. Voor deze inbreng en toetsing maken we graag

gebruik van een zogenaamde 'verkeerswerkgroep'. Voor de samenstelling van deze werkgroep zoeken we de samenwerking met de eerder genoemde bestaande organisaties en belangenvertegenwoordigers.

We vinden het wenselijk om een structurele jaarlijkse bijdrage van € 20.000,- te reserveren voor het oplossen van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en het organiseren van een verkeerswerkgroep.

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 de basis voor de uitwerking en verdere invulling daarvan, samen met andere partners.

Doelgroep	Actie, project	Initiatief
0-3 jaar	JONGleren in het verkeer (VSV ¹)	VSV, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf
4-12 jaar, basisschool	Streetwise (ANWB-lesprogramma) Let's go (ANWB-lesprogramma) 100+ kleine en grote acties via BVL.nl	Scholen Scholen Scholen
12-18 jaar, jeugd	Totally Traffic VOMOL (landbouw-fiets) Theater Zeven Sloten Demonstratie stopafstanden (SBV ²)	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 Rijvaardigheidstraining auto Vaardigheidstraining motor (ANWB) Landelijke campagnes	Werkgevers, vervoerbedrijven Rijscholen/wijkplatformen Rijscholen/wijkplatformen Nader te bepalen/rijscholen Gemeente, wijkplatformen en VSV
61- 70 jaar, oudere volwassenen	e-bike-dag Bijtanken en Oppoetsen (SBV)	KBO's ³ /VSV/Fietsersbond/TWC ⁴ Wijkplatformen/KBO's/VSV
70+ jaar, ouderen	BROEM Scootmobieltraining	Wijkplatformen/KBO's/VSV VSV

tabel 1: doorkijk principepakket permanente verkeerseducatie Veldhoven

¹ Veldhoven Samen Verkeersveilig

² Stichting Bevordering Verkeerseducatie

³ Katholieke Bond Ouderen

⁴ Toerwielclub

Handhaving

Het handhaven van verkeersregels is onlosmakelijk verbonden met beter verkeersgedrag. Voldoende capaciteit op het gebied van handhaving is daarmee onlosmakelijk verbonden. Op dit gebied heeft het de voorkeur om een onderzoek te doen samen met onze partners 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.

Afstemming over handhaving is belangrijk, we zetten daarom in op een vaste overlegstructuur tussen gemeente en politie. Hiervoor is in de module 'Verkeersveiligheid' een periodiek overleg met de politie opgenomen. Voorstel is dit overleg twee keer per jaar te organiseren. Dit sluit ook aan bij de wens om een toets op bereikbaarheid door hulpdiensten, zie module 'Hulpdiensten'. Het doel van deze afstemming is om zo ook de aansluiting van handhaving op verkeerseducatie te versterken. Aansluiting op de lokale - en bovenlokale acties en campagnes zien we als ons belangrijkste doel.

Beleidskeuzes

Binnen dit thema hebben we de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Inzet op verkeerseducatie voor bij ongevallen betrokken doelgroepen.
- Blijvend en meer inzetten, ook financieel, op veiliger verkeersverkeergedrag door permanente verkeerseducatie, waarbij we uitgaan van:
 - een faciliterende rol voor de gemeente met vaste ambtelijke contactpersoon
 - stimuleren van de scholen op inzet op verkeerseducatie, onder andere door toekenning van een jaarlijks budget
 - inzet op uitbreiding van de activiteiten van onze partners, waaronder deelname aan een verkeerswerkgroep voor het oplossen van kleinschalige knelpunten verkeersveiligheid
 - reserveren van budget voor permanente verkeerseducatie, breder dan alleen de scholen
 - planmatig uitbreiden netwerk met andere maatschappelijke partners verkeersveilig gedrag
 - inzet op aansluiting bij landelijke campagnes en uitvoering van een principe maatregel-pakket
- We zorgen voldoende handhavingscapaciteit bij BOA's en pleiten voor voldoende inzet van de politie.
- We willen een vaste overlegstructuur met BOA's en politie, onder andere over de aansluiting van handhaving op educatieprogramma's (module 'Verkeersveiligheid').

Acties en maatregelen

Vanuit de beleidskeuzes zetten we in op acties en maatregelen uit tabel 2.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Inzet op mensgerichte acties en maatregelen waaronder campagnes, inclusief scholen	€ 85.000,- / 80 uur	Jaarlijks
2	Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie	120 uur	Jaarlijks
3	Handhavingscapaciteit bij de BOA's, minimaal 20 uur per week	€ 52.000,- (20 x 52 x € 50,-)	Jaarlijks
Totaal		€ 137.000,- / 200 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 2: acties en maatregelen module Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving

3 Module Fiets

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

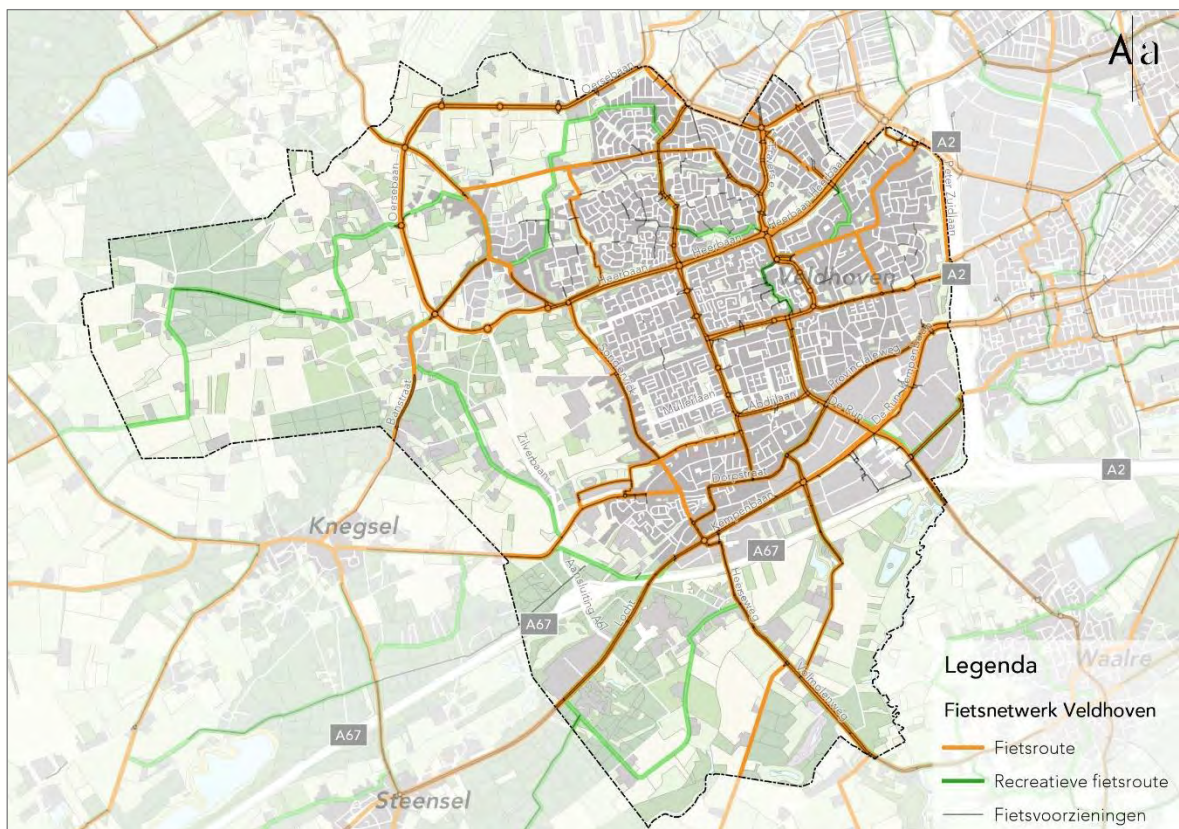
Module Fiets

Een belangrijk vervoermiddel in het landelijke en provinciale beleid is de fiets. Als Veldhoven onderschrijven we 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 uitwerking in deze module zet zwaar 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. 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, dit betekent extra middelen en inzet voor het thema fiets.

Situatiebeschrijving

Fietsnetwerk

Veldhoven kent een behoorlijk fijnmazig netwerk van fietsroutes én voorzieningen. Langs het merendeel van de gebiedsontsluitingswegen liggen vrijliggende fietspaden. Zie de kaart in figuur 1 en bijlage 1.



figuur 1: fietsnetwerk Veldhoven

De beschikbaarheid van een fietsvoorziening geeft 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. E-bikes zijn immers duur, gebruikers willen deze graag veilig kunnen stallen. Hierin is nog ruimte voor verbetering.

Beleid

Mindset GVVP

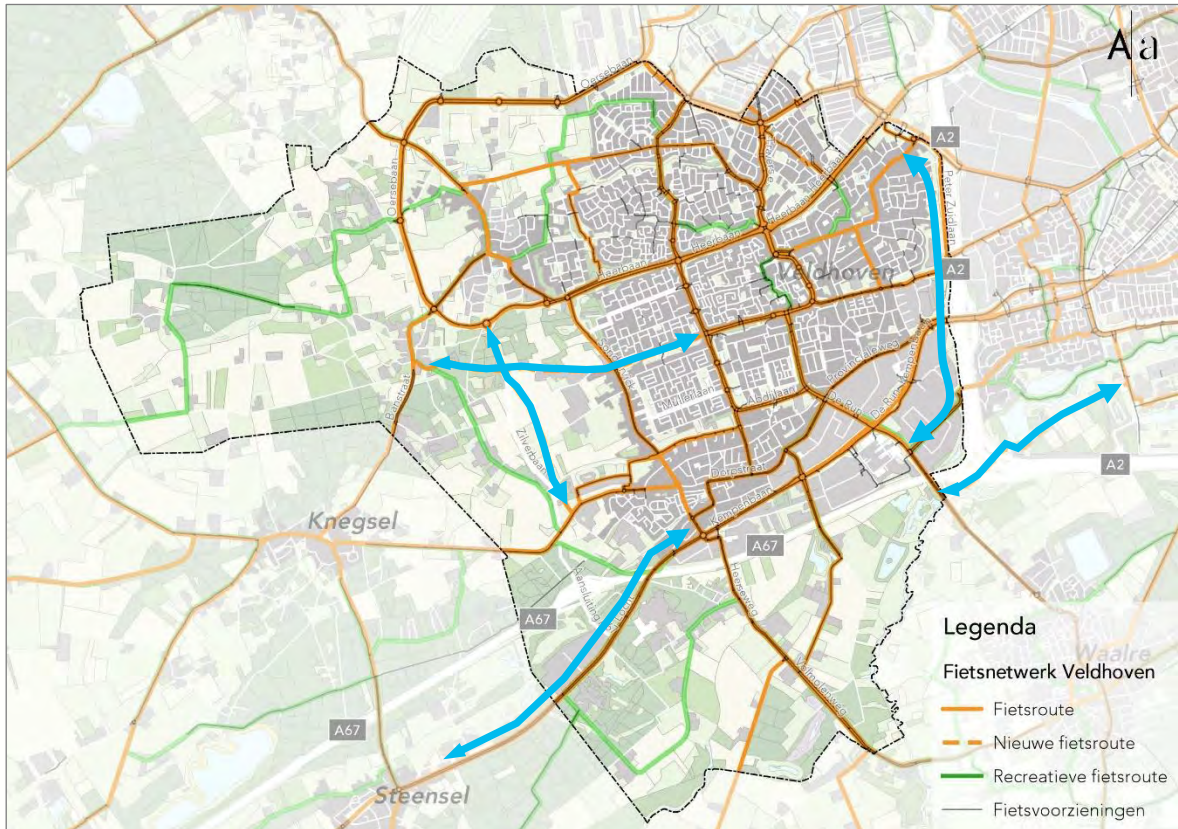
De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. Nu is er behoefte aan een breder georiënteerd GVVP, waarin er naast aandacht voor de auto ook aandacht is voor alternatieven. De ambities op dat vlak zijn hoog. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen en maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar bijvoorbeeld de fiets en een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

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 fietssuggestiestroken. Een voorbeeld is de Mullerlaan. Voor de Ambachtslaan wordt gedacht aan een vergelijkbare inrichting. De Nijverheidslaan kent momenteel eenzelfde inrichting als de Ambachtslaan, maar is gecategoriseerd als erftoegangsweg. We gaan daarom de Nijverheidsweg afwaarderen en een andere inrichting geven. 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 2.

In het gebied door de te ontwikkelen wijken de Drie Dorpen moet er aandacht zijn voor fietsroutes en verbindingen. Deze moeten direct en snel zijn en de wijken met elkaar en naar de centra verbinden. De oost-west verbindingen zijn belangrijk, waarbij de noord-zuid verbindingen niet vergeten mogen worden. Met de blauwe pijlen zijn mogelijke routes hiervoor aangegeven.



figuur 2: Toekomstig fietsnetwerk Veldhoven met in blauw (nieuwe) belangrijke fietsverbindingen

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 voldoende fietsvriendelijk zijn ontworpen. Daar zetten we op in, waarbij concreet een aantal aandachtspunten benoemd zijn:

- 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 het gemotoriseerde verkeer in het ontwerpproces prioriteit gehad, de fietser is pas later ingepast. In de toekomst hebben we meer aandacht voor de fietser en streven we naar integrale verkeersontwerpen. In de Bereikbaarheidsagenda van de regio is de fietsstructuur van en naar ASML en het MMC als aandachtspunt opgenomen. De fietsstructuur rondom ASML en MMC gaan we

daarom beoordelen en toetsen op verbetermogelijkheden. Een grote stap is inmiddels gemaakt door de aanleg van een nieuw twee richtingen fietspad tussen De Run 6100 en De Run 5300.

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. Hiernaar wordt een nadere verkenning opgestart, waarin routes en inpassing worden onderzocht. Verder zijn er kansen in westelijke richting, naar de Kempen. Concreet genoemd is de route Eersel – Steensel – Veldhoven – Eindhoven, maar ook richting Oirschot (Oirschotsedijk en Vessem vinden we het wenselijk de meerwaarde te onderzoeken. De route naar de Kempen is in figuur 2 indicatief weergegeven.

Overleg met de regiogemeenten en de provincie hierover is wenselijk. Met meer fietsers neemt de druk van het autoverkeer af. We starten een onderzoek naar de mogelijke snelfietsroutes en nemen daarbij de belanghebbenden mee.

Verknoping van netwerken (hubs)

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 fietsnetwerk met deze hubs is belangrijk, waarbij de rol van de elektrische fiets 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 waarin hierop wordt ingezet.

Kwaliteitseisen

Om fietspaden aantrekkelijk en veilig in te richten hanteren we de landelijke richtlijnen van het CROW en het ASW. Door werk-met-werk te maken wordt de weg hierop ingericht, passend binnen de beschikbare ruimte en rekening houdend met kabels en leidingen.

Wanneer er een overgang is van twee rijrichtingen naar één rijrichting, moet deze overgang duidelijk zijn. Bij voorkeur voeren we deze zo uit dat niet tegen de richting in wordt doorgefietst. Als dat niet voorkomen kan worden, dan trekken we de voorziening bij voorkeur in twee richtingen door. Voorwaarde is dat daar ruimte voor is en een verkeersveilige oplossing kan worden gemaakt.

De kwaliteitseisen van fietsvoorzieningen staan opgenomen in tabel 1. Hierbij hebben we rekening gehouden met de wens voor bredere fietspaden door de komst van e-bikes.

Onderdeel	Streefwaarde
Verharding	Gesloten
Kleur verharding fietsvoorziening	Rood
Breedtes	Vrijliggend één rijrichting: 2,50 meter Vrijliggend twee richtingen: minimaal 3,00 meter, streefwaarde 4,00 meter Snelfietsroutes: 4,00 meter
Fiets(suggestie)strook	minimaal 1,70 meter streefwaarde 2,00 meter

tabel 1: streefwaardes fietsvoorzieningen

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'). De fietsparkeervoorzieningen zijn redelijk op orde, maar vooral op bedrijvenlocaties vinden we uitbreiding van het aantal (afgesloten) stallingsmogelijkheden wenselijk.

Wanneer we bij bushaltes losstaande fietsen constateren, gaan we over tot het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen. Onze buitendienst vult dit praktisch in. 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 gemeente heeft op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Om het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren, gaan we actief communiceren en de werkgevers in Veldhoven stimuleren de medewerkers te laten fietsen. Realisatie van goede stallingsvoorzieningen en oplaadpunten stimuleert het gebruik van de elektrische fiets. Vanuit onze voorbeeldrol schaffen wij naast de huidig beschikbare dienstfietsen twee elektrische fietsen voor ambtenaren aan, zodat zij per e-bike een locatie in de gemeente kunnen bezoeken. Dit zal ook meer gepromoot worden. We denken daarbij ook aan woon-werkverkeer voor medewerkers van de gemeente en onderzoeken of daar een stimuleringsregeling voor mogelijk is.

Promotie

We stellen de volgende manieren van promotie voor:

- 1 Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving').
- 2 Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rondom het realiseren van oplaadpunten bij gemeentelijke gebouwen en het verlenen van medewerking wanneer anderen daar om vragen.
- 3 Medewerking verlenen aan realisatie van oplaadpunten voor elektrische fietsen.
- 4 Aanbieden van de mogelijkheid voor het opladen van de elektrische fiets, bijvoorbeeld bij het Citycentrum.

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.

Nog in 2017 worden de belangrijkste fietsroutes beoordeeld. De andere fietsroutes worden de komende jaren beoordeeld en aangepakt. Meldingen kunnen hiervoor mede de aanleiding zijn.

Beleidskeuzes

Binnen het thema fiets zijn 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 Run – HTCE en Geldrop en richting de Kempen.
- Hanteren van de kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen, bij nieuwaanleg 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 mogelijk is.
- Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen te kunnen inschatten hanteren we de meest actuele fietsparkeernormen van het CROW als vertrekpunt.
- We stimuleren het gebruik van de fiets, door hierover te communiceren, voor de ambtenaren elektrische fietsen aan te schaffen en de gemeentelijke gebouwen te voorzien van een oplaadpunt als dat nog niet het geval is.
- 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.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 2.

