



WIJ GAAN VOORUIT

MASTERPLAN MOBILITEIT 2050

Concept 19 december 2023



EINDHOVEN

MOBILITEIT IN 2050

In Eindhoven geven wij samen de toekomst vorm. Maar hoe deze toekomst eruit ziet, daar kunnen we alleen maar van dromen. De schrijver Mark Twain stelde al: “History never repeats itself, but it often rhymes”. En dat belooft voor Eindhoven veel goeds. Want Eindhoven is een stad die bewezen heeft continue in ontwikkeling te zijn: de stad is uitgegroeid tot het kloppend hart van de high-tech Brainport Regio en wordt genoemd in de meest gerenommeerde (internationale) lijstjes als het gaat om bedrijvigheid, innovatie, ontwikkeling en toekomstperspectief. Wie had dit ooit durven dromen?

Mobiliteit heeft altijd een belangrijke rol gehad in de ontwikkeling van de stad. Dit begon al met de verbinding van de dorpen Woensel, Tongelre, Stratum, Gestel en Strijp, maar ook in het ontstaan van Eindhoven als bruisend hart van de Brainport regio, waarbij de internationale verbindingen natuurlijk ook van wezenlijk belang zijn. Eindhoven is ook nu nog volop in ontwikkeling. Eindhoven is en blijft een magneet voor nieuwe inwoners, bezoekers en bedrijven. Om al die ontwikkelingen in goede banen te leiden is mobiliteit van onmisbare waarde. Met mobiliteit gaat Eindhoven vooruit en draagt het bij aan het bereiken van de toekomst dromen voor onze stad.

ALLE WEGEN LEIDEN NAAR DROMEN

Merel Morre

WIJ GAAN VOORUIT, ONZE DROMEN ACHTERNA

Een verhaal over mobiliteit dat ons gezamenlijk richting geeft; dat is waar we naar op zoek zijn gegaan. Door verder in de toekomst te kijken - tot 2050 - hebben wij letterlijk de ruimte genomen om breder te kunnen kijken naar mobiliteit. Wij zijn gaan dromen. In een intensief participatietraject is met honderden inwoners, bezoekers en experts gesproken. Om uiteindelijk te komen tot een samenhangend en evenwichtig plan voor en door de stad.

Er zijn zeven dromen naar voren gekomen: verbinding, vrijheid voor iedereen, ruimte maken, schoon, veilig, gezond en ontspannen. Het zijn dromen over een positieve toekomst, waarin de mens centraal staat. En ook dromen over de bijdrage die mobiliteit levert aan de belangrijke uitdagingen van deze tijd, zoals de groei van onze stad, verstedelijking en klimaatverandering.

In dit document zijn in deel I onze dromen voor 2050 verfilmd en beschreven. In deel II, de actieagenda 2030 zijn voor de komende jaren de keuzes gemaakt en stappen bepaald om deze dromen dichterbij te halen. Er is een balans gezocht in de verschillende dromen en deze concrete stappen zijn geland in een samenhangend pakket.



Ik kijk er naar uit om deze plannen samen met de stad uit te voeren in de komende jaren. Wij gaan vooruit, ga je mee?

MONIQUE ESSELBRUGGE
WETHOUDER MOBILITEIT

WIJ WILLEN ONZE DROMEN WAARMAKEN

Waar de groei van Eindhoven een gegeven is...

Door economisch succes groeit Eindhoven sterk. In 2050 telt Eindhoven meer dan 300.000 inwoners, ongeveer 70.000 mensen meer dan de stad nu telt. Deze groei zorgt voor een forse toename van het aantal bewegingen. Het faciliteren hiervan brengt grote uitdagingen met zich mee. Er is minder ruimte beschikbaar voor mobiliteit, terwijl meer mensen, ook meer bewegingen betekenen. Zoals ook in de [startnotitie](#) is aangegeven is alleen aandacht voor het verduurzamen van mobiliteit geen oplossing voor het ruimtetekort waarmee met name steden – en dus ook Eindhoven – kampen. Niets doen is geen optie. Om onze dromen te behalen zijn keuzes nodig en een andere, nieuwe kijk op mobiliteit.

...is de bloei een keuze

Niemand weet hoe Eindhoven er in 2050 precies uitziet. De toekomst maken is immers de betrouwbaarste manier van voorspellen. Hoe Eindhoven bloeit, bepalen wij zelf. Mobiliteit kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. We zullen de uitdagingen aan moeten gaan en kansen moeten verzilveren. Want één ding is duidelijk: mobiliteit is meer dan alleen vervoermiddelen, techniek en data. Het is een belangrijk onderdeel van het leven van iedere inwoner, bezoeker én van onze stad. In onze kijk op mobiliteit staat dan ook de mens centraal. In de komende jaren geven wij de ruimte van onze stad en het mobiliteitssysteem vorm om Eindhoven te laten bloeien en onze dromen dichterbij te halen.