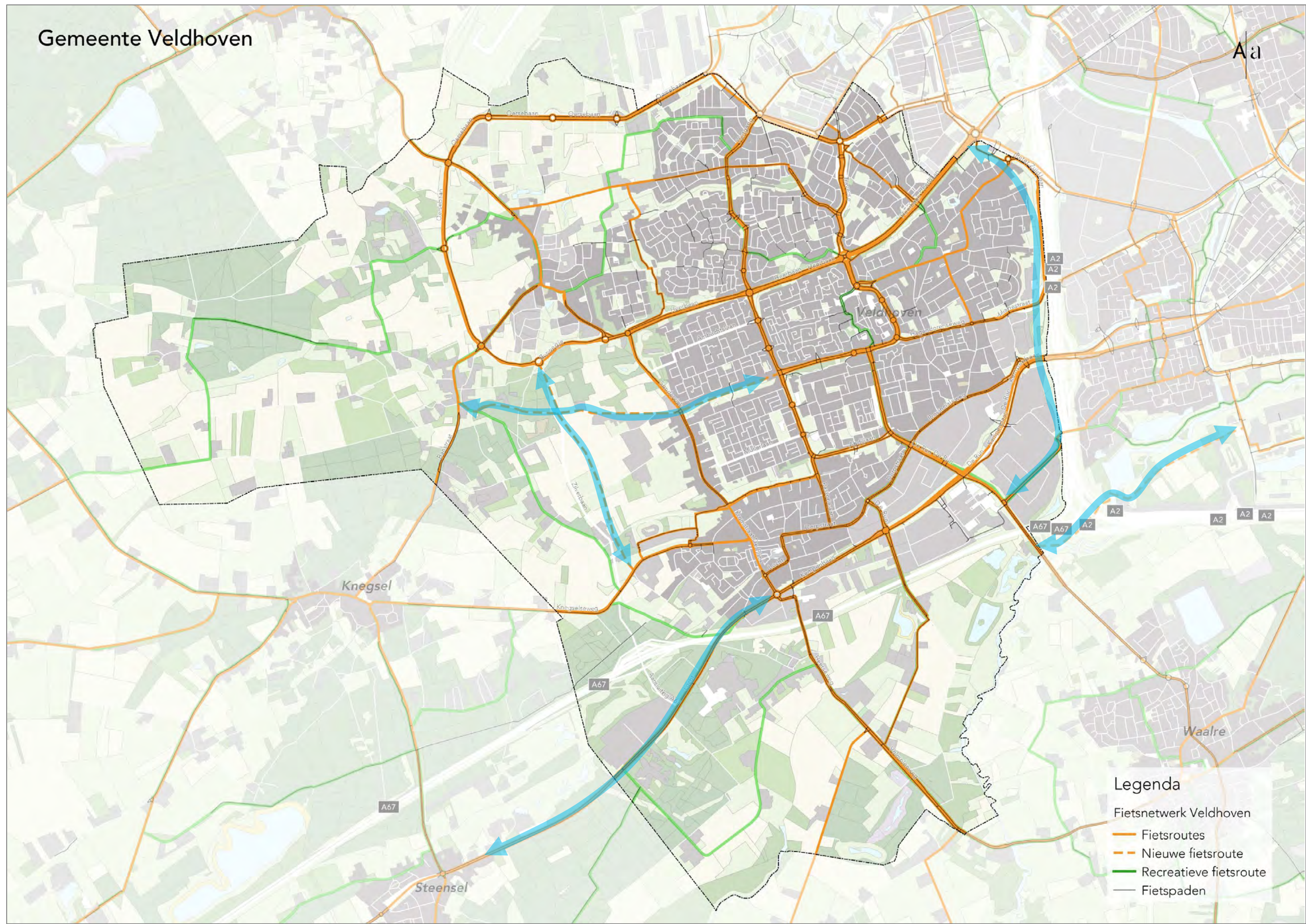
Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Aanpak/onderzoek (logische) routes voor fietsers	€ 50.000,-	Jaarlijks
2	Onderzoek opstarten naar kansen voor snelfietsroutes van en naar Veldhoven	€ 50.000,- / 100 uur	Eenmalig
3	Werkgevers stimuleren op fietsgebruik werknemers	€ 10.000,- / 40 uur	Jaarlijks
4	Fietsparkeernormen CROW als vertrekpunt hanteren	geen	Jaarlijks
5	Stimuleren van gebruik van de (elektrische) fiets via communicatie	€ 2.500,- / 40 uur	Jaarlijks
6	Aanschaf van twee elektrische fietsen voor ambtenaren	€ 5.000,-	Eenmalig
7	Schouw en beoordeling fietsnetwerk op te verwijderen obstakels	€ 10.000,- / 80 uur	Eenmalig
Totaal		€ 62.500,- / 80 uur	Jaarlijks
		€ 95.000,- / 220 uur	Incidenteel

tabel 2: acties en maatregelen module Fiets



Bijlage 1

Fietsnetwerk



Legenda

- Fietsnetwerk Veldhoven
- Fietsroutes
- Nieuwe fietsroute
- Recreatieve fietsroute
- Fietspaden

4 Module Leefbaarheid

Inleiding

Modulaire opbouw GVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Leefbaarheid

Veldhoven zet in op kwaliteit. Leefbaarheid is een randvoorwaarde van kwaliteit en is daarom erg belangrijk voor ons. Deze module beschrijft hoe wij objectief om willen gaan met klachten en meldingen over leefbaarheid en onze inzet op monitoring om deze te toetsen.

Situatiebeschrijving

Kleine knelpunten

Tijdens inloopavonden voor het nieuwe verkeersbeleid is informatie opgehaald bij diverse dorps- en wijkraden 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.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen en maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar bijvoorbeeld de fiets en een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Lucht en geluid

De leefbaarheid is een samenhangende waarde van intensiteit, snelheid, verkeersveiligheid, trillinghinder, geluid- en luchtkwaliteit. 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 tegemoet komen aan de ervaren leefbaarheidsknelpunten en voorkomen dat we in de toekomst normen overschrijven.

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 er omheen. Daarbij is de gemeentelijke wegcategory, zie module 'Gemotoriseerd verkeer', leidend.

Objectieve beoordeling van leefbaarheid

Leefbaarheidsproblemen spelen vooral in de woonwijken. Leefbaarheid wordt daar beïnvloed door de inrichting van de omgeving, parkeerdruk, intensiteit, snelheid en milieuaspecten zoals geluid, trillingen en luchtkwaliteit. We hechten grote waarde aan een prettige en kwalitatief goede leefomgeving met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk.

In de bestaande situatie komt het regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de verkeersdruk, de gereden snelheden of een hoge parkeerdruk. Voor de toetsing van de klachten en meldingen gaan we gebruik maken van een vaste beoordelingssystematiek. Daarbij maken we, waar mogelijk, gebruik van objectieve toetswaarden. Deze manier van werken lichten we uitgebreid toe in bijlage 1.

Oplossingen van vastgestelde knelpunten worden in overleg met de omgeving of vertegenwoordigers daarvan besproken. De verkeerswerkgroep, zie module 2 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving', zien we hiervoor als een geschikt platform. 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'.

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 en verkeerstellingen 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

Ook het evalueren van uitgevoerde werken en projecten en het actualiseren van het GWP maakt hier onderdeel van uit. 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. Dat dient onderdeel uit te maken van de projecten, de budgetten en de organisatie daarvan.

Actualisatie verkeersbeleid

Om het GWP actueel te houden is er gekozen voor een modulaire opzet. Dat maakt het mogelijk modules makkelijk opnieuw uit te werken en dit door te voeren in het beleid. Om het GWP als geheel actueel te houden, wordt ook hiervoor budget gereserveerd, zodat na vijf jaar bijstelling plaats vindt.

Beleidskeuzes

Binnen het thema Leefbaarheid zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Inzet op objectieve toets van leefbaarheid door gebruik van een beoordelingssystematiek.

- We zetten in op monitoring (module 'Verkeersveiligheid').
- Evaluatie van projecten middels een nulmeting, controlemetingen en evaluatie, binnen de projecten.
- Na vijf jaar actualiseren we de module Leefbaarheid.

Acties en maatregelen

Onze doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Werken met beoordelingssystematiek leefbaarheid	Geen	Jaarlijks
3	Evaluatie van projecten, binnen de projectorganisatie	Geen, maakt onderdeel uit van het project	Jaarlijks
4	Evaluatie en actualisatie van het GWVP in 2023	€ 20.000,- / 100 uur	Eenmalig
Totaal		-- € 20.000,- / 100 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module Leefbaarheid



Bijlage 1

Stappenplan verkeersoverlast

Stappenplan benadering verkeers- en parkeeroverlast

In de bestaande situatie komt het regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de verkeersdruk, de gereden snelheden of een hoge parkeerdruk. Voor de toetsing van de klachten en meldingen is een beoordelingssystematiek opgesteld.

Uitgangspunten

Op diverse locaties in de gemeente wordt met enige regelmaat overlast ervaren door verkeer en geparkeerde voertuigen. Bij parkeren gaat het vaak om pieken in de vraag op specifieke plekken en momenten, bijvoorbeeld bij activiteiten en rondom de scholen. De gemeente is zich bewust van deze gevallen en wil graag meedenken in oplossingsrichtingen. Uitgangspunt is dat het parkeren niet per definitie wordt afgestemd op de piekvraag. Ten eerste is hiervoor vaak onvoldoende ruimte beschikbaar en ten tweede gaat het dan om parkeerplaatsen die te beperkt gebruikt worden. Hier wordt terughoudend mee omgegaan. In veel gevallen is er sprake van een verdeelprobleem in plaats van een capaciteitsprobleem. Bovendien stimuleert extra parkeergelegenheid in sommige gevallen (onnodig) autogebruik. Indien realisatie van parkeervoorzieningen noodzakelijk blijkt en dit niet gefinancierd kan worden uit bestaande middelen, wordt de raad verzocht om extra middelen.

De gemeente kiest voor het handhaven van haar aantrekkelijke karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. Hierin past een goed verkeers- en parkeerbeleid dat problemen aanpakt en/of voorkomt en ervoor waakt dat niet al het groen onnodig wordt opgeofferd.

Melding en behandeling

Meldingen over verkeer en parkeren kunnen op de reguliere wijze worden doorgegeven aan de gemeente, namelijk:

- mondeling aan de balie bij het Klantcontactcentrum (KCC)
- per brief
- via het hiervoor bestemde meldingsformulier 'melding openbare ruimte' op de website van de gemeente

Wanneer een klacht binnenkomt, moet eerst de aard van de klacht worden vastgesteld. Het vaststellen van de aard van de klacht kan op een aantal manieren plaatsvinden:

- door verkeersgegevens uit tellingen en snelheidsmetingen te raadplegen
- door de gegevens van het meest recente parkeeronderzoek te raadplegen
- in overleg met de BOA of politie
- door een eigen inschatting van de verkeerskundige van de gemeente
- door overleg te voeren met betrokkenen (en omgeving)

Gedrag

Wanneer ongewenst gedrag de oorzaak is van een probleem wordt in eerste instantie ingezet op bewustwording en zelfredzaamheid. Daarna volgt handhaving.

Bewustwording en zelfredzaamheid

Het GWP is een hulpmiddel voor de gemeente om vraagstukken eenduidig te kunnen benaderen en beantwoorden. Binnen het sturende beleid wordt ook ingezet op bewuste burgers, die begrijpen dat hun handelen gevolgen heeft voor hun omgeving. Dit betekent dat burgers elkaar moeten kunnen aanspreken op foutief of ongewenst gedrag. Het is niet een taak van de gemeente om geschillen op te lossen. Bij structurele problemen is de gemeente bereid mee te denken in oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld door de aangegeven problemen objectief in beeld te brengen en eventueel door een gesprek aan te gaan. Ook is winst te behalen met actieve communicatie, denk aan social media campagnes, flyeracties en publicaties. Ook inwoners van Veldhoven kunnen hier actief in participeren.

Handhaving

In overleg met politie en BOA's worden verkeersproblemen besproken en handhavingsprioriteiten vastgesteld. Aansturing van de politie vindt plaats in het driehoeksoverleg en kan zodoende niet alleen door de gemeente worden gedaan. Prioriteiten bij de politie liggen niet bij handhaving van parkeren. Er is daarom aanvullend behoefte aan voldoende capaciteit bij de BOA's, vooral om te kunnen handhaven op parkeren. De politie moet gevraagd worden voor handhaving en voor de BOA moeten bevoegdheden en middelen geregeld worden. Uitbreiding ten opzichte van de bestaande inzet is wenselijk. Of de capaciteit voor parkeren wordt vergroot door prioriteiten van de BOA aan te passen of door meer uren in te kopen, wordt onderzocht. Uitgangspunt is vergroting van de handavingsinzet op parkeren. Met de verdere invoering van parkeerregulering, is voldoende handavingscapaciteit voorwaarde.

Objectieve toets probleem

Eerst wordt er getoetst of de klacht of melding op waarheid berust, daarna wordt verder gedacht over oplossingsrichtingen. Bij een klacht over een te hoge verkeersdruk, te hoge rijsnelheden of hoge parkeerdruk wordt een beoordelingssystematiek als instrument gebruikt om de klacht te objectiveren. Deze objectivering van de klacht kan dienen als onderlegger om samen met de omgeving een oplossing te bepalen. Hiervoor zijn indicatoren benoemd.

Beoordelingssystematiek parkeren

- 1 Begrens de omgeving van de klacht. In geval van parkeervraagstukken worden de acceptabele loopafstanden van het CROW gebruikt. Deze zijn per hoofdfunctie:
 - a wonen: 100 meter
 - b winkelen: 200 meter
 - c werken: 500 meter
 - d ontspanning: 100 meter, 200 meter in het centrum
 - e gezondheidszorg: 100 meter
 - f onderwijs: 100 meter
- 2 Bepaal, binnen de omgeving met de acceptabele loopafstand, de gemiddelde bezettingsgraad aan de hand van het laatste parkeerdrukonderzoek.
- 3 Voer extra parkeertellingen uit wanneer niet de juiste gegevens beschikbaar zijn. Er kunnen klachten zijn over aanhoudende hoge parkeerdruk of over een hoge parkeerdruk voor bewonersparkeren. Het bewonersparkeren is vaak in de late avond of nacht. Werkgerelateerde problemen doen zich vaak overdag voor. De meetmomenten worden afgestemd op de klacht en het onderzoeksgebied. De metingen worden bij voorkeur over meerdere dagen verspreid om pieken of calamiteiten uit te sluiten. Uitgangspunt is dat het moment waarop de klacht zich voordoet, wordt meegenomen in het veldwerkonderzoek.
- 4 De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is. In het centrum wordt een maximale parkeerdruk van 85% geaccepteerd, in woonwijken is een hogere parkeerdruk acceptabel, daar ligt de grens op 95%. Echter, het blijft een kwalitatieve afweging of het wenselijk is dat andere openbare voorzieningen zoals groen moeten wijken voor parkeergelegenheid. Het kan dus zijn dat de melder gelijk heeft, maar dat er toch voor gekozen wordt niets te doen.

Beoordelingssystematiek intensiteit en snelheid

Klachten en meldingen over leefbaarheid zijn echter subjectief. Om klachten of meldingen te kunnen objectiveren hebben we toetswaarden benoemd. Deze gaan uit van objectieve snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van leefbaarheidsknelpunten. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging. De norm is dan ook geen harde grens, maar geeft een indicatie of een leefbaarheidsprobleem aan de orde zou kunnen zijn.

Indicator leefbaarheid	Norm
Snelheid gemotoriseerd verkeer op wegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> • ETW's wanneer de V85¹ hoger is dan: • op GOW's bij een hogere V85 dan: 	40 km/uur 55 km/uur
Intensiteiten op erftoegangswegen binnen de kom: <ul style="list-style-type: none"> • intensiteit ETW+: • intensiteit ETW: • percentage vrachtverkeer: 	< 6.000 mvt ² /etmaal < 4.000 mvt/etm maximaal 8%

tabel 2: toetsingskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Klachten oplossen

Indien er daadwerkelijk sprake is van een objectief probleem, dient naar een integrale oplossing te worden gezocht. Vaak zit de oplossing niet alleen in het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen of parkeervakken, breder kijken is dus wenselijk. Denk hierbij aan een beroep doen op gedrag, uitleg over en acceptatie van een (korte) loopafstand (maximaal 100 meter), aanspreken op foutief gedrag en vervolgens daarop handhaven en communicatie en bewustwording. In sommige gevallen kunnen eenvoudig maatregelen worden getroffen, maar soms zijn belangen tegenstrijdig.

¹ De V85 is de gereden snelheid van het gemotoriseerde verkeer, die door 85% van dat verkeer niet wordt overschreden
² mvt/etmaal = motorvoertuigen per etmaal

Samenvatting beslispunten klachten en meldingen

De volgende beslispunten zijn voor de behandeling van klachten en meldingen gedefinieerd:

- De gemeente kan niet ieder probleem of iedere parkeerpiek op het moment dat dit overlast oplevert aanpakken. Er moet sprake zijn van aanhoudende klachten en een structureel probleem.
- De BOA kan ingezet worden voor handhaving. Hiervoor moet voldoende capaciteit beschikbaar zijn.
- Indien een rol is weggelegd voor de politie, dan wordt dit aangekaart.
- Er wordt ingezet op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent, hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst gedrag.
- Er is een beoordelingssystematiek opgesteld voor het objectiveren van (parkeer)klachten en meldingen. Dit instrument wordt niet toegepast bij iedere klacht, maar is geschikt voor aanhoudende klachten. Doel is om te bepalen of een klacht gegrond is of niet. De methodiek leidt niet automatisch tot maatregelen.

5 Module SMART Mobility

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module SMART Mobility

SMART Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. In deze module anticiperen we op actuele trends en ontwikkelingen op dit vlak. Wij vormen immers, met onze bedrijven, het hart van de Brainport-regio en de regionale bereikbaarheidsagenda zet ook sterk in op SMART Mobility oplossingen. SMART Mobility levert een bijdrage aan duurzame mobiliteit en logistiek en mag daarom niet ontbreken als module. In deze module beschrijven we hoe we de aansluiting met de regio op het gebied van SMART Mobility gaan behouden. Als meer bekend is over het traject van de bereikbaarheidsagenda gaan we deze module actualiseren.

Situatiebeschrijving

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, leefbaarheid en assetmanagement onherroepelijk. Het is nu nog niet duidelijk hoe een en ander gaat veranderen en wanneer. We weten niet precies welke uitdagingen op ons afkomen, over welke expertise we al beschikken en welke expertise we nodig hebben. Dat vraagt om een uitwerking in beleid.

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. Het mobiliteitsprogramma varieert van SMART Mobility oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van aansluitingen en vervoersknooppunten.

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 samenspraak met de triple helix te ontwikkelen. 'Living lab' en 'social design' zijn hierin nieuwe begrippen. In de regio wordt de link gelegd met kennisinstituten, 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 regionale kennisplatforms om te beoordelen of slimmere maatregelen mogelijk zijn. Dit wordt de 'landingsplaats' SMART Mobility genoemd.

Trends en ontwikkelingen mobiliteit

Er is een aantal actuele trends en ontwikkelingen in mobiliteit te onderscheiden, welke van invloed zijn op SMART Mobility:

- 1 fietsen wordt belangrijker
- 2 toename oudere verkeersdeelnemers
- 3 slimmere auto's
- 4 behoefte aan traditioneel OV wordt minder
- 5 mobiliteit op maat
- 6 auto delen
- 7 beleving wordt net zo belangrijk als reistijd
- 8 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 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-fietser'. 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 al binnen tien tot 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.

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

Behoefte 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. 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 minder valide 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 thuis bezorgd worden. Het is daarom belangrijk om te waken voor overlast door vrachtverkeer en bezorgdiensten. Soms leidt dat tot het ontstaan van pick-up points, wat het verkeer in de wijken kan terugdringen. 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.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook deze module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Rol van de gemeente

Faciliteren, stimuleren en participeren

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. We zijn echter niet leidend in de regio, aansluiten op regionale ontwikkelingen heeft onze voorkeur. Waar mogelijk verlenen wij 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 minder probleem veroorzakend verkeer door de kernen en woonwijken af te wikkelen en dat verkeer beter gebruik gaat 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 informatie over verkeerstellingen, 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 drie opgaven waarin SMART Mobility toepassingen een toevoeging kunnen hebben bij het bereiken van de gestelde doelen. Het betreft:

- 1 Slimme verkeerslichten (op bijvoorbeeld de Run)
- 2 Vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))
- 3 Bereikbaarheid grote bedrijven (onder andere Maxima Medisch Centrum en ASML). Het initiatief hiervoor ligt primair bij de bedrijven en de gemeente participeert hierin en denkt mee.

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. Voor de werkwijze van de regionale landingsplaats stelt de regio nog richtlijnen op.

Aansluiten bij trends en ontwikkelingen mobiliteit

Als Veldhoven herkennen we de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Als gemeenten volgen we de bijhorende technologische SMART Mobility ontwikkelingen en werken we regionaal mee aan het stimuleren daarvan. We onderscheiden voor trends en ontwikkelingen de volgende beleidskeuzes:

- Fietsen wordt belangrijker: als gemeente zetten we in op stimulering campagnes, snelfietsroutes en herkenbaarheid (bewegwijzering, materiaalgebruik) en verkeersveiligheid (fietsnetwerk op orde).
- Toename oudere verkeersdeelnemers: vanuit de gemeente zorgen voor ontwerpen die zijn toegespitst de gebruikers van infrastructuur en mede mogelijk maken van vervoer op maat.
- Slimmere auto's: We willen sturen in beleid op verkeers- en omgevingswaarden gerelateerd aan omgevingswet lucht, geluid verkeersveiligheid. We zijn bereid om te anticiperen op slimme voertuigen door in de toekomst de openbare ruimte daarop aan te passen.
- Behoeft aan traditioneel OV wordt minder, mobiliteit op maat en autodelen: Als gemeente staan we open voor experimenten en willen we beproefde concepten aanbieden.
- Beleving wordt net zo belangrijk als reistijd.

- Online winkelen blijft groeien en logistiek verandert: We zien het als onze rol om logistieke concentratie locaties te benoemen en hierin met bestemmingsplannen te sturen. Pick-ups points situeren we buiten het centrum, bij voorkeur op industrieterreinen of in de wijk zelf.

Vierjaarlijkse slimmer maken van de maatregelen

Aangezien de ontwikkelingen op gebied van SMART Mobility snel gaan, zorgen we vierjaarlijks voor een actualisatie van de module SMART Mobility. Waar mogelijk maken we daarbij gebruik van bestaande klankbord platformen. We pinnen ons niet vast aan star beleid, we gaan elke vier jaar, aan het begin van elke bestuursperiode een update van trends en ontwikkelingen doorvoeren. We bekijken of onze maatregelen uit de modules slimmer kunnen en of er ontwikkelingen zijn waardoor we op een andere manier invulling kunnen geven aan onze mobiliteitsvisie.

Beleidskeuzes

Binnen het thema SMART Mobility zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Keuze voor een volgend beleid.
- Basis op orde en beschikbaar stellen van gemeentelijke data.
- Veldhovense projecten in de landingsplaats SMART Mobility, namelijk:
 - slimme verkeerslichten op de Run
 - vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))
 - bereikbaarheid grote bedrijven
- Vierjaarlijkse update van het beleid (slimmer maken maatregelen).
- Aansluiten bij bekende trends en ontwikkelingen in mobiliteit.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Beschikbaar stellen data	€ 10.000,- / 40 uur	Jaarlijks
2	Project slimme verkeerslichten op de Run	€ 500.000,- / 80 uur	Eenmalig
3	Project vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))	€ 25.000,- / 20 uur	Eenmalig
4	Project bereikbaarheid grote bedrijven	€ 40.000,- / 60 uur	Eenmalig
5	Voorleggen Veldhovense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility	€ 20.000,- / 40 uur	Jaarlijks
6	Vier jaarlijkse update van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Veldhoven	€ 8.000,- / 40 uur € 2.000,- / 20 uur per jaar	Vierjaarlijks
Totaal		€ 32.000,- / 100 uur € 565.000,- / 160 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module SMART Mobility

6 Module Nationaal en regionaal verkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Nationaal en regionaal verkeer

Wij zijn een van de partners in de regionale samenwerking en de bereikbaarheidsagenda. Dit vraagt een bepaalde inspanning, qua personele inzet en financiën, daar staat tegenover dat we ook profiteren van de regionale samenwerking. Als Veldhoven committeren wij ons aan deze regionale samenwerking en afstemming. Dit kan de gemeente alleen met partners realiseren. Alleen dan kunnen gemeentegrens overstijgende aandachtspunten worden opgepakt. Verder beschrijven we in deze module het onderzoek naar het thema 'duurzame mobiliteit' en hoe dit thema een relatie heeft met andere modules.

Situatiebeschrijving

Landelijk beleid

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**

Verkeersproblemen zijn niet alleen lokaal van aard, maar zijn gemeentegrens overstijgend. Daarom zijn gemeenten verplicht samen te werken in de regio en verkeersbeleid af te stemmen. De ligging van Veldhoven, nabij Eindhoven en tegen de Kempen aan maakt de afstemming inhoudelijk erg verschillend. Richting Eindhoven gaat het om grootstedelijke bereikbaarheidsproblematiek en richting de Kempen om meer landelijk verkeer, afstemming van categorisering van wegen en forensen van en naar de werkgebieden in Veldhoven en Eindhoven.

- **Inzet op ketenverplaatsingen**

Verplaatsingen worden gemaakt van deur tot deur. Daarvoor worden verschillende vervoerswijzen gebruikt. Vooral wanneer met het openbaar vervoer gereisd wordt, is er sprake van gebruik van meerdere vervoerswijzen voor de van deur tot deur verplaatsingen. Om de reiziger keuzes te kunnen laten maken, is het belangrijk dat juist de ketenverplaatsingen vlot en makkelijk gemaakt kunnen worden. Pas dan kan er sprake zijn van een volwaardig alternatief voor de auto.

- **Mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei**

Niemand mag beperkt worden in zijn of haar mobiliteit of verplaatsingsgedrag. Ook niet als oudere, ouder met kinderwagen of als mindervalide. Dat betekent dat het vervoerssysteem daarop ingericht moet worden. Voorbeelden zijn het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers in bijvoorbeeld een rolstoel. Om economische groei mogelijk te kunnen maken, is vervoer nodig. Er wordt daarom geen beperking opgelegd aan de groei van mobiliteit. Extra verkeer als gevolg van (ruimtelijke) ontwikkelingen wordt in beginsel gefaciliteerd, mede afhankelijk van inzet op openbaar vervoer en fiets.

- **Stimuleren van gebruik van de fiets**

Fietsen is gezond, beperkt autogebruik en is op zich verkeersveilig. Overheden zijn verplicht de netwerken voor fiets minimaal in stand te houden en daar waar mogelijk te verbeteren. Alle overheden zijn verplicht het gebruik van de fiets te stimuleren als hoofdvervoerwijze en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur.

- **Verkeersveiligheid**

De landelijke overheid streeft naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Lagere overheden leveren een evenredige bijdrage in de daling van het aantal verkeersdoden en gewonden. Inzet vindt plaats op infrastructureel vlak en op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Doelen worden samen met de bestuurlijke en maatschappelijke partijen uitgewerkt in maatregelenpakketten. Handhaving is het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

- **Duurzame mobiliteit**

Het rijk zet in op een CO2 reductie. Verder is geluid een belangrijke factor en wordt er ingezet op bronmaatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan.

Beleidsimpuls verkeersveiligheid

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

- Verbetering van de ongevallenregistratie. Dit is voor Veldhoven niet expliciet van belang, maar de verbetering van de registratie laat voor onze gemeente een stijging van het aantal verkeersslachtoffers zien. De stijging is dus niet één-op-één het gevolg van toegenomen verkeersonveiligheid.
- Focus op beginnende bestuurders, ouderen en fietsers. Resultaat is de inzet op het verwijderen van obstakels (paaltjes) op en langs fietsvoorzieningen, betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en belangenvertegenwoordiging.

Gemeenten gaan door op de ingezette weg en hebben met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid focus. 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.

Provinciaal beleid

Belangrijk voor de actualisatie van het GWVP is het aansluiten op het beleid van de hogere overheden. Het provinciale beleid is richting gevend voor het lokale en gemeentelijke beleid. De verschillende relevante beleidsstukken zijn in deze paragraaf samengevat.

PWVP

De provincie wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden, aansluitend op het landelijke beleid. De reiziger staat centraal. 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. In Noord-Brabant is dit apart uitgewerkt voor de verschillende gebiedstypen die worden onderscheiden.

Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen in deze gebieden. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn. Deze verbindingen dienen onderdeel uit te maken van het fietsroutenetwerk. Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op natuur- en landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie binnen de gebiedsprofielen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) een aantal essentiële onderdelen opgenomen. Deze onderdelen zijn van belang voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen zijn kader stellend voor de gemeenten in de provincie.

Essentiële onderdelen van beleid

Hierna is een opsomming gegeven van de essentiële onderdelen van beleid, voor zover deze relevant zijn voor de gemeente Veldhoven. Na elk punt is de nummering van het onderdeel weergegeven, zoals in bijlage 2 van het Ontwerp PVVP van april 2006 verwoord:

- 1 Goede verkeerskundige afstemming met de regio (1).
- 2 Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen (3).
- 3 Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen (9). Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer daarop volgens is.
- 4 Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering (10). Regio's pakken de regionale probleemclusters als eerste op.
- 5 Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer wordt gestimuleerd (13). De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdrouthenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.
- 6 Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd (14).
- 7 De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (16). Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.
- 8 Sociale veiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet (18). De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

De genoemde essentiële onderdelen van de provincie Noord-Brabant geven richting aan de 'mindset' voor de uitwerking van het gemeentelijke verkeersbeleid.

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:

- Optimaal functioneren van infrastructuur als robuust multimodaal netwerk.
- Het verbeteren van de bereikbaarheids- en sociale functie van het openbaar vervoer.
- Vergroten betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk van vervoersmodaliteiten voor goederenvervoer.
- Vergroten fietsgebruik door vergroten van het aantal verplaatsingen voor fiets in de modal split (modal shift).
- Waarborgen van een veilig en robuust provinciaal wegennet.
- Versterken van de samenhang tussen infrastructuur (netwerk) en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Betere benutting van vervoerssysteem via informeren, geleiden en sturen.
- Het verminderen van oversteekknelpunten voor langzaam verkeer van het robuuste wegennet.
- Verbeteren luchtkwaliteit door verminderen van uitstoot zoals fijnstof (PM10), stikstofdioxide (NO₂), kooldioxide en ozon veroorzakende stoffen van wegverkeer.
- Afname van geluidemissie en geluidhinder.
- Verbeteren van sociale veiligheid.
- Zorgen voor juiste balans tussen een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid), de economie en de maatschappij.
- Beschermen en verbinden van natuurgebieden.
- Verminderen van uitstoot van stoffen naar bodem en grondwater.
- Stimuleren van duurzaam en efficiënt gebruik van energiebronnen.
- Samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.
- Versterken internationale samenwerking.
- Bevorderen kennisontwikkeling en innovatie binnen allianties.

Ook deze provinciale doelen zijn voor de gemeente Veldhoven kaders voor de 'mindset' hoe tegen verkeer moet worden aangekeken.

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. De deelopgaven zijn:

- SMART Mobility
- InnovA58
- A58 Tilburg - Breda
- A2 Weert - Eindhoven
- Randweg Eindhoven
- A67 Leenderheide - Zaarderheiken
- N279 Veghel - Asten
- Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant

Voor de gemeente Veldhoven zijn de Randweg Eindhoven en de Bereikbaarheidsagenda 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. 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 projecten.

Nieuw provinciaal beleid

De provincie actualiseert het beleid in 2017 en 2018 in een proces rondom de 'Toekomst van Mobiliteit in Brabant'. 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 hoofdlijnen blijven overeind. In het traject wordt een koppeling gemaakt met ruimtelijk beleid. Voor Veldhoven is dit van belang gezien de grote werkgevers in de gemeente, de rijkswegen die door en langs Veldhoven lopen en de effecten van de bereikbaarheidsvraagstukken van Eindhoven.

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.

Beleid

We zien het landelijke, provinciale en regionale beleid als richting gevend 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.

Intentieovereenkomst bereikbaarheidsagenda

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

De raad heeft het volgende besloten, zoals eerder verwoordt in de evaluatie van het VCP:

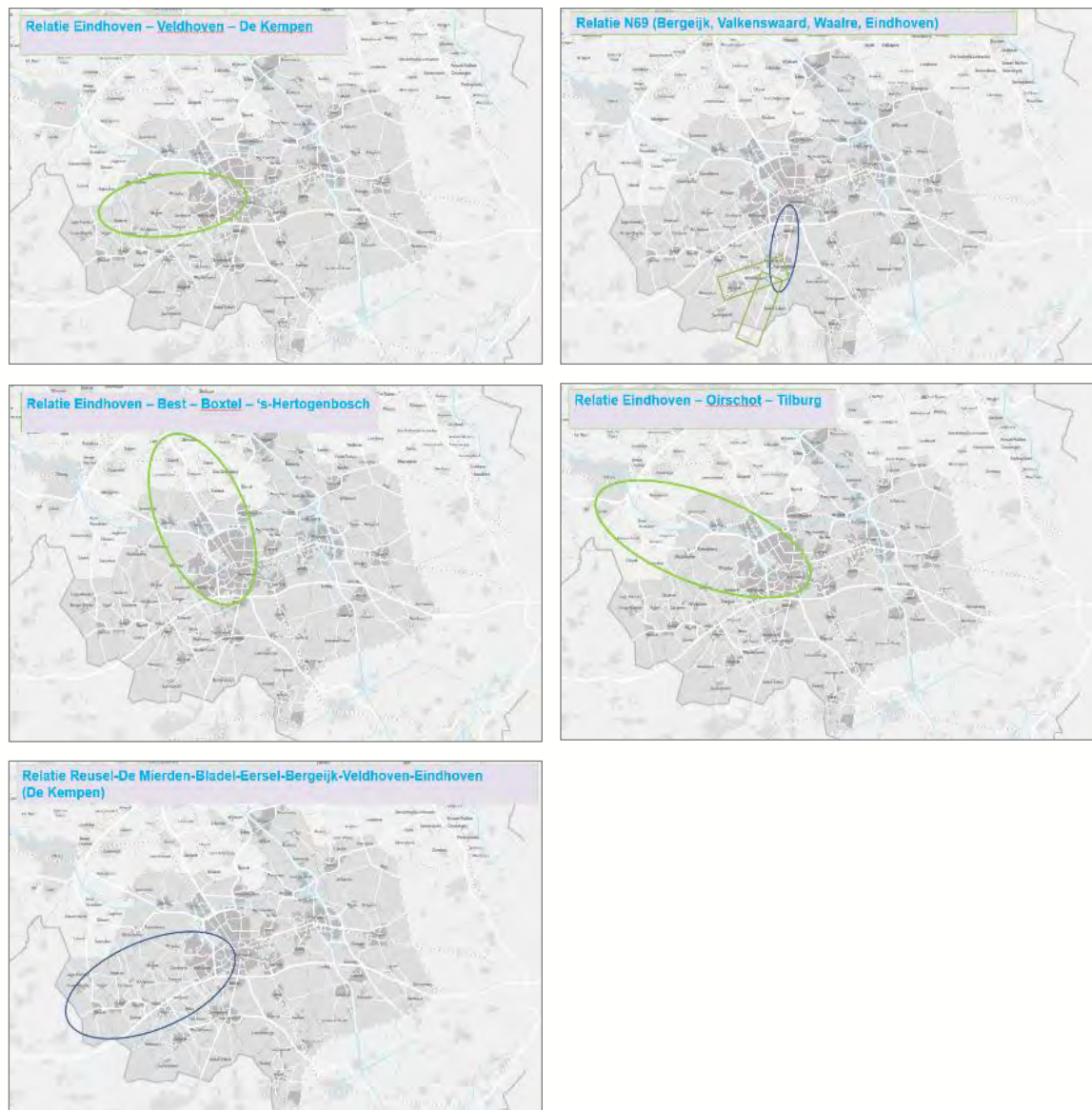
- 1 Onderschrijven van de principes en ambities van de Bereikbaarheidsagenda: Connectiviteit (goede verbindingen met andere regio's via spoor, lucht, water en weg), Co-modaliteit (stimuleren van slimme individuele vervoerskeuzes), Smart Mobility (gebruik maken van nieuwe technieken en methoden om efficiënter gebruik te maken van bestaande en nieuwe mogelijkheden om de mobiliteitsvraag te spreiden) en Samenwerking (regionale verantwoordelijkheid levert het hoogste rendement op).
- 2 Instemmen met de beoogde intergemeentelijke werkwijze, waarbij de samengestelde maatregelenpakketten als een goed vertrekpunt worden geaccepteerd en waarbij zo nodig verbeteringen doorgevoerd kunnen worden in de Bereikbaarheidsagenda.
- 3 Instemmen met de beoogde intergemeentelijke werkwijze om op sub-regionaal niveau adaptief verbeteringen te programmeren, uit te voeren en te co-financieren, en het accepteren van de samengestelde maatregelenpakketten als een goed vertrekpunt hiervoor.
- 4 Ondersteunen van de inrichting van een Smart Mobility landingsplaats (proeftuin voor nieuwe technieken en ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit) waar de regio haar maatschappelijke partners uitdaagt om innovatieve technieken en diensten in de praktijk te brengen, gericht op het slimmer en efficiënter maken van de regionale mobiliteit.