INHOUD VAN DIT DOCUMENT

Dit document geeft een beeld van onze dromen voor 2050 en welke waarde mobiliteit daarin heeft. Het document bestaat uit de volgende onderdelen:



HET PROCES

- Van, voor en door de stad
- Een uitgebreid (participatie)proces



DEEL I. DE DROMEN VOOR 2050

- Een verfilming van onze dromen
- De dromen voor 2050 beschreven



DEEL II. ACTIE-AGENDA 2030

- Uitwerking van de dromen
- Actiepakket per droom
- Uitvoering en organisatie



HET PROCES





VAN, VOOR EN DOOR DE STAD

Aandacht voor verschillende doelgroepen

Inwoners, ondernemers en deskundigen hebben input gegeven en meegedacht over de toekomst van mobiliteit in onze stad. Hierbij is aandacht geweest voor verschillende doelgroepen: jong en oud, inwoner en bezoeker, ondernemer en ambtenaar, mensen die zich makkelijk kunnen verplaatsen in de stad, maar juist ook mensen die daar iets meer moeite mee hebben.

Stap voor stap naar een gezamenlijk beeld

Zoals ook is aangegeven in de [startnotitie](#) was het participatieproces niet in beton gegoten. Zowel het proces als de uitkomst stonden in het begin nog niet vast. Gaandeweg zijn de stappen gezet die aansluit bij de stad om te komen tot de uitwerking die er nu ligt. Wij hebben inspiratie gevraagd uit de wetenschap voor een externe blik, tientallen bijeenkomsten georganiseerd en met honderden inwoners het gesprek gevoerd. Wij hebben niet alleen inwoners uitgenodigd om te komen, maar zijn ook de stad ingegaan om het gesprek op straat te voeren met inwoners, bezoekers en ondernemers. Inhoudelijke thema's zijn uitgewerkt en er is geëxperimenteerd op straat. Dit alles om één gezamenlijk beeld te vormen op mobiliteit in 2050.

EEN UITGEBREID (PARTICIPATIE)PROCES

Inspiratie uit de wetenschap

Drie vooraanstaande deskundigen hebben in een essay hun beeld gegeven van de toekomst van mobiliteit in Eindhoven.



Intensief Participatietraject

Tijdens dromenlabs, kennislabs en straatlabs is het gesprek gevoerd met inwoners, bezoekers, ondernemers en (ervarings)deskundigen. Daarnaast is middels digipanelen input gevraagd op lopen en deelmobiliteit

Inhoudelijke uitwerkingen

Verschillende thema's zijn inhoudelijk uitgewerkt in een studie of plan. Deze vormen de inhoudelijke achtergrond op dit plan.



Fontys Cross-Over Lab Mobile City

Samen met Fontys Hogeschool hebben wij een lesmodule genaamd Mobility Lab georganiseerd. Studenten hebben in tien weken tijd concepten uitgewerkt voor mobiliteit 2050.

Experiment Dutch Design Week

In samenwerking met de Dutch Embassy of Mobility en Studio 1:1 is geëxperimenteerd met het anders invullen van parkeerruimte.



Visualiseren en beschrijven

Alle input is verzameld, gevisualiseerd en beschreven.

INSPIRATIE UIT DE WETENSCHAP

Het proces is gestart met inspiratie van buiten. Hoe denken deskundigen over de toekomst van mobiliteit in onze stad? Wij hebben drie vooraanstaande deskundigen gevraagd na te denken over mobiliteit van de toekomst in Eindhoven. Dit heeft geresulteerd in drie inspirerende essays.

Klik op de rode knoppen om de essays in te zien.



Dr. Ir. Carlo van de Weijer

Carlo van de Weijer is directeur smart mobility aan de TU Eindhoven en richt zich op (technologische) ontwikkelingen van mobiliteit.

De toekomst maken is de betrouwbaarste manier van voorspellen, zo stelt Carlo van de Weijer. Hij probeert de zin van de onzin van alle ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit te scheiden. Hier gaat hij in op het menselijk gedrag, op het mobiliteitssysteem van de toekomst, gaat in op de digitale (on)mogelijkheden en de kansen specifiek voor Eindhoven.



Prof. Dr. Ellen van Bueren

Ellen van Bueren is hoogleraar Management van Stedelijke Ontwikkeling bij de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Haar onderwijs en onderzoek is gericht op het management van stedelijke ontwikkeling. De afweging van belangen staat daarin centraal.

Mobiliteit is van onmisbare waarde, zo stelt Ellen van Buren. Mobiliteit gaat in essentie over de verbinding tussen mensen. Ze kijkt naar de toekomst van een groeiende stad als Eindhoven en heeft 10 condities beschreven, hoe de stedelijke groei die Eindhoven doormaakt in goede banen te leiden. Het vereist balanceerkunst om in samenwerking met elkaar mobiliteit vorm te geven.



Drs. Kris Peeters

De Vlaamse mobiliteitsdeskundige Kris Peeters heeft een indrukwekkende staat van dienst. Hij was in 1996 de eerste fietsambtenaar van Antwerpen, schreef hij meerdere succesvolle boeken over mobiliteit en is hij lector aan de opleiding verkeerskunde van de Hogeschool PXL in Hasselt.

Kris Peeters neemt ons in zijn essay mee in nieuwe én oude inzichten over de verre toekomst, maar geeft ook zijn verwonderingen mee tijdens een bezoek aan het Eindhoven van nu.

INWONERSPARTICIPATE - LABS

4 Dromenlabs

Inwoners zijn uitgenodigd om samen met wetenschappers en experts te dromen over de toekomst en welke rol mobiliteit daarin speelt. De dromenlabs zijn door (ruim) 250 inwoners bezocht.

Dromenlab 1: systeem perspectief

In het eerste dromenlab is nagedacht over het toekomstig mobiliteitssysteem. Hoe verplaatsen wij ons in 2050 en welke vervoermiddelen worden gebruikt? Welke innovaties zijn er en hoe gaan we om met data?

Dromenlab 2: ruimtelijk perspectief

In het tweede dromenlab keken we naar de ruimte die mobiliteit inneemt in de stad. Hoe willen we met deze ruimte omgaan in de toekomst? En hoe willen we dat onze stad eruit ziet?

Dromenlab 3: menselijk perspectief

In het derde dromenlab hebben we naar mobiliteit gekeken vanuit menselijk perspectief. Wat is voor mensen een prettige reis en kan mobiliteit ook gelukkig maken?

Dromenlab 4: van dromen naar doen

Tijdens het laatste dromenlab zijn we samen met inwoners op zoek gegaan naar concrete stappen in de uitwerking van onze dromen;

[Klik hier voor meer informatie over de dromenlabs](#) inclusief presentaties en het verslag.



9 Kennislabs

Samen met experts, ondernemers en ervaringsdeskundigen is er tijdens negen kennislabs verdiepend nagedacht over verschillende mobiliteitsthema's. Hoe zouden we dit thema in Eindhoven vorm kunnen geven? Experts, (ervarings) deskundigen en ambtenaren binnen en buiten de gemeente namen ons mee in de belangrijkste opgaven, uitdagingen en kansen voor de komende jaren. Ongeveer 120 deelnemers waren op één van de kennislabs aanwezig. Er zijn kennislabs georganiseerd over de volgende thema's:

1. **Verkeersveiligheid**
2. **Schone mobiliteit**
3. **Toegankelijkheid**
4. **Actieve mobiliteit**
5. **Hubs/parkeren**
6. **Duurzame/gastvrije binnenstad**
7. **Verkeerscirculatie**
8. **Verkeersmanagement**
9. **Deelmobiliteit**

[Klik hier voor meer informatie over de kennislabs](#) inclusief alle verslagen.



6 Straatlabs

Niet iedereen komt naar een bijeenkomst over mobiliteit. Wij zijn ook de straat opgegaan om inwoners en bezoekers te spreken die zich niet altijd laten horen in een participatietraject. Op zes locaties in Eindhoven is met inwoners, bezoekers en ondernemers gesproken over hun dromen voor de toekomst en welke rol mobiliteit daarin speelt, maar ook over positieve zaken en irritaties over de stad van nu. In totaal zijn er 450 voorbijgangers gesproken op verschillende locaties. Er zijn straatlabs georganiseerd op de volgende locaties:

1. **Ir. Ottenbad**
2. **Het Ketelhuisplein**
3. **Het Trudoplein**
4. **Het Kastelenplein**
5. **Het 18 Septemberplein**
6. **Het Klein Tongelreplein**

[Klik hier voor drie verschillende video's waarin inwoners hun mening en ervaringen delen over mobiliteit in Eindhoven.](#)

[Klik hier voor meer informatie over de straatlabs inclusief het participatieverslag.](#)



INWONERSPARTICIPATE - DIGIPANELS

In het afgelopen jaar zijn via digipanelen de meningen en ervaringen van inwoners gevraagd. De digipanelen hebben de focus gelegd bij de thema's deeltvervoer en lopen.