Uitwerking Veldhoven

De uitwerking van de bereikbaarheidsagenda spitst zich voor Veldhoven toe op vijf belangrijke relaties:

- 1 Relatie Eindhoven – Veldhoven – De Kempen
- 2 Relatie Reusel-De Mierden-Bladel-Eersel-Bergeijk-Veldhoven-Eindhoven (De Kempen)
- 3 Relatie N69 (Bergeijk, Valkenswaard, Waalre, Eindhoven)
- 4 Relatie Eindhoven – Best – Boxtel – 's-Hertogenbosch
- 5 Relatie Eindhoven – Oirschot – Tilburg

Deze relaties zijn hieronder schematisch weergegeven.



figuur 1: vijf belangrijke relaties voor Veldhoven

De bereikbaarheidsagenda benoemt specifiek voor Veldhoven de volgende maatregelen:

- Snelfietsroute De Run-HTCE-Geldrop, inclusief aantakking op de slowlane
- Snelfietsroute Eersel-Steensel-Veldhoven-Eindhoven
- Fietsstructuur rond ASML-MMC
- Stallingsvoorzieningen op knooppunten en nabij haltes
- (H)OV-doorstroom as Veldhoven-Steensel-Eersel richting Reusel
- HOV NS-Best-Airport-Veldhoven-De Run
- Kempenbaan West en Kempenbaan Oost
- Aanleg Westparallel en Nulplus (maatregelen Gebiedsakkoord N69)
- Verbetering doorstroming rotonde De Dom-Heerbaan
- Multimodaal knooppunt De Kempen nabij Eersel en/of P+R Veldhoven De Run
- Verbetering doorstroming A67 Eersel-De Hogt
- Verbetering doorstroming A2/N2 Randweg Eindhoven tussen De Hogt en Leenderheide (vooral capaciteitsuitbreiding knooppunt Leenderheide)

Het is regionaal wenselijk dat het nieuwe verkeers- en vervoersplan voor Veldhoven aansluit op de principes en ambitie van Brainport Duurzaam Slim Verbonden. Bovenstaande maatregelen geven input voor het gemeentelijke uitvoeringsprogramma.

Beleidskeuzes

Binnen het thema 'Nationaal en regionaal beleid' zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- 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 de modules van dit GWP.

Acties en maatregelen

Het beleid van de hogere overheden en vooral de regio geeft sturing aan de 'mindset' voor de benadering van de vraagstukken in Veldhoven. Een aantal concrete acties is benoemd. Deze nemen wij over in de uitwerking van het beleid in de modules en de doorvertaling naar daadwerkelijke acties en maatregelen. De beleidskeuzes in deze module vragen niet expliciet om acties en maatregelen, anders dan de verdere uitwerking in de overige modules en de genoemde maatregelen in de Bereikbaarheidsagenda.

7 Module Gemotoriseerd verkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Gemotoriseerd verkeer

Doorstroming en bereikbaarheid, van onder andere de bedrijventerreinen, in en voor Veldhoven, zijn de laatste jaren verbeterd, maar inzet blijft nodig. Dit hebben we deels al in gang gezet door uitgevoerde projecten zoals de Zilverbaan. Daarnaast vraagt de Kempenbaan om extra aandacht. De doorstroming op de A2-N2 en de A67 vinden we erg belangrijk voor Veldhoven, vooral vanwege de relatie met verkeersafwikkeling op de toe- en afritten. Deze module beschrijft de nieuwe gemeentelijke wegategorisering. Daarnaast komen de aanpassingen, die we gaan doorvoeren om de wegenstructuur op de korte termijn nog duidelijk(er) te maken aan de weggebruiker, aan de orde. Ook beschrijven we hoe we deze op de lange termijn willen verbeteren.

Situatiebeschrijving

Bereikbaarheid en aansluitingen op het hoofdwegennet

Veldhoven ligt nabij Eindhoven. Veldhoven heeft daarbij geen last van de grootstedelijke problematiek, maar heeft wel te maken met de raakvlakken daarvan. Met name aan de oostkant van Veldhoven zijn de grootstedelijke effecten van buurgemeente Eindhoven merkbaar. De verbindingen tussen Eindhoven en Veldhoven, samen met de aansluitingen op het hoofdwegennet zijn 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 nabij Koningshof en de aanlegde Zilverbaan voorzien in het opvangen van verkeersgroei en bieden extra capaciteit.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook de module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Samenwerking met Eindhoven

Voor de bereikbaarheid van de stad Eindhoven is gemeente Eindhoven leidend. Vooral financieel, als het gaat om het oplossen van knelpunten. Wij zijn daarin volgend en eventueel ondersteunend in goede regionale samenwerking.

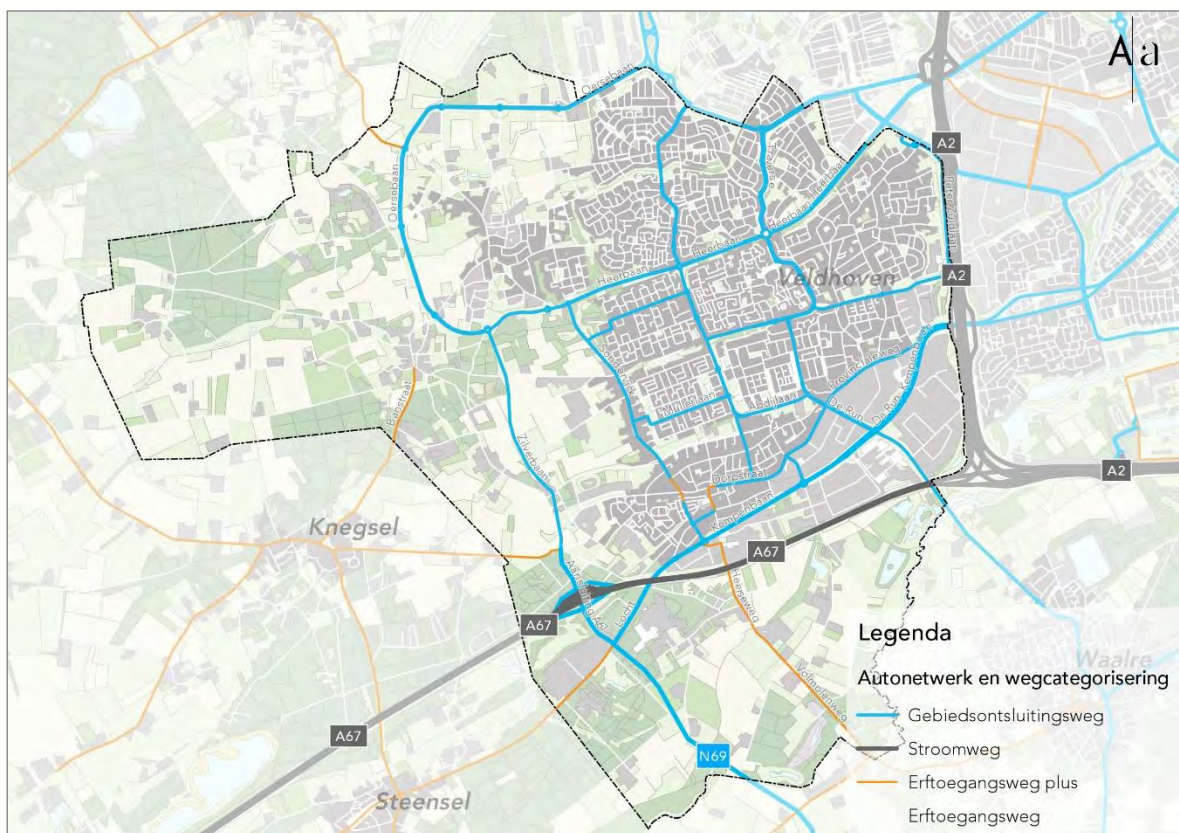
De ligging van Veldhoven, tegen Eindhoven aan en direct aan de A2/N2, zorgt samen met de hoge bebouwingsdichtheid voor veel verkeer. De aanwezige bedrijvigheid (multinationals) op De Run en Flight Forum/Park Forum versterken dit. Er zal dus sprake zijn en blijven van verplaatsingen door gemotoriseerd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

Belangrijke infrastructurele ontwikkelingen

De realisatie van de Zilverbaan, aansluiting A67 en upgradering van de route Locht - Kempenbaan faciliteren onze bereikbaarheid via de westzijde. Aan de oostzijde wordt momenteel onderzocht hoe de doorstroming te verbeteren is. De aanleg van deze wegen is in voorbereiding. Het effect is dat verkeer gespreid wordt. De infra-ontwikkeling aan de westzijde biedt ook een goede bereikbaarheid van Oerle en Zandoerle.

Categorisering van het wegennet

De categorisering van het wegennet is weergegeven in figuur 1 en bijlage 1.



figuur 1: wegcategorisering GWP Veldhoven

Herkenbaarheid van wegen

De weggebruiker moet aan de omgeving kunnen aflezen welk verkeersgedrag van hem of haar verwacht wordt. Daarom zijn vanuit het VCP de 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 als in-/uitritconstructie. Bij wegbeheer en onderhoud hebben we hier aandacht voor, als die voorzieningen nog ontbreken.

Voor de herkenbaarheid van de inrichting van het wegennet in Veldhoven zetten we zo veel mogelijk in op de 'standaard' uit tabel 1. Er kunnen redenen zijn om hiervan af te wijken, bijvoorbeeld vanwege ondergrondse infra (kabels en leidingen).

Functie	Snelheid (km/uur)	As markering	Kant markering	Verharding	Fietsvoorziening	Parkeren	Voetgangers
Buiten de bebouwde kom							
GOW	80	fysieke scheiding of dubbele markering	trottoirband of onderbroken	gesloten	gescheiden	n.v.t.	n.v.t.
ETW+	60	geen	onderbroken	elementen of gesloten	gescheiden of fiets (suggestie-) strook	n.v.t.	Berm of fietsvoorziening
ETW	60	geen	geen	elementen of gesloten	geen of gescheiden	n.v.t.	rijbaan of berm
Binnen de bebouwde kom							
GOW	70 of 50	fysieke scheiding of dubbele markering	trottoirband of markering	gesloten	gescheiden of fietsstrook	geen of in langs parkeer vakken	trottoir
ETW+	30	geen	trottoirband	elementen	fiets (suggestie) strook	in parkeer vakken	trottoir
ETW	30	geen	trottoirband	elementen	geen	rijbaan	trottoir of rijbaan

tabel 1: inrichtingsprincipes per wegfunctie

Afstemmen inrichting van wegen

Op onder andere de volgende wegen is de inrichting nog niet conform de inrichtingsprincipes:

- Oude Kerkstraat
- route Kieviet-Witvrouwsberg-Middelberg-Berg
- Bovenhei
- route Hooghuis-Burcht
- route Heuvelstraat-Binnenweg-Kruisstraat
- Broekweg
- route Het Struweel-Het Lover
- Abdijlaan

Ontbrekende aspecten moeten bij herinrichting worden aangebracht. Voor de uitvoering hiervan wordt zo veel als mogelijk aangesloten op weg- en rioolbeheer, zodat slim met budgetten kan worden omgegaan. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid voor het verbinden van de Julianastraat en Peter Zuidlaan.

Optimalisatie verkeerslichten

We gaan ervoor zorgen dat het verkeer vlot en veilig afgewikkeld wordt. Daarvoor is het essentieel dat op sommige locaties verkeerslichten of rotondes geplaatst worden. 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.

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 een nadere analyse uitvoeren. Afhankelijk van de bevindingen van die analyse treffen we maatregelen. In deze module zijn middelen gereserveerd voor het onderzoek en het uitvoeren van maatregelen.

De beoordeling van de verkeersafwikkeling van de Kempenbaan worden meegenomen in de studies rondom de projecten Kempenbaan west en Kempenbaan oost. Hiervoor hoeven geen aparte reserveringen te worden opgenomen.

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

Vanuit bijvoorbeeld dorpsraad Oerle is aangegeven dat deelauto's een bijdrage kunnen 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. De huidige categorisering van wegen voorziet daarin.

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 nu, 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.

De gemeente vindt elektrificatie belangrijk. Om een voorbeeld te stellen, onderzoekt de gemeente de aanschaf van elektrische dienstvoertuigen. Voorwaarde hierbij is dat deze voldoende praktisch en bruikbaar moeten zijn voor de dagelijkse werkzaamheden.

Beleidskeuzes

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, maar Veldhoven is daarin hoofdzakelijk volgend.
- De wegencategorisering is vastgesteld. We maken de inrichting van de wegen zo veel als mogelijk herkenbaar, door de principes per wegfunctie zo veel als mogelijk op straat toe te passen. Daarvoor moet een aantal wegen en routes heringericht worden.
- Klachten en meldingen worden gebruikt om als onduidelijk ervaren locaties te beoordelen. Als de melding terecht blijkt te zijn, wordt de situatie verbeterd. 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 verkeerslichten noodzakelijk. We optimaliseren deze zo veel als mogelijk voor fietsers, rekening houdend met gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer. Nieuwe technieken en optimalisaties worden toegepast. Daar reserveren we aanvullend budget voor.
- 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.
- We gaan onderzoeken of dienstvoertuigen bij vervanging elektrisch aangedreven kunnen zijn.
- Lobby voor het verbeteren van de doorstroming op A67 tussen afslag Eersel en knooppunt de Hogt.
- Onderzoek naar een verbinding tussen Peter Zuidlaan en Julianastraat om het netwerk aan de oostzijde te complementeren.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 2.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Toepassen van inrichtingsprincipes per wegfunctie, bij wegaanleg, beheer en onderhoud.	geen	Jaarlijks
2	Herinrichting wegen en routes	Door weg en rioolbeheer	
3	Fysiek maken van komgrenzen en snelheidsovergangen (20 locaties)	€ 100.000,- / 32 uur	Eenmalig
4	Analyse van klachten en meldingen over onduidelijke of onveilige verkeerssituaties en werkbudget voor maatregelen.	€ 50.000,- / 60 uur	Jaarlijks
5	Toepassen van nieuwe technieken voor optimalisatie van VRI's, bij onderhoud	€ 200.000,-	Jaarlijks
6	Onderzoek naar rotonde De Dom – Heerbaan (uitvoeringskosten nader te bepalen)	€ 25.000,-	Eenmalig
7	Onderzoek naar verbinding Peter Zuidlaan – Julianalaan	€ 15.000,-	Eenmalig
8	Faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur	€ 15.000,- / 32 uur	Jaarlijks
9	Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven	€ 50.000,- / 80 uur	Jaarlijks
10	Volgen en doorvoeren van landelijke wet- en regelgeving op het gebied van autonoom rijden.	40 uur	Jaarlijks
11	Onderzoek naar mogelijkheden elektrificatie dienstvoertuigen	€ 5.000,- / 16 uur	Eenmalig
Totaal		€ 315.000,- / 212 uur	Jaarlijks
		€ 145.000,- / 48 uur	Incidenteel

tabel 2: acties en maatregelen module gemotoriseerd verkeer



Bijlage 1

Categorisering wegennet



8 Module Voetgangers

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Voetgangers

Het thema voetgangers wordt beschreven in deze module. Op bepaalde plekken (centra en schoolomgevingen) wordt er veel gelopen, ook naar de parkeervoorzieningen. 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. Deze module besteedt ook aandacht aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor mindervaliden.

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. 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.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook deze module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Maar ook lopen kan daarin een rol vervullen. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

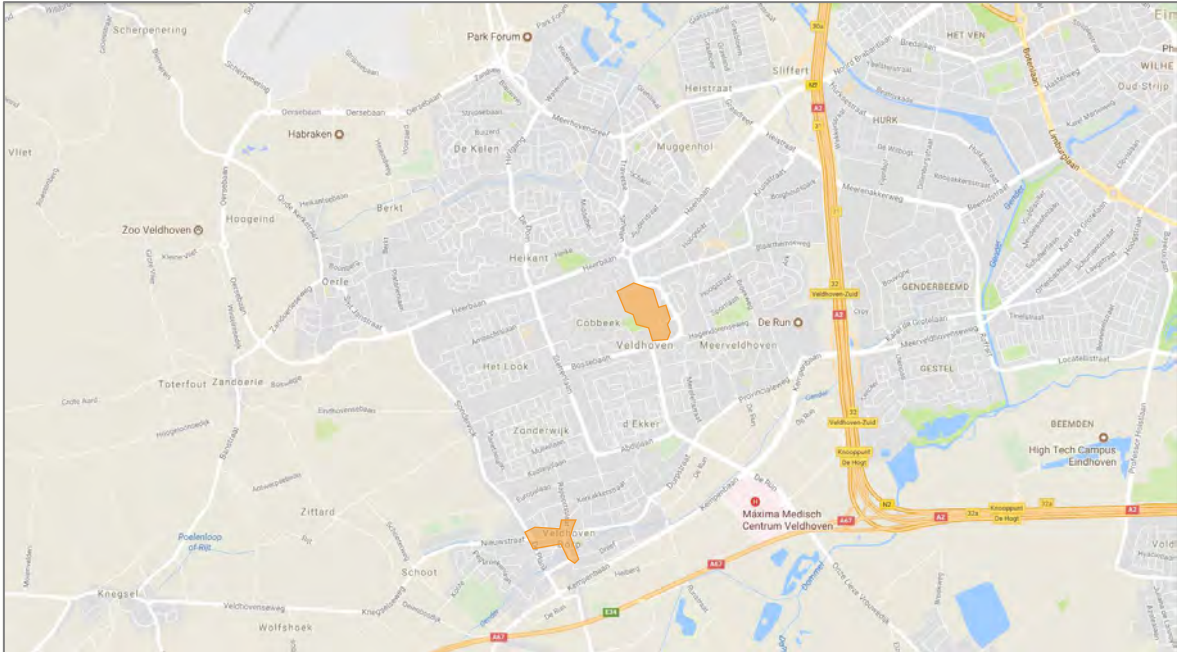
Toegankelijkheid

Om te voet verplaatsen aantrekkelijk te maken, vinden we het belangrijk dat looproutes (sociaal) veilig, aantrekkelijk en goed toegankelijk zijn. Vooral in de centrumgebieden streven we hier naar. 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 gaan daarbij uit van de volgende richtlijnen:

- op-/afritten bij oversteeklocaties, minimaal 1,20 breed
- vrije doorgang trottoir van 1,50 meter, bij puntenvernauwingen minimaal 0,90 meter
- vrije doorgang op loopvoorzieningen, volgens het APV beleid waarbij gebruikers van het trottoir niet gehinderd mogen worden
- keuze voor materialen die goed toegankelijk en vlak zijn

In principe gelden deze uitgangspunten overal, prioritaire gebieden staan in figuur 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.



figuur 1: gebieden met aandacht voor inrichtingsrichtlijnen voor toegankelijk

Gebruik van de openbare ruimte door mensen met een visuele handicap

De vereniging 'Zichtbaar!' en het '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 de vereniging. Eventuele noodzakelijke maatregelen worden dan duidelijk en kunnen vervolgens uitgevoerd worden.

In het kader van verkeerseducatie (zie module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving') 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 gaan we, in samenwerking met de basisscholen en ouders, de schoolroutes beoordelen. Het heeft 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 en de inrichting van het schoolplein, 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 dat niet het geval is. 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 bij een lage rijsnelheid van het verkeer.