Digipanel deeltvervoer

Sinds enkele jaren is er deeltvervoer beschikbaar in Eindhoven. In maart/april 2021 en december 2022 is via het digipanel, en aangevuld via sociale media, onderzoek uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in het gebruik van deeltvervoer in de stad, hoe dit ervaren wordt en waar de behoefte ligt. December 2022 hebben ca 3.700 personen meegedaan aan het onderzoek. Een ruime meerderheid van de ondervraagden vindt deeltvervoer een goede ontwikkeling en ongeveer een kwart vindt dat er nog wel meer deeltvervoer bij mag komen. De helft van de ondervraagden ervaart wel eens hinder van deeltvoertuigen, maar meestal wordt daar geen melding van gemaakt. Bijna tweederde ziet het liefst dat deeltvoertuigen in hubs worden geparkeerd.

Meer info: <https://infogram.com/1pn09g90gpzp0wczdwlgz6pd3psm9v5xg3q>

Digipanel lopen

Sinds 2020 is Eindhoven partner in het landelijk Platform Ruimte voor lopen, waarin koploper steden en andere betrokken maatschappelijke organisatie zijn verenigd om lopen en de voetganger vanuit een breed perspectief beter op de agenda te krijgen. Voor die Eindhovense agendavorming is in januari 2023 een onderzoek via het digipanel, en aangevuld via social media, uitgevoerd naar de ervaringen en behoeften van lopen in Eindhoven. De respons bedroeg bijna 3.400 deelnemers. 1 op de 3 ondervraagden loopt bijna dagelijks of enkele keren per week een ommetje en bijna 1 op 2 loopt dagelijks of enkele keren per week minstens 10 minuten naar een bestemming. De ervaring met lopen in Eindhoven is in de basis positief. De belangrijkste redenen om te lopen zijn omdat de bestemming dichtbij ligt en lopen gezond is. Om nog meer te lopen moet het vooral prettiger (groener, netter, gezelliger) worden.

Meer info: [DigiPanel - Agenda ruimte voor lopen 2023 by BiO_DigiPanel - Infogram](#)

FONTYS CROSS-OVER LAB MOBILE CITY

Ook de jongeren zijn betrokken; zij zijn immers de toekomst! In samenwerking met Fontys Academy for Creative Economy (ACE) zijn studenten gestart met het 'Cross-over Lab'. In tien weken tijd worden studenten opgeleid om vanuit creativiteit een bijdrage te leveren aan maatschappelijke transities. Er waren zes labs met ieder een eigen thema. Het overkoepelende thema was 'New Urban Purpose' en Mobile City was één van deze thema's.

Studenten zijn aan de slag gegaan met verschillende concepten en vraagstukken voor mobiliteit in 2050. Hoe kan mobiliteit toegankelijker gemaakt worden? Hoe kan de veiligheid in tunnels verhoogd worden? Of hoe kan er anders worden omgegaan met parkeerruimte?

[De uitkomsten zijn te vinden via deze link.](#)

EXPERIMENT DUTCH DESIGN WEEK

Om de dromen tastbaar te maken is er ruimte gemaakt voor een experiment op straat. Tijdens de Dutch Design Week is in samenwerking met de Dutch Embassy of Mobility en Studio 1:1 een tijdelijke opstelling gemaakt voor het anders invullen van parkeerruimte. Wat is er allemaal mogelijk met de ruimte van één parkeerplaats? Zo zijn er parkeerplaatsen tijdelijk ingericht als plekken voor bijvoorbeeld ontmoeting, wateropslag, vergroening of deelvervoer.

[Meer informatie is te vinden via deze link.](#)



DEEL IN ONZE DROMEN VOOR 2050

GOOD
TO
SEE
YOU
AGAIN



DROMEN OVER 2050

Uit al deze inspirerende bijeenkomsten, gesprekken, onderzoeken en experimenten zijn zeven dromen gedestilleerd over de toekomst van Eindhoven en de rol en waarde van mobiliteit daarin. Deze dromen over 2050 dienen als basis voor het vormgeven van mobiliteit in Eindhoven. De dromen zijn geen gestolde werkelijkheid, maar dienen als input voor de dialoog in de komende jaren over het vormgeven van mobiliteit in Eindhoven. De dromen zijn hierna beschreven, gevisualiseerd en nader toegelicht. Veel leesplezier!