Beleidskeuzes

Binnen het thema voetgangers zijn 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 slechtzienenden, in het Citycentrum en Veldhoven Dorp.
- Planmatige aanpak van geleiding van slecht zienden 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.

- In principe VOP's alleen toepassen bij rotondes binnen de bebouwde kom.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Projectmatige aanpak geleiding slechtzienden in Citycentrum en Veldhoven Dorp	€ 10.000,- / 40 uur	Eenmalig
2	Bewaken van goede toegankelijkheid van openbare gebouwen, met reservering van budget voor kleinschalige aanpassingen	€ 2.500,- / 16 uur	Jaarlijks
3	Project schoolroutes	€ 35.000,- / 80 uur	Eenmalig
Totaal		€ 2.500,- / 16 uur	Jaarlijks
		€ 45.000,- / 120 uur	Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module voetgangers

9 Module Openbaar vervoer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Openbaar vervoer

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 onderwerpen als toegankelijkheid van bushaltevoorzieningen en looproutes naar belangrijke bushaltes.

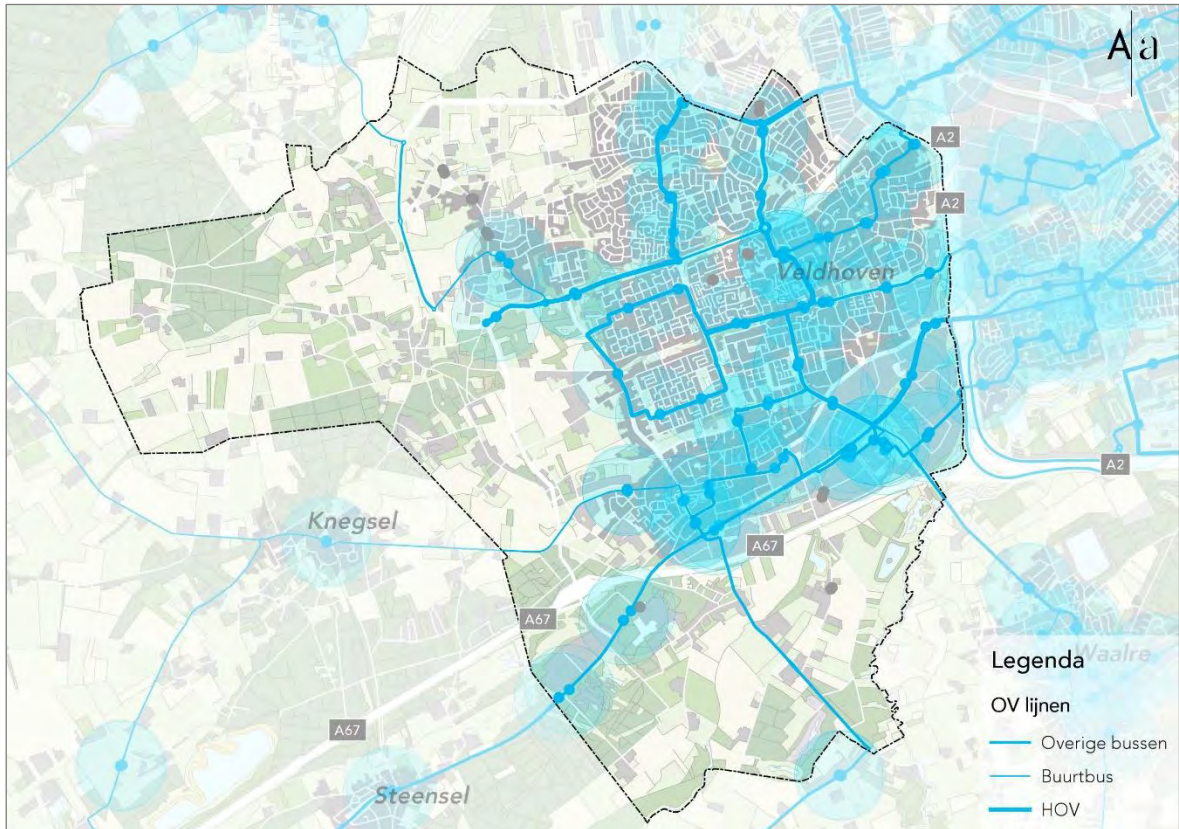
Situatiebeschrijving

De gemeente is voor het vervoer per trein aangewezen op Eindhoven. Wel beschikt de gemeente over een goed systeem voor het busvervoer. De huidige lijnen zijn weergegeven in figuur 1. Een grotere afbeelding is opgenomen in bijlage 1. Wel is er ruimte om nog beter aan te sluiten op de reizigersbehoefte, bijvoorbeeld om vanuit alle wijken met de bus bij het Citycentrum en het MMC te kunnen komen.

Lijn 20 vormt de gewenste verbinding van NS station Best, via Eindhoven Airport en Veldhoven naar HTCE. In de Bereikbaarheidsagenda is deze lijn benoemd als HOV, wat betekent dat het zal gaan om een opwaardering van de huidige lijn.

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.

Bij de klankbordgroepleden is er gediscussieerd over het spanningsveld tussen snelheid en bereikbaarheid. Oftewel het strekken van lijnen ten opzichte van een grotere dekkingsgraad en meer omrijden.



figuur 1: OV netwerk Veldhoven

Momenteel loopt er een proef waarbij collectieve vervoersvormen en taxi's gebruik kunnen maken van busbanen, als daarvoor een ontheffing is aangevraagd. Deze proef is gestart in september 2017 en heeft de duur van een jaar. Na afloop van de proef wordt deze geëvalueerd om te beoordelen of hieraan een vervolg kan worden gegeven.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook deze module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Maar ook een flinke en veranderende rol van het openbaar vervoer biedt kansen. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GWP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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. Op het gebied van openbaar vervoer kan dan met name gedacht worden aan MaaS, in de kleine kernen en het landelijke gebied.

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. Daarnaast gaan we kijken of de uitvoering en ligging van bushaltes voor verbetering vatbaar is.

Over de lijnvoering zijn weinig klachten en meldingen binnengekomen, met uitzondering van uit de wijken Heikant, De Kelen en Zeelst. Per 10 december 2017 past Hermes twee lijnen aan, waarmee die klachten en meldingen dan zijn opgelost. Wel is er vanuit de bereikbaarheidsagenda de wens tot het opwaarderen van de lijnen naar Best 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.

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. In de toekomst kunnen ook andere technieken toegepast gaan worden (4G bijvoorbeeld). Slimme I-VRI's zijn in opkomst (intelligente verkeerslichten) 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 volgen deze ontwikkelingen en passen deze in Veldhoven toe, bijvoorbeeld bij vervanging van VRI's of plaatsing van nieuwe.

Medegebruik van busbanen

De proef voor medegebruik van de busbanen door collectief vervoer en taxi's wordt eind 2018 geëvalueerd. Dan wordt beoordeeld of aan deze proef een vervolg wordt gegeven.

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, of nieuwe haltes, is 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 kluisen de voorkeur, bijvoorbeeld om e-bikes in te zetten. Deze worden geplaatst als daar behoefte aan blijkt te zijn, om verzoek van reizigers.

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.

Andere optimalisaties zijn de gesprekken die gevoerd worden met het MMC om de bestaande vier haltes daar 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)

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. 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.

Beleidskeuzes

Binnen het thema Openbaar Vervoer zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Inzet op handhaven van het huidige voorzieningsniveau. 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 MaaS aanbieden.
- Ontwikkelingen rondom i-VRI's monitoren en indien er meerwaarde is deze toepassen in Veldhoven, bij vervanging of nieuwe plaatsing.
- Evalueren van het medegebruik van busbanen door taxi's en collectief vervoer, binnen het project en niet als actie of maatregel vanuit dit GWP.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

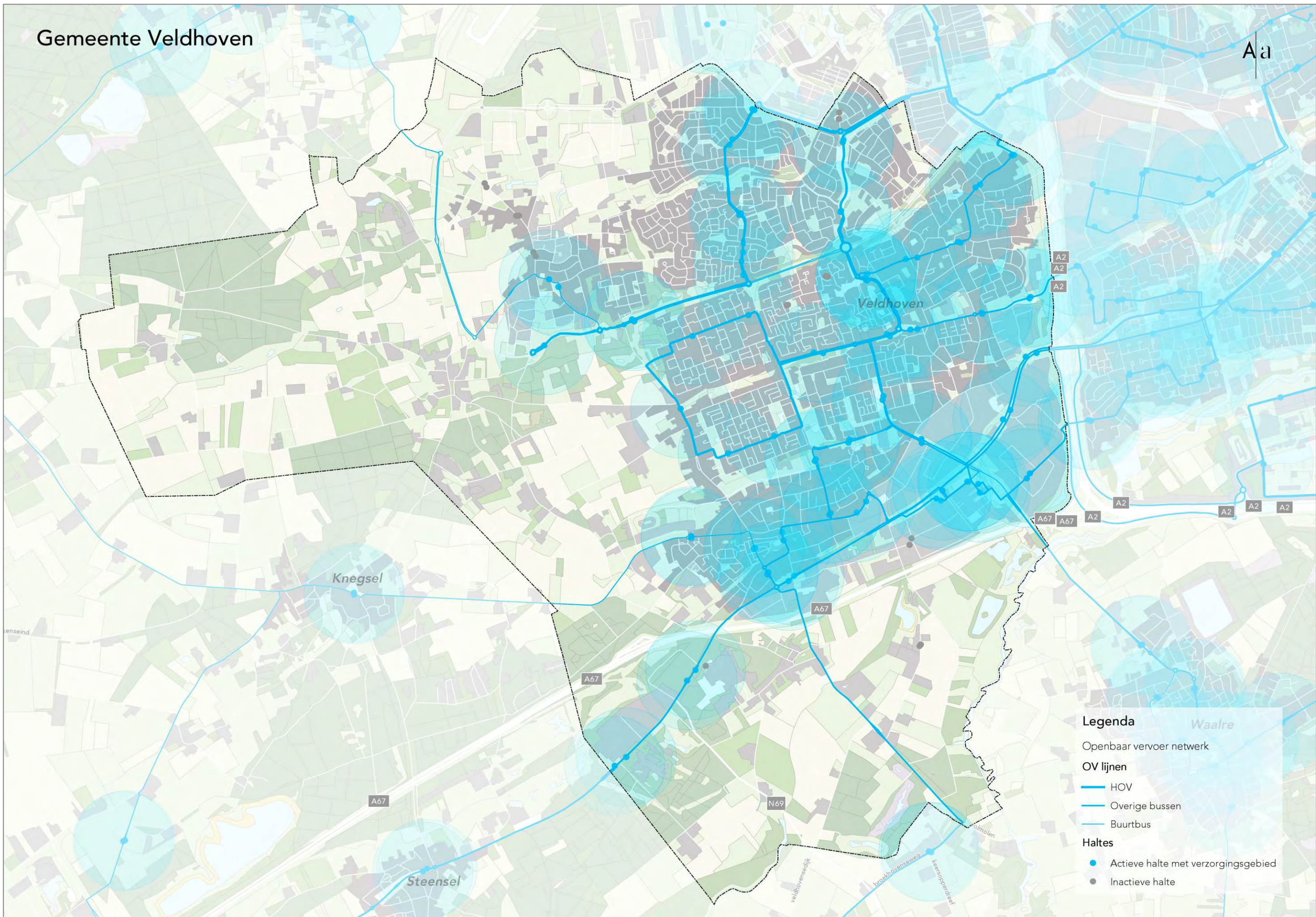
Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Capaciteit vrij maken voor bijwonen van regionale overleggen over het openbaar vervoer	40 uur	Jaarlijks
2	Toegankelijk maken van haltes die nog niet goed zijn ingericht door werk met werk te maken	geen	Eenmalig
3	Stallingsvoorzieningen bij bushaltes bijplaatsen, naar behoefte/gebruik	€ 5.000,- / 16 uur	Jaarlijks
4	Aansluiten op Smart Mobility oplossingen	Module Smart Mobility	Jaarlijks
4	Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC	€ 50.000,-	Eenmalig
Totaal		€ 5.000,- / 56 uur	Jaarlijks
		€ 50.000,-	Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module Openbaar vervoer



Bijlage 1

Openbaar vervoernetwerk



10 Module Vracht- en Landbouwverkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module vracht- en landbouwverkeer

Binnen dit onderwerp is er onderscheid te maken tussen landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Landbouwvoertuigen en landbouw gerelateerd vrachtverkeer komt in Veldhoven beperkt voor en dan vooral aan de westzijde van de gemeente, richting De Kempen. Vrachtverkeer komt vooral voor van en naar de bedrijventerreinen, als bevoorradend verkeer voor de winkels en voorzieningen.

Situatiebeschrijving

De gemeente heeft te maken met vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen en naar winkelvoorzieningen (bevoorradingsverkeer). Verder genereert landbouwactiviteit ook vrachtverkeer en is er natuurlijk landbouwverkeer. Deze grote voertuigen willen we zo min mogelijk binnen de kernen en menging met fietsers moet zo veel als mogelijk voorkomen worden.

Bestemmingen voor vrachtverkeer in de gemeente zijn in principe goed te bereiken, zonder dat dit tot overlast of verminderde leefbaarheid leidt.

Beleid

Mindset GWP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. Nu is er behoefte aan een breder georiënteerd GWP, waarin er naast aandacht voor de auto ook aandacht is voor alternatieven. De ambities op dat vlak zijn hoog. Juist daarom is ook de module Smart Mobility aan het GWP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GWP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

Vrachtverkeer

De bedrijventerreinen, de routes daar naar toe en bevoorradingsverkeer voor de winkels zijn de belangrijkste bestemmingen voor het vrachtverkeer. We vinden het wenselijk dit verkeer goed te faciliteren, waarbij we menging met fietsers vanuit het oogpunt van verkeersonveiligheid niet wenselijk vinden. Vrachtverkeer blijft zo lang mogelijk op de gebiedsontsluitingswegen en wijkt daar alleen vanaf om de bestemming te bereiken. Daarmee is de scheiding van zwaar verkeer en fietsers goed geregeld, omdat langs gebiedsontsluitingswegen hoofdzakelijk vrijliggende fietspaden liggen.

Laden en lossen voor winkels en voorzieningen gebeurt zo veel als mogelijk aan de achterzijde, zodat bezoekers daar geen overlast van ondervinden. We nemen dit mee in de beoordeling van ontwikkelingen, zodat daarop gestuurd kan worden. Daar moet dan natuurlijk infrastructuur voor beschikbaar zijn. En laden en lossen aan de achterzijde van winkels mag redelijkerwijs niet leiden tot overlast voor de omgeving.

Laden en lossen

In het Citycentrum en bij de andere winkelcentra wordt natuurlijk geladen en gelost. We hebben daarvoor nu geen venstertijden. Er zijn ook geen klachten en meldingen bekend over laden en lossen. Daarom houden we de situatie zoals deze is en stellen we geen venstertijden in.

Landbouwverkeer

Vooraf in het westen van Veldhoven en deels in het zuiden (zuidelijk van de A67) is er sprake van landbouwactiviteiten in de gemeente. Dit is passend bij de samenstelling van de gemeente en als overgang naar het meer landelijke gebied in de Kempen. Rondom landbouwverkeer houden we rekening met daaraan gerelateerd vrachtverkeer. Dat verkeer moet op de bestemmingen kunnen komen, met zo min mogelijk overlast.

We kennen geen noemenswaardige klachten en meldingen over landbouwverkeer, die vragen om (bijstelling van) beleid of om ingrepen in de infrastructuur. We hebben wel aandacht voor eventuele nieuwe meldingen en passen, daar waar dit noodzakelijk is, de inrichting van de weg aan op gebruik door landbouwverkeer. Uitgangspunt is dat het hierbij gaat om vergroten van bochtstralen en het mogelijk maken van een goede passeersituatie, als de noodzaak daarvoor is aangetoond en een structureel probleem blijkt te zijn. Verder houden we bij onderhoud van bomen rekening met het handhaven van een vrije doorrijhoogte van 4,20 meter en voldoende brede wegversmallingen van 3,50 meter, zodat landbouwverkeer altijd kan passeren. De wettelijke maximum hoogte van vrachtwagens is 4,00 meter.

Onderdeel verkeerscampagnes

Kenmerkend voor de problematiek van het landbouwverkeer is dat die zich toespitst op specifieke gebieden en vooral een conflict kan opleveren met (recreatief) fietsverkeer. Daarom is het logisch om dit onderwerp onderdeel te laten zijn van verkeerscampagnes. De aanpak VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer) zoals die in Gelderland is ontwikkeld, kan daarvoor gebruikt worden. In de module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving' komt deze aanpak terug.

Beleidskeuzes

Voor het vracht- en landbouwverkeer gelden de volgende beleidskeuzes:

- Vrachtverkeer maakt gebruik van het hoofdwegennet en de gebiedsontsluitingswegen. Alleen om bestemmingen te bereiken mag van erftoegangswegen gebruik gemaakt worden.
- Laden en lossen vindt zo veel als mogelijk aan de achterzijde plaats, zodat bezoekers van de winkels zo min mogelijk overlast ondervinden.
- Er worden geen laad- en lostijden ingesteld. De huidige situatie functioneert goed en vraagt daar niet om.
- Landbouwverkeer levert geen noemenswaardige problemen op. Als uit klachten en meldingen naar voren komt dat bepaalde punten niet voldoen, dan wordt dit beoordeeld en indien nodig aangepast.

- De wegen in Veldhoven worden toegankelijk gemaakt en gehouden voor landbouwverkeer door voldoende vrije doorrijruimte aan te houden. Onder de voorwaarde dat het een structureel probleem betreft en de noodzaak voor aanpassing is aangetoond.
- Vraag aandacht voor landbouwverkeer door aan te sluiten op landelijke en regionale campagnes. Onder andere inzetten op verkeerscampagnes rondom seizoenpieken voor landbouwverkeer.

Acties en maatregelen

De volgende maatregelen moeten worden uitgevoerd om het beleid te effectueren, zie tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Communicatie met bedrijven over gebruik van het hoofdwegennet en laden en lossen	€ 2.500,- / 20 uur	Jaarlijks
2	Aandacht voor meldingen over landbouwverkeer	20 uur	Jaarlijks
3	Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving')	Geen	
Totaal		€ 2.500,- / 40 uur	Jaarlijks
		--	Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module vracht- en landbouwverkeer

11 Module Ruimtelijke ontwikkelingen

Inleiding

Modulaire opbouw GVP

Het GVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Ruimtelijke ontwikkelingen

We vinden het belangrijk om de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen en bewaken. Deze module beschrijft de noodzaak van het monitoren van verkeersstromen. We vinden het belangrijk om, door middel van periodieke metingen, de ontwikkelingen van het verkeer goed te volgen. Ook gaan we in op de verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen en hoe daarmee om te gaan. Door hier aandacht voor te hebben, kunnen we tijdig maatregelen treffen en problemen voorkomen.

Situatiebeschrijving

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 publiekstrekkingen 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.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook de module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

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.

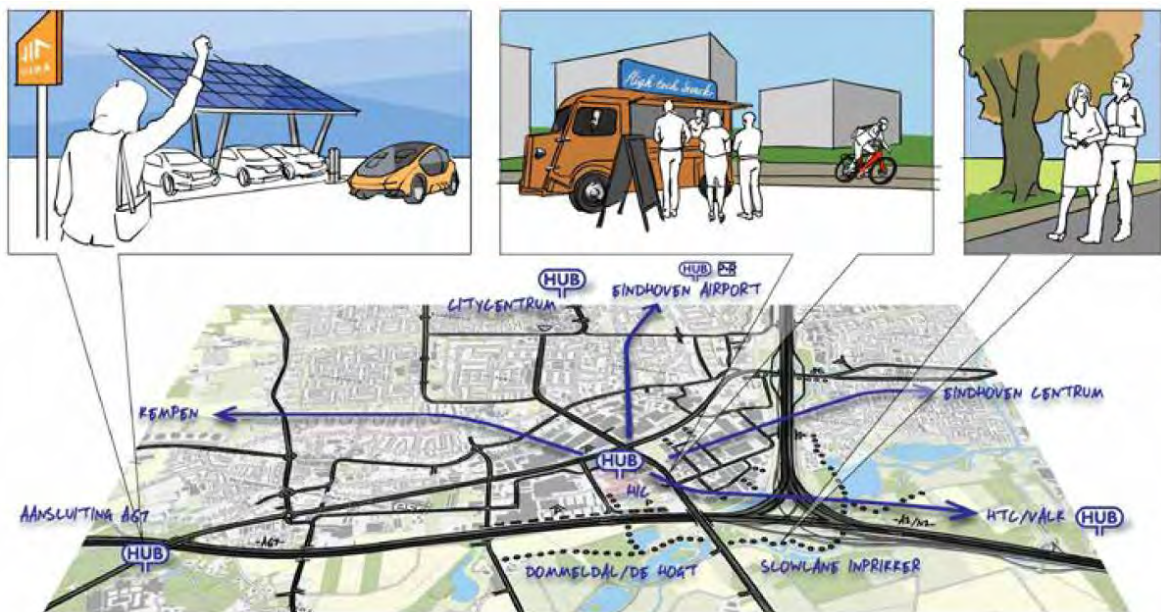
Toets verkeerseffecten

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 daar aan. 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.

Daarom blijft ons vertrekpunt dat een ruimtelijke ontwikkeling zelf voorziet in voldoende parkeerruimte op eigen terrein en dat de verkeereffecten beoordeeld moeten worden. Dit geldt voor alle vormen van ruimtelijke ontwikkelingen. Als die toets laat zien dat er wel 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, heeft dit gevolgen 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 er 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 1.



figuur 1: visualisatie Ontwikkelagenda De Run (bron: Rake Lijnen)

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.

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.

Beleidskeuzes

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.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Aandacht voor verkeers- en parkeereffecten, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer	150 uur	Jaarlijks
Totaal		150 uur	Jaarlijks

tabel 1: acties en maatregelen module ruimtelijke ontwikkelingen

12 Module Parkeren

Inleiding

Modulaire opbouw GVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Parkeren

Deze module beschrijft een eenduidig beleidskader voor parkeren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hebben we aandacht voor de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie. Zowel bij inbreiding, als bij grotere ontwikkelingen of in het buitengebied. Vooraf wordt door initiatiefnemer een berekening gemaakt van de parkeervraag en het extra verkeer. Deze wordt door de gemeente getoetst. Doel hiervan is dat er in de bestaande omgeving geen problemen worden gecreëerd. Indien nodig worden passende maatregelen benoemd.

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 zijn ook blauwe zones. 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. De schil rondom het centrum die in aanmerking komt voor vergunninghoudersparkeren (aanwijzingsbesluit) is min of meer geheel als zodanig ingericht. Afgesproken is dit dat pas wordt overwogen, wanneer de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft of hier vanuit de belanghebbenden behoefte aan en draagvlak voor is. Ook buiten het centrum en de schil komen geen grote parkeerklunpunten voor.

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 handhavinginszets 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 wegen aan De Run 4200, 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 33 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.

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.

Parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart

In Veldhoven mag iemand met een gehandicaptenparkeerkaart:

- parkeren op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen
- onbeperkt parkeren in parkeerschijfzones
- parkeren buiten de parkeervakken in een parkeerschijfzone
- maximaal drie uur parkeren langs een gele onderbroken streep, op voorwaarde dat een parkeerschijf goed zichtbaar op het dashboard ligt
- maximaal drie uur parkeren buiten de parkeervakken in een woon- of winkelerf, op voorwaarde dat een parkeerschijf goed zichtbaar op het dashboard ligt
- maximaal drie uur parkeren op een plaats waar voor anderen een parkeerverbod geldt, op voorwaarde dat een parkeerschijf goed zichtbaar op het dashboard ligt
- als de parkeerplaatsen voor gehandicapten bezet zijn, mag iemand met een gehandicaptenparkeerplaats binnen een straal van 30 meter ook nog gratis parkeren, onder de voorwaarde dat men zo dicht mogelijk bij de plaatsen voor gehandicapten parkeert en gebruik maakt van de gehandicaptenkaart

Gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen

Instellingen waar gehandicapten verblijven kunnen voor het vervoer van de bewoners een gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen aanvragen. Deze kaart mag alleen gebruikt worden voor het vervoeren van mensen met een handicap die in de instelling verblijven.

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.

In oudere woonwijken wordt parkeerdruk ervaren, omdat toen met een lagere norm gerekend werd.

Beleid

Mindset GVVP

De gemeente Veldhoven heeft in 2007 verkeersbeleid vastgesteld dat nadrukkelijk aandacht gaf aan de verkeersstructuur. Daar is veel van uitgevoerd of in voorbereiding. 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. Juist daarom is ook de module Smart Mobility aan het GVVP toegevoegd. Slimme mobiliteit en hubs waar netwerken bij elkaar komen maken het mogelijk de prioriteit voor de auto langzaam

te verschuiven naar andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld de fiets. Dat maakt een meer aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte op termijn mogelijk.

Het GWP heeft in de basis een looptijd tot en met 2025. 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.

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 en betaald- en vergunninghoudersparkeren, dan wel het herzien van het nut/de noodzaak ervan in en rondom het Citycentrum en Veldhoven-Dorp. Het toepassen van de blauwe zone, betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren is een systeem dat goed aansluit op de Veldhovense situatie. We vinden het wel nodig om zorg te dragen voor een heldere vorm van informatieverstrekking en communicatie over het parkeerbeleid.

Metten 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.

Beoordelingssystematiek parkeerklachten

We merken dat het aantal klachten en meldingen over parkeren de laatste jaren afneemt. Op dit moment zijn er geen grote parkeerproblemen bekend, uiteraard spelen her en der wel kleine problemen. Parkeeroverlast is terug te leiden naar twee oorzaken: capaciteitstekort óf ongewenst parkeergedrag. Voor beide gevallen is het goed om kaders vast te leggen en mogelijke maatregelen te benoemen. In bijlage 1 van de module 'Leefbaarheid' is een stappenplan uitgewerkt, dat ook voor parkeren kan worden gebruikt. Daarmee kan worden bepaald welke vorm van parkeeroverlast ervaren wordt en welke maatregelen wanneer toegepast kunnen worden.

Als gemeente zetten we daarbij ook in op bewustwording en zelfredzaamheid in de aanpak van ongewenst parkeergedrag. Om dit mogelijk te maken gaan we een communicatieplan opstellen dat kan worden ingezet ter ondersteuning.

Bestaand beleid voldoet

Het bestaande beleid voor het parkeren van grote voertuigen, elektrische auto's en gehandicapten parkeren voldoet en aanpassingen zijn niet nodig. Belangrijk om hierbij aan te vullen is dat de gemeente elektrificatie van het wagenpark belangrijk vindt, in het kader van terugdringen van fijnstof. Daarom worden openbare laadpalen bijgeplaatst (dit loopt al) en kunnen bewoners van de gemeente in de omgeving een laadpaal aanvragen als deze er binnen 300 meter nu niet is.

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. Om de verhouding tussen parkeerregulering en handhaving inzichtelijk te krijgen, gaan we een onderzoek uitvoeren. Uitbreiding van gebieden met parkeerregulering vinden we niet wenselijk zonder extra inzet op handhaving. Die handhaving moet 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 wijzigingen¹ is het wenselijk om als gemeente voor 1 juli 2018 een Nota Parkeernormen op te stellen en met een paraplubestemmingsplan deze beleidsregel van toepassing te

¹ De stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening zijn onlangs komen te vervallen vanwege de reparatiewet BZK 2014. Met de reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) is artikel 8 vijfde lid van de Woningwet komen te vervallen per 29 november 2014. Tegelijkertijd is artikel 3.1.2, tweede lid, sub a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden.

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 altijd mogelijk en wenselijk.

Het is wenselijk flexibel te kunnen zijn, ook naar de toekomst toe. Door de beoogde verschuivingen naar hubs, 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 de meest recente CROW-kencijfers 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. Er wordt daarom momenteel gewerkt aan inrittenbeleid.

Beleidskeuzes

Binnen het thema Parkeren zijn 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).
- De aanpak van parkeeroverlast objectief benaderen door het volgen van een stappenplan.
- Opstellen Nota Parkeernormen met mogelijkheden voor maatwerk en deze opnemen in bestemmingsplannen, of eventueel in een paraplubestemmingsplan.
- Herbeoordelen van de inzet van BOA's op handhaving voor parkeren.

Dit artikel van het Bro bepaalt dat het is toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daar bij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Door het vervallen van artikel 8 vijfde lid Woningwet dienen parkeernormen voortaan in het bestemmingsplan te worden verankerd.

Voor alle nieuwe bestemmingsplannen, vanaf november 2014, moet dit direct in het nieuwe plan worden opgenomen. Voor bestaande bestemmingsplannen is een overgangstermijn tot 1 juli 2018 opgenomen. Het advies is om voor het einde van die overgangstermijn ook de bestaande plannen te repareren op dit punt. Dit repareren gebeurt via een zogenaamd parapluplan. Een parapluplan is een overkoepelende regeling die van toepassing wordt verklaard op de bestaande plannen. Op deze manier worden de parkeernormen alsnog aan de bestaande plannen gekoppeld.

Acties en maatregelen

Een doorvertaling naar acties en maatregelen staat in tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Monitoren parkeerdruk, parkeerduur en bezoekmotieven	€ 15.000,- (€ 5.000,- per jaar)	Driejaarlijks
2	Communiceren parkeerbeleid	€ 5.000,- 32 uur	Eenmalig Jaarlijks
3	Onderzoek uitbreiding inzet handhaving op parkeren	€ 10.000,- / 40 uur	Eenmalig
4	Opstellen Nota Parkeernormen en verankeren in paraplubestemmingsplan	€ 5.000,- / 32 uur	Eenmalig
Totaal		€ 5.000,- / 32 uur € 20.000,- / 72 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module Parkeren

13 Module Hulpdiensten

Inleiding

Modulaire opbouw GVP

Het GWP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een veertiende module: het integraal maatregelenpakket.

Module Hulpdiensten

We streven een goede bereikbaarheid van verblijfsgebieden door hulpdiensten na. Deze module beschrijft de relatie met Duurzaam Veilig, de inrichting van verblijfsgebieden strookt immers vaak niet met de eisen van hulpdiensten. Waar dat niet het geval is, overwegen we alternatieve oplossingen. Voor nieuwe wegen en bij het herinrichten van wegen maken we een duidelijke keuze: in principe worden er geen verkeersremmende maatregelen, zoals drempels en kruispuntplateau's, toegepast op aanrijdroutes voor hulpdiensten.

Situatiebeschrijving

Veldhoven heeft een ziekenhuis, twee brandweerkazernes en een politiebureau. Het ziekenhuis ligt in het zuidoosten van Veldhoven op de Run 4600. De eerste post van de brandweer bevindt zich aan De Run 5610. De tweede is ondergebracht in het politiebureau aan de Heemweg. Er zijn twee brandweerposten, omdat de brandweer in het geval van een alarmering moet voldoen aan de zogenaamde opkomsttijd. Dat is de tijd waarbinnen een eenheid, vanaf het moment van melding, moet arriveren op de locatie van het incident. De opkomsttijden zijn object- en locatieafhankelijk. Voor een verzorgingstehuis geldt bijvoorbeeld een kortere opkomsttijd dan voor een kantoorgebouw. Dat houdt in dat de opkomsttijd per melding verschillend is.

Gemiddeld ligt de opkomsttijd van de brandweer rond de acht minuten. In specifieke gevallen kan de opkomsttijd bijvoorbeeld zes minuten zijn. Omdat de meldkamer een minuut nodig heeft om het korps te alarmeren en een brandweervoertuig zo'n drie minuten daarna de kazerne verlaat, bedraagt de maximale rijtijd in het gunstigste geval vier minuten. Dit kan afhankelijk van het betrokken object en de uitruktijd echter ook korter zijn. Hulpdiensten mogen gebruik maken van busbanen en bij spoedeisende hulp mogen verkeerslichten genegeerd worden, mits het overige verkeer niet in gevaar wordt gebracht.

Door de nieuwe ontsluitingsstructuur aan de westzijde (Zilverbaan en Kempenbaan-west) is de aanrijtijd naar Oerle, Habraken en Veldhoven-west afgenomen. Hierdoor kan makkelijker vanuit beide kazernes worden aangereden.

Beleid

Het bestaande beleid handhaven we. Denk daarbij aan het regionaal crisisplan van de Veiligheidsregio Zuidoost Brabant en beleidsregels over medegebruik van de busbaan.

Randvoorwaarde voor de inrichting van de openbare ruimte is de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De afmetingen van een brandweerauto zijn hiervoor maatgevend.

We vinden het 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.

Wij zorgen voor een goede (regionale) afstemming met de hulpdiensten en andere veiligheidsorganisaties. In de module verkeersveiligheid is hier een maatregel voor opgenomen. De inrichting van de openbare ruimte heeft een directe relatie met de aanrijtijden van hulpdiensten, daarom leggen we inrichtingsplannen structureel voor aan de hulpdiensten. Bij de inrichting van gebiedsontsluitingswegen houden we rekening door op deze wegen bij voorkeur geen drempels en kruispuntplateaus te realiseren.

Beleidskeuzes

Binnen het thema Hulpdiensten komen we tot de volgende beleidskeuzes:

- Bestaand beleid en beleidsregels blijven gehandhaafd.
- Aandacht voor een uniform systeem voor fysiek af te sluiten gebieden.
- Afstemming met hulddiensten en andere veiligheidsorganisaties heeft prioriteit, onder andere voor afstemming over inrichtingsplannen.
- We passen in principe geen drempels en kruispuntplateaus toe op gebiedsontsluitingswegen.

Acties en maatregelen

Het beleid rondom hulpdiensten vraagt niet één actie die de komende tijd moeten worden opgepakt of uitgevoerd.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Aandacht voor toepassing van één systeem voor fysieke afsluiting van gebieden	4 uur	Jaarlijks
Totaal		4 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 1: actie module hulpdiensten

Integraal beleid en maatregelen

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Veldhoven kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot het vaststellen door de gemeenteraad van een mobiliteitsambitie. De mobiliteitsambitie krijgt een doorvertaling in dertien modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn per module acties en maatregelen benoemd, die zijn samengevoegd in dit integraal beleid en maatregelenpakket.

Integraal beleid en maatregelen

Per module is beschreven wat de gemeente Veldhoven wil bereiken. Om dit mogelijk te maken, zijn ook maatregelen benoemd. Deze zijn in dit deel samengevat. Het overzicht is geen harde volgorde, maar wordt wel gezien als een prioriteitenlijst. De acties en maatregelen die als eerste genoemd zijn hebben de hoogste prioriteit, vanuit de prioritering van de modules en vanuit de prioritering van de acties en maatregelen. De eerst benoemde acties en maatregelen hebben het grootste effect en/of moeten als eerste worden opgepakt om resultaten mogelijk te maken.

Werk-met-werk maken

De gemeente wil zo veel als mogelijk werk-met-werk maken, om efficiënt om te gaan met haar middelen. Dat betekent dat er gewerkt wordt aan een integrale benadering. Niet alleen verkeer, ook wegbeheer en werkzaamheden aan het riool worden uitgevoerd in de openbare ruimte. De acties die in het kader van verkeer worden uitgevoerd, moeten worden afgestemd met de andere werkvelden. Budgetten kunnen dan gecombineerd worden, zodat feitelijke investeringen wellicht lager uitvallen. Dit maakt het makkelijker herinrichting van wegen te financieren.

Het rioolbeheer heeft een relatief korte planning, daarin wordt steeds gekeken of combinatie gemaakt kunnen worden.

Beleidskeuzes

Om een doorvertaling te kunnen maken, is de prioritering van de modules als vertrekpunt gehanteerd voor de acties en maatregelen. Aanvullend zijn er maatregelen en acties met een hoge prioriteit die zijn ingegeven door landelijk beleid of door de klankbordgroep. Daarmee is de volgorde van de acties en maatregelen bepaald. Eerst zijn de acties en maatregelen van de hoog geprioriteerde modules genomen. Vervolgens de acties en maatregelen van de gemiddeld geprioriteerde acties en tenslotte de acties en maatregelen van de laag geprioriteerde modules.