Wij dromen over een toekomst waarin wij in **VERBINDING** zijn met elkaar, waarin er **VRIJHEID IS VOOR IEDEREEN** om te gaan en staan waar ze willen en op welke manier ze dat willen, waarin we **RUIMTE MAKEN** voor elkaar en de veelzijdigheid van de stad, waar het **VEILIG** is voor jong en oud. Een stad waar de lucht **SCHOON** is en waar we **GEZOND** oud kunnen worden. Een stad waar het fijn is om te zijn en waar we kunnen **ONTSPANNEN**.





EEN VERFILMING VAN ONZE DROMEN

Dromen zijn beter in beelden te vatten. Daarom hebben wij onze dromen gevisualiseerd in een korte film. De film geeft een beeld van onze toekomstvoorstelling voor mobiliteit in 2050. Veel kijkplezier!

Klik om de film te zien.



ONZE DROMEN BESCHREVEN

IN DEZE STAD WAAR ALLES BEWEEGT...

STAAN WIJ EVEN STIL...

...OM GROOTS TE DROMEN





ONZE DROOM VOOR 2050: **VERBINDING**

Mobiliteit draait in essentie om verbinding. Mobiliteit faciliteert onze ontmoetingen, het brengt mensen bij elkaar, familie, relaties, werkgevers en werknemers, docenten en leerlingen, artiesten en bezoekers, teams bij de wekelijkse trainingen en wedstrijden, etc. De stad is een gigantische vertaalmachine die van onbekenden bekenden maakt en van vreemdelingen vrienden. Eindhoven als

bruisende stad met centrale ontmoetingsplekken en dorpse kernen, waar inwoners en bezoekers elkaar al dan niet toevallig tegen het lijf kunnen lopen. Mobiliteit is daarin de smeerolie, of, in schonere en positievere termen, de wonderolie voor een stad en haar inwoners. Eindhoven is een stad waar alles dichtbij is; een 15-minuten stad; met alles wat je nodig hebt dichtbij de voordeur. Mobiliteit verbindt niet alleen mensen met elkaar, maar ook hele stadsdelen. Waar het Centrum, Gestel, Stratum, Strijp, Tongelre en Woensel met elkaar verbonden zijn en samen één stromende en bewegende stad vormen. En Eindhoven is natuurlijk geen eiland, we zijn verbonden met de Brainport regio, de rest van Nederland en verder.



IN VERBINDING
MET ELKAAR EN
DE WERELD OM
ONS HEEN



WAAR WE
ZONDER ZORGEN
SAMENKOMEN

UITLEG VAN ONZE DROOM: **VERBINDING**

Iedereen heeft verbinding nodig. Mensen die regelmatig contact hebben met anderen, zijn over het algemeen gelukkiger. Hoe meer betekenisvolle sociale relaties mensen hebben, hoe meer kwaliteitsvolle jaren ze op de teller krijgen. Een goed uitgebouwd sociaal netwerk is fijn, maakt je sterk en weerbaar en voorkomt bijvoorbeeld de kansongelijkheid onder jongeren. Verbinding is voor ieder mens van onschatbare waarde, maar ook essentieel voor het functioneren en bedrijvigheid van de hele stad en de Brainport regio.

Het verbinden van mensen

Het faciliteren van fysieke ontmoetingen is in 2050 belangrijker dan ooit. Door de digitalisering is bijna alles mogelijk achter een beeldscherm en werken mensen bijvoorbeeld steeds vaker thuis. Uiteraard helpt de digitalisering ons ook in het onderhouden van onze sociale contacten, maar aan de andere kant wordt steeds duidelijker hoe groot de menselijke behoefte aan verbinding is en hoe waardevol het is om elkaar te kunnen

ontmoeten in de fysieke wereld; digitaal contact kan het persoonlijk contact nooit volledig vervangen. Het versterken van de verbinding biedt tegenwicht tegen de individualisering van de samenleving, de stijgende eenzaamheid of de anonimiteit van een steeds groter wordende stad. Door de groei van de stad verandert de bevolkingssamenstelling richting 2050 flink en worden de verschillen tussen inwoners ook steeds groter. Ontmoeting is in een stad met zoveel verschillende mensen van wezenlijk belang.