Maatregelen in hoog geprioriteerde modules

De maatregelen en acties uit de hoog geprioriteerde modules zijn hieronder opgenomen. Deze zijn aangevuld met maatregelen uit de lager geprioriteerde modules waar klankbordgroep een groot belang aan hecht of zijn ingegeven door landelijk beleid en/of regelgeving :

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
Module 1 Verkeersveiligheid			
1	Analyse verkeersonveilige locaties	€ 25.000,- / 80 uur	Jaarlijks
2	Reservering van budget voor aanpassingen aan verkeersonveilige locaties	€ 50.000,-	Jaarlijks
3	Monitoring van ongevalgegevens, klachten en meldingen en verkeerstellingen en snelheidsgegevens	€ 15.000,- / 24 uur	Jaarlijks
4	Twee keer per jaar overleg met politie, VVN en Fietsersbond	16 uur	Jaarlijks
5	Aansluiten op nulverkeersdodenbrabant.nl	€ 5.000,- / 24 uur	Jaarlijks
Module 2 Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving			
6	Inzet op mensgerichte acties en maatregelen waaronder campagnes, inclusief scholen	€ 85.000,- / 80 uur	Jaarlijks
7	Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie	120 uur	Jaarlijks
8	Handhaving capaciteit bij de BOA's, minimaal 20 uur per week	€ 52.000,- (20 x 52 x € 50,-)	Jaarlijks
Module 3 Fiets			
9	Aanpak/onderzoek (logische) routes voor fietsers	€ 50.000,-	Jaarlijks
10	Onderzoek opstarten naar kansen voor snelfietsroutes van en naar Veldhoven	€ 50.000,- / 100 uur	Eenmalig

11	Werkgevers stimuleren op fietsgebruik werknemers	€ 10.000,- / 40 uur	Jaarlijks
12	Fietsparkeernormen CROW als vertrekpunt hanteren	geen	Jaarlijks
13	Stimuleren van gebruik van de (elektrische) fiets via communicatie	€ 2.500,- / 40 uur	Jaarlijks
14	Aanschaf van twee elektrische fietsen voor ambtenaren	€ 5.000,-	Eenmalig
15	Schouw en beoordeling fietsnetwerk op te verwijderen obstakels	€ 10.000,- / 80 uur	Eenmalig
Module 4 Leefbaarheid			
16	Werken met beoordelingssystematiek leefbaarheid	Geen	Jaarlijks
17	Evaluatie van projecten, binnen de projectorganisatie	Geen, maakt onderdeel uit van het project	Jaarlijks
18	Evaluatie en actualisatie van het GVVP in 2023	€ 20.000,- / 100 uur	Eenmalig
Module 5 Smart Mobility			
19	Beschikbaar stellen data	€ 10.000,- / 40 uur	Jaarlijks
20	Project slimme verkeerslichten op de Run	€ 500.000,- / 80 uur	Eenmalig
Module 6 Nationaal en regionaal beleid			
Deze module bevat geen acties en maatregelen			
Module 7 Gemotoriseerd verkeer			
15	Analyse van klachten en meldingen over onduidelijke of onveilige verkeerssituaties en werkbudget voor maatregelen.	€ 50.000,- / 60 uur	Jaarlijks
16	Onderzoek naar rotonde De Dom – Heerbaan (uitvoeringskosten nader te bepalen)	€ 25.000,-	Eenmalig
17	Onderzoek naar verbinding Peter Zuidlaan – Julianalaan	€ 15.000,-	Eenmalig
Module 8 Voetgangers			
18	Projectmatige aanpak geleiding slechtzienden in Citycentrum en Veldhoven Dorp	€ 10.000,- / 40 uur	Eenmalig
Module 9 Openbaar vervoer			
19	Capaciteit vrij maken voor bijwonen van regionale overleggen over het openbaar vervoer	40 uur	Jaarlijks

20	Toegankelijk maken van haltes die nog niet goed zijn ingericht door werk met werk te maken	geen	Eenmalig
21	Aansluiten op Smart Mobility oplossingen	Module Smart Mobility	Jaarlijks
22	Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC	€ 50.000,-	Eenmalig
Module 10 Vracht- en landbouwverkeer			
Deze module bevat geen hoog geprioriteerde acties en maatregelen			
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen			
23	Aandacht voor verkeers- en parkeereffecten, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer	150 uur	Jaarlijks
Module 12 Parkeren			
Deze module bevat geen hoog geprioriteerde acties en maatregelen			
Module 13 Hulpdiensten			
Deze module bevat geen hoog geprioriteerde acties en maatregelen			

tabel 1: hoog geprioriteerde acties en maatregelen

Maatregelen en acties van gemiddeld geprioriteerde modules

In deze tweede tabel zijn de acties en maatregelen van de gemiddeld geprioriteerde modules samengevat.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
Module 5 Smart Mobility			
1	Project vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (MaaS))	€ 25.000,- / 20 uur	Eenmalig
2	Project bereikbaarheid grote bedrijven	€ 40.000,- / 60 uur	Eenmalig
3	Voorleggen Veldhovense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility	€ 20.000,- / 40 uur	Jaarlijks
4	Vier jaarlijkse update van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Veldhoven	€ 8.000,- / 40 uur € 2.000,- / 10 uur per jaar	Vierjaarlijks
Module 6 Nationaal en regionaal beleid			
Deze module bevat geen acties en maatregelen			

Module 7 Gemotoriseerd verkeer			
5	Toepassen van inrichtingsprincipes per wegfunctie, bij wegaanleg, beheer en onderhoud.	geen	Jaarlijks
6	Onderzoek naar mogelijkheden elektrificatie dienstvoertuigen.	€ 5.000,-	Eenmalig
7	Herinrichting wegen en routes	Door weg en rioolbeheer	
8	Fysiek maken van komgrenzen en snelheidsovergangen (20 locaties)	€ 100.000,- / 32 uur	Eenmalig
9	Faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur	€ 15.000,- / 32 uur	Jaarlijks
10	Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven	€ 50.000,- / 80 uur	Jaarlijks
11	Volgen en doorvoeren van landelijke wet- en regelgeving op het gebied van autonoom rijden.	40 uur	Jaarlijks
Module 8 Voetgangers			
12	Project schoolroutes	€ 35.000,- / 80 uur	Eenmalig
13	Bewaken van goede toegankelijkheid van openbare gebouwen, met reservering van budget voor kleinschalige aanpassingen.	€ 2.500,- / 16 uur	Jaarlijks
Module 9 Openbaar vervoer			
15	Stallingsvoorzieningen bij bushaltes bijplaatsen, naar behoefte/gebruik	€ 5.000,- / 16 uur	Jaarlijks

tabel 2: Acties en maatregelen vanuit modules met een gemiddelde prioriteit

Maatregelen en acties laag geprioriteerde modules

In deze derde en tabel zijn de wensen vanuit verkeer opgenomen, ook nu op volgorde van de prioritering van de modules.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
Module 10 Vracht- en landbouwverkeer			
1	Communicatie met bedrijven over gebruik van het hoofdwegennet en laden en lossen	€ 2.500,- / 20 uur	Jaarlijks
2	Aandacht voor meldingen over landbouwverkeer	20 uur	Jaarlijks
3	Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving')	Geen	
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen			
4	Aandacht voor verkeers- en parkeereffecten, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer	150 uur	Jaarlijks
Module 12 Parkeren			
5	Monitoren parkeerdruk, parkeerduur en bezoekmotieven	€ 15.000,- (€ 5.000,- per jaar)	Driejaarlijks
6	Communiceren parkeerbeleid	€ 5.000,- 32 uur	Eenmalig Jaarlijks
7	Onderzoek uitbreiding inzet handhaving op parkeren	€ 10.000,- / 40 uur	Eenmalig
Module 13 Hulpdiensten			
8	Aandacht voor toepassing van één systeem voor fysieke afsluiting van gebieden	4 uur	Jaarlijks

tabel 3: Acties en maatregelen uit laag geprioriteerde modules

Maatregelen uitgezet in de tijd

Het GVVP is modulair opgezet, om het eenvoudig actueel te kunnen houden. Voor de komende periode zijn de acties en maatregelen uitgezet in de tijd om zo inzicht te krijgen in de kosten voor uitvoering van het GVVP. Hierbij zijn zowel de hoog, als de laag geprioriteerde en de gewenste acties en maatregelen opgenomen.

Jaarlijkse acties en maatregelen

De jaarlijks terugkerende acties en maatregelen staan in **tabel 4**. Hierin is budget opgenomen voor de extra uren. Daarbij is een omrekening gemaakt naar kosten, het gehanteerde uurtarief is € 100,- (prijspeil 2018). Het uurtarief kan eventueel jaarlijks worden bijgesteld.

De kosten voor inhuur van een BOA zijn niet als uren meegerekend, maar als jaarlijkse vaste kosten. De inhuur van een BOA kost per uur € 50,- (exclusief BTW).

Samengevat komen de kosten voor jaarlijkse terugkerende acties en maatregelen uit op:

Hoog:

<i>Jaarlijkse kosten prioriteit hoog</i>								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€294.500	€294.500	€294.500	€294.500	€294.500	€294.500	€294.500	€294.500
Inzet (€100,- per uur)	€42.400	€42.400	€42.400	€42.400	€42.400	€42.400	€42.400	€42.400
Jaarlijkse vaste kosten	€336.900	€336.900	€336.900	€336.900	€336.900	€336.900	€336.900	€336.900

Aanvullende maatregelen met een hoge prioriteit:

<i>Jaarlijkse kosten wettelijk/klankbordgroep</i>								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€60.000	€60.000	€60.000	€60.000	€60.000	€60.000	€60.000	€60.000
Inzet (€100,- per uur)	€29.000	€29.000	€29.000	€29.000	€29.000	€29.000	€29.000	€29.000
Jaarlijkse vaste kosten	€89.000	€89.000	€89.000	€89.000	€89.000	€89.000	€89.000	€89.000

Middel:

<i>Jaarlijkse kosten prioriteit middel</i>								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€292.500	€292.500	€292.500	€292.500	€292.500	€292.500	€292.500	€292.500
Inzet (€100,- per uur)	€22.400	€22.400	€22.400	€22.400	€22.400	€22.400	€22.400	€22.400
Jaarlijkse vaste kosten	€314.900	€314.900	€314.900	€314.900	€314.900	€314.900	€314.900	€314.900

Laag:

<i>Jaarlijkse kosten lage prioriteit</i>								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500
Inzet (€100,- per uur)	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600
Jaarlijkse vaste kosten	€10.100	€10.100	€10.100	€10.100	€10.100	€10.100	€10.100	€10.100

tabel 4: kosten voor jaarlijkse acties en maatregelen

Incidentele acties en maatregelen

Naast de jaarlijkse vaste inzet zijn er acties en maatregelen benoemd die incidentele investeringen vragen. Deze zijn toegekend aan een bepaald jaar. De kosten voor slimme verkeerslichten op De Run en het fysiek maken snelheidsovergangen zijn beiden uitgesmeerd over vijf jaar, om de werkzaamheden beter in te kunnen plannen. De investeringen voor gemeente Veldhoven zijn samengevat in tabel 5.

Hoog:

Enmalige kosten prioriteit hoog								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€0	€55.000	€10.000	€0	€0	€20.000	€0	€0
Inzet (€100,- per uur)	€0	€10.000	€8.000	€0	€0	€10.000	€0	€0
Jaarlijkse vaste kosten	€0	€65.000	€18.000	€0	€0	€30.000	€0	€0

Aanvullende maatregelen met een hoge prioriteit

Enmalige kosten wettelijk/klankbordgroep								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€50.000	€35.000	€100.000	€100.000	€100.000	€100.000	€100.000	€15.000
Inzet (€100,- per uur)	€0	€4.000	€1.600	€1.600	€1.600	€1.600	€1.600	€0
Jaarlijkse vaste kosten	€50.000	€39.000	€101.600	€101.600	€101.600	€101.600	€101.600	€15.000

Middel:

Enmalige kosten prioriteit middel								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€0	€40.000	€50.000	€63.000	€20.000	€20.000	€20.000	€8.000
Inzet (€100,- per uur)	€0	€6.000	€4.200	€12.600	€600	€600	€600	€4.000
Jaarlijkse vaste kosten	€0	€46.000	€54.200	€75.600	€20.600	€20.600	€20.600	€12.000

Laag:

Enmalige lage prioriteit								
Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actie en maatregelen	€5.000	€0	€15.000	€10.000	€0	€15.000	€0	€0
Inzet (€100,- per uur)	€0	€0	€0	€4.000	€0	€0	€0	€0
Jaarlijkse vaste kosten	€5.000	€0	€15.000	€14.000	€0	€15.000	€0	€0

tabel 5: Spreiding eenmalige investeringen

Totale kosten verkeer gemeente Veldhoven

Er is inzichtelijk gemaakt hoeveel uren jaarlijks besteed worden aan verkeer en welke investeringen uren vragen en dus kosten. De spreiding van de kosten voor de jaarlijkse acties en maatregelen en de investeringen zijn opgenomen in **tabel 6**.

Hoog:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acties en maatregelen	€404.500	€444.500	€464.500	€454.500	€454.500	€474.500	€454.500	€369.500
Inzet (€100,- per uur)	€71.400	€85.400	€81.000	€73.000	€73.000	€83.000	€73.000	€71.400
Totale kosten	€475.900	€529.900	€545.500	€527.500	€527.500	€557.500	€527.500	€440.900

Middel:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acties en maatregelen	€292.500	€332.500	€342.500	€355.500	€312.500	€312.500	€312.500	€300.500
Inzet (€100,- per uur)	€22.400	€28.400	€26.600	€35.000	€23.000	€23.000	€23.000	€26.400
Totale kosten	€314.900	€360.900	€369.100	€390.500	€335.500	€335.500	€335.500	€326.900

Laag:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acties en maatregelen	€7.500	€2.500	€17.500	€12.500	€2.500	€17.500	€2.500	€2.500
Inzet (€100,- per uur)	€7.600	€7.600	€7.600	€11.600	€7.600	€7.600	€7.600	€7.600
Totale jaarlijkse kosten	€15.100	€10.100	€25.100	€24.100	€10.100	€25.100	€10.100	€10.100

Totaal:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acties en maatregelen	€704.500	€779.500	€824.500	€822.500	€769.500	€804.500	€769.500	€672.500
Inzet (€100,- per uur)	€101.400	€121.400	€115.200	€119.600	€103.600	€113.600	€103.600	€105.400
Totale jaarlijkse kosten	€805.900	€900.900	€939.700	€942.100	€873.100	€918.100	€873.100	€777.900

tabel 6: totale kosten GVVP Veldhoven

In dit kostenoverzicht is nog geen rekening gehouden met eventuele subsidies van de provincie, combinaties met weg- en rioolbeheer en bestaande reserveringen.

De basis voor de spreiding van de kosten en uren over de jaren tot en met 2026 is opgenomen in bijlage 1.



Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Totaal maatregelenpakket GVVP Veldhoven

Bijlage 1

Totaal maatregelenpakket GVVP Veldhoven

Financiële inzet

Prioriteit hoog

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Module 1 Veerkrachtigheid								
Analise verkeersonveilige locaties								
Reservering van budget voor aanpassingen aan verkeersveilige locaties	€ 25.000,-	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Monitoring van ongevallengegevens, incidenten en meldingen en verkeersgegevens	€ 50.000,-	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Twee keer per jaar overleg met politie, VVW en Fietssbond	€ 15.000,-	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Aandachten op nulverkeersdemonstraties.nl	€ 5.000,-	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
Module 2 Veerkrachtigheid, voorlichting en handhaving								
Inzet op mensgerichte acties en maatregelen waaronder campagnes, inclusief scholen	€ 85.000,-	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000
Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie	€ 52.000,-	€ 52.000	€ 52.000	€ 52.000	€ 52.000	€ 52.000	€ 52.000	€ 52.000
Handhavingsscapaciteit bij de BOAS, minimaal 20 uur per week								
Module 3 Fiets								
Aanpak (logische) routes voor fietsers	€ 50.000,-	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Werkgeversstimuleren op fietsgebruik werknemers	€ 10.000,-	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Fietspakketten CROW als vertrekpunt hantieren	..							
Stimuleren van gebruik van de elektrische fiets via communicatie	€ 2.500,-	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.500
Onderzoek opstarten naar knoeven voor snelfietsroutes van en naar Veldhoven	€ 50.000,-	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Schouw en beoordeling fietsnetwerk op te verwijderen obstakels	€ 10.000,-	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Aansluiting van twee elektrische fietsen voor ambtenaren	€ 5.000,-	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
Module 4 Leefbaarheid								
Werken met beoordelingssysteem met leefbaarheid	..							
Evaluatie van projecten, binnen de projectorganisatie	..							
Evaluatie en actualisatie van het GWP in 2023	€ 20.000,-	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
Module 5 Smart Mobility								
Beschikbaar stellen data	€ 10.000,-	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Project slimme verkeerslichten op de Run	€ 500.000,-	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Module 7 Gemotoriseerd verkeer								
Analise van knoeven en meldingen over onduidelijke of onveilige verkeerssituaties en werkbudgetten voor maatregelen.	€ 50.000,-	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Onderzoek naar rondede De Doorn - Heerbaan (huvoeringsskosten nader te bepalen)	€ 25.000,-	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Onderzoek naar verbodlijn Peter Zuidlaan en Julianestraat	€ 15.000,-	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Module 8 Voetgangers								
Projectmatige aanpak gebiedsrichting slechtzenden in Ciycentrum en Veldhoven Dorp	€ 10.000,-	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Module 9 Openbaar vervoer								
Capaciteit vrij maken voor bijvoenen van regionale overleggen over het openbaar vervoer	..							
Toegankelijk maken van haltes die nog niet goed zijn ingericht, door werkmat werk te maken	..							
Aandachten op Smart Mobility oplossingen	..							
Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC	€ 50.000,-	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen								
Aandacht voor verkeers- en parkeerinfrastructuur, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer	..							
Totaal kosten	€ 3.537.180	€ 446.520	€ 466.521	€ 466.522	€ 466.523	€ 476.524	€ 486.525	€ 371.526

Prioriteit middel

Maatregelen prioriteit middel

	Kosten		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Module 5 Smart Mobility										
Project vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (Maas))	€25.000,-	Enmalig		€40.000	€25.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000
Project bereikbaarheid grote bedrijven	€40.000,-	Enmalig	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000
Voorleggen Veldhovense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility	€20.000,-	Jaarlijks								
Vier jaarlijkse update van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Veldhoven	€8.000,-	Verjaarfijls				€5.000				€5.000
Module 6 Nationaal en regionaal beleid										
Deze module bevat geen acties en maatregelen										
Module 7 Gemotoriseerd verkeer										
Toepassen van nieuwe technieken voor optimalisatie van VR's, bij onderhoud	€200.000,-	Jaarlijks	€200.000	€200.000	€200.000	€200.000	€200.000	€200.000	€200.000	€200.000
Onderzoek naar mogelijkheden elektrische dienstvoertuigen	€50.000,-	Enmalig		€5.000						
Toepassen van inrichtings- en inpassingsmaatregelen, bij weg aanleg, beheer en onderhoud.	--									
Herinrichting wegen en routes	--									
Pijak maken van kongrezen en snelheidsvergangen (20 locaties)	€100.000,-	Enmalig	€15.000	€15.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000	€20.000
Faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur	€15.000,-	Jaarlijks	€50.000	€15.000	€15.000	€15.000	€15.000	€15.000	€15.000	€15.000
Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven	€50.000,-	Jaarlijks	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000	€50.000
Volgen en doorvoeren van landelijke wet- en regelgeving op het gebied van autonoom rijden.	--									
Module 8 Voetgangers										
Project schoolroutes	€35.000,-	Enmalig		€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500
Bewaken van goede toestandbaarheid van openbare gebouwen, met reservering van budget voor kleinschalige aanpassingen	€2.500,-	Jaarlijks	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500	€2.500
Module 9 Openbaar vervoer										
Stallingsvoorzieningen bij bushaltes/bijplaatsen, naar behoefte gebruik	€5.000,-	Jaarlijks	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000
Totaal kosten	€2.561.000		€282.500	€332.500	€342.500	€385.500	€312.500	€312.500	€312.500	€300.500