Het verbinden van de stad

Verbinding is niet alleen belangrijk voor het individu, maar ook voor de stad als geheel. Voor de groei van de stad is de concentratie van mensen, activiteiten, contactmogelijkheden en ideeën essentieel. Goede verbindingen binnen en buiten de stad dragen bij aan de economische en maatschappelijke dynamiek van bedrijven en voorzieningen in Eindhoven. Het verbinden van mensen én goederen is essentieel voor de ontwikkeling van onze stad en de Brainport regio, maar ook voor lokale voorzieningen en de buurteconomie. Het laat de stad bruisen door de bereikbaarheid van een grote variatie aan plekken voor initiatieven, ontmoetingen en kennisuitwisseling. Zoals het Rijk ook stelt; bereikbaarheid voor iedereen! Als je ervoor open staat, is voor iedereen de ontmoeting dichtbij.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **VERBINDING**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Verbinding. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. Alles is dichtbij

Wij zetten in op een stad waar alles dichtbij is: Eindhoven als 15-minutenstad, waar alle dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten fietsend of lopend te bereiken zijn.



2. Een passend netwerk voor elke vervoerswijze

Ons netwerk verbindt binnen Eindhoven en sluit aan op verbindingen met de regio en de rest van Nederland. Om de stad in de toekomst goed verbonden te houden, zullen we de kracht van alle vervoerwijzen in ons netwerk benutten.



3. Hubs als verbindende schakels

Multimodale overstappunten vormen de verbindende schakel. Wij hebben aandacht voor de routes naar hubs, het gemakkelijk overstappen op andere vervoerwijzen en het verbeteren en ontwikkelen van hubs op alle schaalniveaus.





ONZE DROOM VOOR 2050: **VRUJHEID VOOR IEDEREEN**

Iedereen heeft het recht om te gaan en staan waar je wilt. Eindhoven is een stad die kansen biedt voor iedereen. Wie zich goed kan verplaatsen, kan naar school, naar werk, naar de stad en daadwerkelijk deelnemen aan de maatschappij. Deze vrijheid willen wij alle ca. 300.000 inwoners

én ook alle bezoekers bieden in 2050. Wij willen dat de grootmoeder die slecht ter been is zonder beperkingen haar kleinkinderen kan opzoeken, dat iedereen met of zonder hulpmiddelen zich door de stad kan verplaatsen, dat men geen beperking ervaart tijdens het verplaatsen door de stad, dat ieder kind zonder angst door de stad kan fietsen. Dat de TU/e, Fontys en Summa-studenten zich overal in de stad kunnen ontwikkelen, dat de winkelier altijd op tijd producten kan krijgen en dat bedrijven kunnen blijven groeien. Een stad waar iedereen alle mogelijkheden heeft om zich door de stad te bewegen, te ondernemen of zich te ontplooiën. Een stad met een omgeving zonder beperkingen.



WAAR WE ONS
VERVOER KUNNEN
KIEZEN... EN DELEN



EEN STAD DIE ECHT
TOEGANKELIJK IS
VOOR IEDEREEN

UITLEG VAN ONZE DROOM: VRJHEID VOOR IEDEREEN

Iedereen heeft behoefte aan vrijheid. Zoals de Universele verklaring van de rechten van de mens stelt; 'Je hebt het recht om te gaan en te staan waar je wilt'. Iedereen moet in 2050 de vrijheid hebben om mee te kunnen doen, te ondernemen, te zorgen en te recreëren. Omgekeerd is ook waar; mensen die zich minder gemakkelijk of niet kunnen verplaatsen hebben een stuk minder kansen en mogelijkheden in onze maatschappij. Uit de cijfers zien we hoe belangrijk dit is voor mensen: we besteden meer dan een uur per dag aan onze verplaatsingen en ongeveer 13 tot 15% van ons geld. Dit lijkt al een eeuw een constante en in 2050 zal dit ook nog zo zijn. Door de ontwikkelingen van de afgelopen eeuw verplaatsen we ons niet minder, maar juist steeds sneller en dus verder. Hiermee wordt onze wereld vergroot en worden letterlijk onze grenzen verlegd.

Verplaatsen op welke manier, tijd en plek dan ook

In een snelgroeiende stad als Eindhoven is mobiliteit van cruciaal belang voor mensen, goederen en diensten om (zich) te kunnen blijven verplaatsen. Deze vrijheid om te gaan en staan waar je wilt, willen wij bieden aan alle 300.000 inwoners van Eindhoven in 2050, alle werkenden en alle bezoekers. We willen dan ook dat mobiliteit beschikbaar is voor iedereen, op welke manier, welke tijd en welke plek dan ook.