Prioriteit laag

Maatregelen prioriteit laag

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Module 10 Vracht- en landbouwverkeer	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-	€2.500,-
Communicatie met bedrijven over gebruik van het hoofdwegennet en laden en lossen								
Aandacht voor meldingen over landbouwverkeer								
Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving')								
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen								
Module 12 Parkeren								
Onderzoek uitbreiding inzet handhaving op parkeren			€15.000,-	€10.000,-		€15.000,-		
Monitoren parkeerdruk, parkeerduur en bezoeken								
Communiceren parkerenbeleid								
Module 13 Hulpdiensten	€5.000,-							
Aandacht vragen voor toepassing van één systeem voor fysieke afsluiting van gebieden								
Totaal kosten	€9.519	€4.520	€19.521	€14.522	€4.523	€19.524	€4.525	€4.526

Uren inzet

Prioriteit hoog

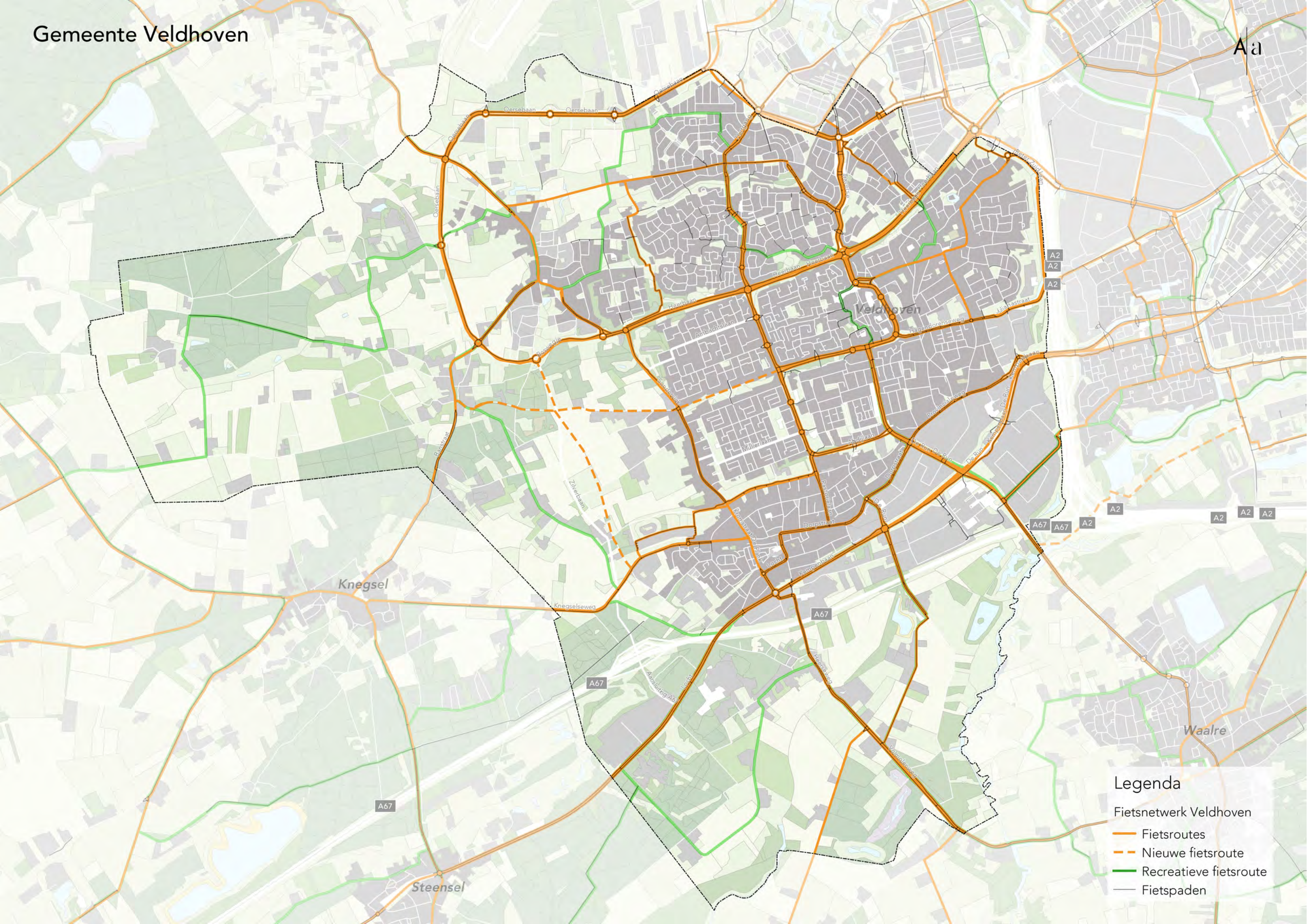
	Uren	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Module 1 Verkeersveiligheid									
Analysa verkeersveilige locaties	80 uur	80	80	80	80	80	80	80	80
Reservering van budget voor aanpassingen aan verkeersveilige locaties	--								
Monitoring van ongevallengegevens, klachten en meldingen en verkeersstellingen en snelheidsgegevens	24 uur	24	24	24	24	24	24	24	24
Twee keer per jaar overleg met politie, VNI en Fietsbond	16 uur	16	16	16	16	16	16	16	16
Aanpak van nuwaarschoudbrandaanpak	24 uur	24	24	24	24	24	24	24	24
Module 2 Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving									
Prat op meningrichte acties en maatregelen waaronder campagnes, inclusief scholen	80 uur	80	80	80	80	80	80	80	80
Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie	120 uur	120	120	120	120	120	120	120	120
Handhavingsspatat bij de BOA's, minimaal 20 uur per week	--	0	0	0	0	0	0	0	0
Module 3 Fiets									
Aanpak (logische) routes voor fietsers	--								
Wetgeving afstemmen op fietsgedruk verkeersers	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Fietsafvoormoeten CROV als vertrekpunt hantieren	--								
Stimuleren van gebruik van de (elektrische) fiets via communicatie	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Onderzoek opstarten naar kansen voor sneltrouties van en naar Veldhoven	100 uur	100							
Schouw en beoedeling fietstetwerk op te verwijden obstakels	80 uur	80							
Aanschat van twee elektrische fietsen voor ambtenaren	--								
Module 4 Leefbaarheid									
Wetken met beoedelingssysteem, leefbaarheid	--								
Evaluatie van projecten, binnen die projectorganisatie	--								
Evaluatie en actualisatie van het GMP in 2023	100 uur						100		
Maatregelen wenselijk vanuit klankbordgroep (uren)									
Module 5 Smart Mobility									
Beschikbaar stellen data	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Project slimme verkeerslichten op de Run	80 uur	16	16	16	16	16	16	16	16
Module 7 Gemotoriseerd verkeer									
Analysa van klachten en meldingen over onduidelijke of onveilige verkeerssituaties en werkudjet voor maatregelen.	60 uur	60	60	60	60	60	60	60	60
Onderzoek naar rotunde De Dorn - Heerbaan uitvoeringkosten nader te bepalen)	--								
Onderzoek naar verbinding Peter Zuidaan en Julianastraat	--								
Module 8 Verkeers									
Projectmatige aanpak gebieding aezchzenden in Crysantium en Veldhoven Dorp	40 uur	40							
Module 9 Openbaar vervoer									
Capaciteit vri maken voor bijwonen van regionale overleggen over het openbaar vervoer	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Toegankelijk maken van haltes die nog niet goed zijn ingericht door werk met werk te maken	--								
Aanpakken op Smart Mobility oplossingen	--								
Afstemming met MMC en vervoerder over centrale halte MMC	--								
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen									
Aandacht voor verkeers- en parkeerplekken, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer	150 uur	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal uren	6.212	714	854	810	730	730	930	730	714

Prioriteit middel

Maatregelen prioriteit middel (uren)		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Module 5 Smart Mobility									
Project vraagafhankelijk alternatief openbaar vervoer voor bereikbaarheid centrum en kleine kernen (Mobility as a Service (Maas))	20 uur			20					
Project bereikbaarheid grote bedrijven	60 uur		60						
Voorleggen Veldhovense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Vier jaarlijks updates van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Veldhoven	40 uur				40				40
Module 6 Nationaal en regionaal beleid									
Deze module bevat geen acties en maatregelen									
Module 7 Gemotoriseerd verkeer									
Toepassen van nieuwe technieken voor optimalisatie van VRIs, bij onderhoud	--			16					
Onderzoek naar mogelijkheden elektrische dienstvoertuigen	16 uur								
Toepassen van inrichtingsprincipes per wegfunctie, bij weg aanleg, beheer en onderhoud.	--								
Herinrichting wegen en routes	--			6	6	6	6	6	6
Fysiek maken van kongrezen en snelheidsvergangen (20 localities)	32 uur		32	32	32	32	32	32	32
Faciliteren van (elektrische) deelauto's en laadinfrastructuur	32 uur	32	32	32	32	32	32	32	32
Veldhoven als 'living lab', op initiatief van bedrijven	80 uur	80	80	80	80	80	80	80	80
Volgen en doorvoeren van landelijke wet- en regelgeving op het gebied van autonoom rijden.	40 uur	40	40	40	40	40	40	40	40
Module 8 Voetgangers									
Project schoolroutes	80 uur				80				
Bewaken van goede toegankelijkheid van openbare gebouwen, met reservering van budget voor kleinschalige aanpassingen	16 uur		16	16	16	16	16	16	16
Module 9 Openbaar vervoer									
Stellingsvoorzieningen bij bushaltes bijplaatsen, naar behoefte/gebruik	16 uur	16	16	16	16	16	16	16	16
Totaal uren	2.078	224	284	266	350	230	230	230	264

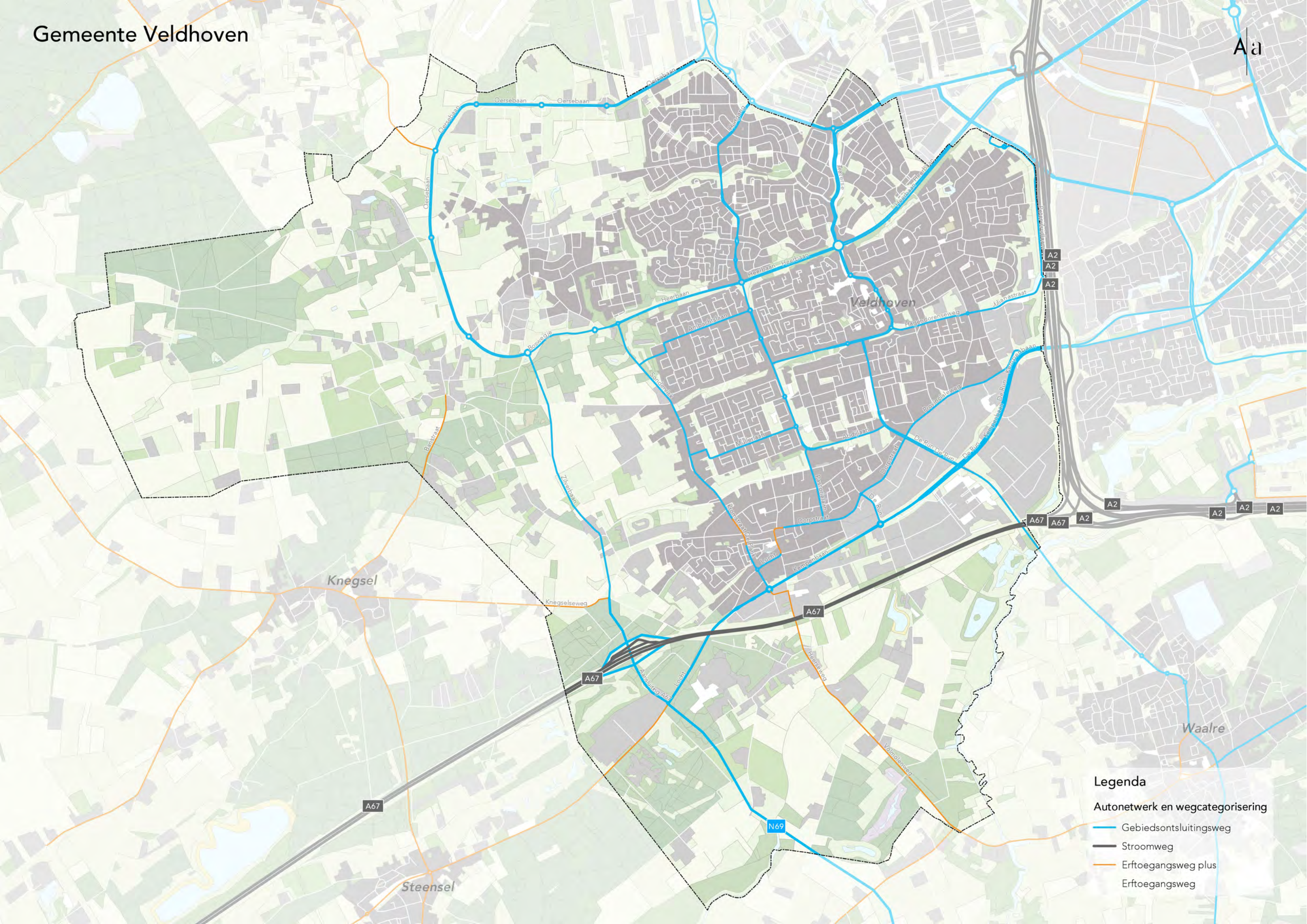
Prioriteit laag

Maatregelen prioriteit laag (uren)											
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
Module 10 Vrachtwagen- en landbouwverkeer											
Communicatie met bedrijven over gebruik van het hoofdwegmeel en laden en lossen	Uren	20	20	20	20	20	20	20	20		
Aandacht voor meldingen over landbouwverkeer	20 uur	20	20	20	20	20	20	20	20		
Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes (module 'Verkeerseducatie, voorlichting en handhaving')	--										
Module 11 Ruimtelijke ontwikkelingen											
Module 12 Parkeren											
Onderzoek uitbreiding inzet handhaving op parkeren	40 uur				40						
Monitoren parkeerdruk, parkeerduur en bezettingsniveaus	--										
Communiceren parkeerbeleid	32	32	32	32	32	32	32	32	32		
Module 13 Hulpdiensten											
Aandacht vragen voor toepassing van één systeem voor fysieke afsluiting van gebieden	4 uur	4	4	4	4	4	4	4	4		
Totaal uren	648	76	76	76	116	76	76	76	76	4	76



Legenda

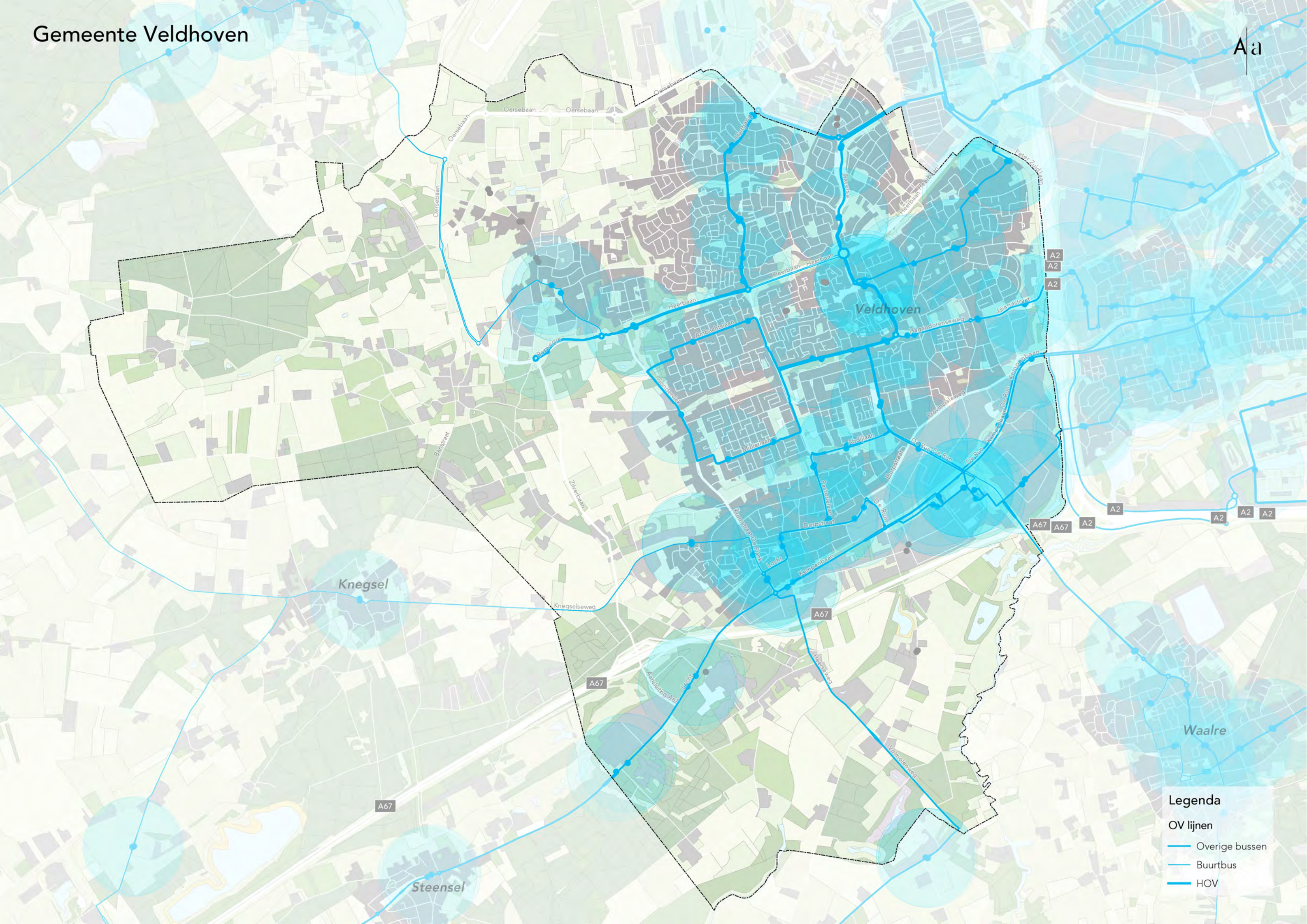
- Fietsnetwerk Veldhoven
- Fietsroutes
- Nieuwe fietsroute
- Recreatieve fietsroute
- Fietspaden



Legenda

Autonetwerk en wegcategorysering

- Gebiedsontsluitingsweg
- Stroomweg
- Erftoegangsweg plus Erftoegangsweg



Legenda

- OV lijnen
- Overige bussen
- Buurtbus
- HOV