Juist voor mensen die extra hulp nodig hebben

Dit willen wij ook en misschien wel juist voor mensen die zich minder makkelijk kunnen verplaatsen en een verhoogde drempel ervaren om op pad te gaan. Mensen die bijvoorbeeld slechtziend zijn, hulpmiddelen nodig hebben bij hun verplaatsing, of mensen die digitaal minder vaardig zijn. Door ontwikkelingen als de vergrijzing zullen meer mensen een barrière ervaren en een extra steuntje in de rug nodig hebben. Ook geld kan een barrière zijn. Het leven in de stad kan duur zijn, we willen er dan ook zijn voor mensen met

onvoldoende financiële middelen¹¹. Mensen die lijden aan vervoersarmoede dreigen geïsoleerd te raken en dat willen we voorkomen¹². En een groeiende stad biedt hiervoor ook juist kansen! Hoe groter een stad, hoe meer massa en dus hoe groter de mogelijkheden om mobiliteit goed, toegankelijk en betaalbaar te organiseren. En dat niet alleen, maar ook overal en altijd beschikbaar voor iedereen.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **VRUJHEID VOOR IEDEREEN**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Vrijheid voor iedereen. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. **Vervoer is beschikbaar en betrouwbaar**

We willen dat vervoer overal in onze stad beschikbaar is, op welke manier, tijd en plek dan ook. Daarnaast zetten wij in op mobiliteit die betrouwbaar is.



2. **Iedereen een betaalbaar duurzaam vervoersalternatief**

Wij werken aan de betaalbaarheid, vooral van de meer duurzame vervoersalternatieven.



3. **Vervoer is toegankelijk**

Wij willen dat vervoer toegankelijk is en halen fysieke barrières weg.





ONZE DROOM VOOR 2050: RUIMTE MAKEN

In 2050 is er voldoende ruimte voor de groei van de stad en alles wat daarin nodig is. Er is genoeg ruimte om te wonen en te werken. “De ruimte tussen gebouwen” is ruimte om ons vrij te verplaatsen, maar ook om ons te verbinden, om gezond te zijn en om te ontspannen. Ieder gebied heeft zijn eigen plek en functie in onze stad. Een ‘hoogstedelijk’ centrum, omgeven door dorpse kernen met ieder een eigen identiteit. Eindhoven heeft in 2050 een goede balans tussen wonen, ondernemen en ontspannen: Eindhoven is een stad waar men prettig woont en werkt,

waar aangename, afwisselende wegen je leiden langs levendige pleinen, groene straten en open pleinen. Oases van rust waar men prettig kan verblijven worden afgewisseld met levendige pleinen en groene straten. In 2050 is kunst en design een (nog) belangrijker onderdeel van het straatbeeld. Eindhoven groeit niet alleen, het bloeit ook steeds meer. Straten en wegen zijn verweven met groene elementen; overal perkjes met planten en bloemen en grote bomen. Aangename, groene routes verbinden de parken met elkaar. Dit maakt een stad niet alleen mooi, levendig en aangenaam, het zorgt ook voor meer biodiversiteit, wateropvang en een koele stad. We gebruiken in 2050 alle ruimte, niet alleen op het maaiveld, maar ook onder en boven: Eindhoven is een stad in 3D. Het mooie van stad is zichtbaar, het minder mooie wordt zoveel mogelijk verborgen onder de stad.



WAAR DE GROEI VAN EINDHOVEN EEN GEGEVEN IS,
IS DE BLOEI EEN KEUZE



VULLEN GROEN EN GROOTSTEDELIJKHEID
ELKAAR NATUURLIJK AAN

UITLEG VAN ONZE DROOM: RUIMTE MAKEN

Onze stad groeit, maar het aantal vierkante meters blijft gelijk. Op weg naar 2050 telt elke vierkante meter! Voor een toekomstbestendige stad zullen we ruimte moeten maken voor de vele functies en ambities van onze stad. We zullen anders moeten omgaan met onze ruimte en een nieuwe balans zoeken tussen wonen, ondernemen en ontspannen. Om zo ook met de groei van de stad een prettige en aangename stad te zijn én te blijven. Hamvraag hier is: hoe willen wij in Eindhoven met onze kostbare ruimte omgaan?

We winnen ruimte!

Op dit moment heeft mobiliteit een soort monopolie op de straat. Kijk maar naar buiten, je ziet een weg, een fietspad en de overgebleven ruimte is voor de voetganger. Mobiliteit is één van de domeinen die ruimte kan winnen voor de stad. In de toekomst zullen grote ruimtegebruikers, als de auto, uiteraard welkom blijven, maar meer en meer te gast zijn. Vervoerswijzen die relatief weinig ruimte gebruiken, zullen in 2050 als hoofdvervoerswijzen behandeld moeten worden. Daarnaast is het delen van vervoer één van de oplossingen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken¹³. We zullen daarbij meer moeten denken in 3D. Gebruik maken ondergrondse garages en de Ring gaat onder- en bovenlangs om de doorstroming te waarborgen. En misschien ook wel in 4D: we kunnen tijdelijk de ruimte anders gebruiken of indelen.

We maken ruimte voor de stad

Om de groei op te vangen is er ruimte nodig voor woningen en werkplekken. Alleen al in de periode tot 2040 is het de ambitie om 72.000 arbeidsplaatsen en 62.000 woningen toe te voegen. In een steeds drukker wordende stad is het ook belangrijk om plekken toe te voegen waar we kunnen ontspannen, bijvoorbeeld pleinen. En dit is in de afgelopen jaren al gedaan: waar de markt jaren geleden een parkeerplaats is, is het nu een plek waar mensen kunnen wonen, verblijven en ontspannen. Voor een prettige stad is het ook belangrijk om ruimte te maken voor vergroening en klimaatadaptatie. Want het wordt warmer, droger en natter. Een versteende straat kan warm en onprettig zijn, terwijl het met een boom erbij aangenaam en koel is. En als je het goed doet, heeft ook andere voordelen, zoals een toename de biodiversiteit. Ook hier zijn al goede voorbeelden van, zoals de Vestdijk, waar stevige vergroening heeft plaatsgevonden. Of het Clausplein: wat ooit een betonnen woestijn was, is recent omgevormd naar een koele ontmoetingsplek die ons vanzelf naar de ingang van de bibliotheek zuigt. Daarbij maken we ook ruimte om duurzame en gezonde manieren van verplaatsen te faciliteren.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN RUIMTE MAKEN

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Ruimte maken. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. We winnen ruimte!

Wij winnen ruimte door grote ruimtegebruikers een minder zichtbare plek in de stad te geven. Dit doen wij door proactief parkeerbeleid, minder parkeerruimte op de straat en in pandig fietsparkeren.



2. We maken ruimte voor kwaliteit in de stad

We zetten in op meer ruimte voor wonen, ondernemen en ontspanning. We voegen pleinen, groen en water toe.



3. We maken ruimte voor de mobiliteitstransitie

We zetten in op hoogwaardige loop, fiets en OV routes. En daarbij op de ontwikkeling van hubs en deelmobiliteit.





ONZE DROOM VOOR 2050: **SCHOON**

Inwoners en bezoekers ademen tijdens hun verplaatsing in Eindhoven heerlijke schone lucht. In 2050 is het vervoer schoon, zonder uitstoot van CO₂ en andere vieze stoffen. In 2050 is Eindhoven een stad in balans

met de wereld om haar heen. Energie is duurzaam en in de stad op verschillende manieren te verkrijgen. Hiervoor worden de nieuwste innovaties benut. Daarbij werken we circulair: we denken goed na over de materialen die gebruikt worden, in het besef dat de grondstoffen van de aarde eindig zijn.



WAAR HET SOMS
OOK ANDERS KAN



WAAR WE OUD WORDEN
IN EEN SCHONE TOEKOMST

UITLEG VAN ONZE DROOM: **SCHOON**

Iedere vier seconden haal je adem, meer dan 20.000 keer per dag. Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Daarnaast is schone lucht essentieel voor onze gezondheid. Gelukkig is de lucht in Nederland steeds schoner. Uit de cijfers blijkt dat Nederlanders die leven in schonere lucht ook drie maanden langer kunnen leven. Daarbij is het verminderen van broeikasgassen van cruciaal belang om de opwarming van de aarde en de negatieve gevolgen van klimaatverandering te verminderen.

Mobiliteit draagt bij aan een schone stad

Van de totale directe CO₂-uitstoot (excl snelwegen) is 23% afkomstig van mobiliteit. Mobiliteit kan daarom een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de uitstoot. Eindhoven wil het klimaatakkoord van Parijs volgen en heeft zich gecommitteerd aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Ook hierin heeft mobiliteit een belangrijke bijdrage te leveren.

Dit willen wij voor iedereen

De transitie naar duurzaam energiegebruik, weg van fossiele energiebronnen, is een dwingende mondiale en Europese opdracht. Duurzame mobiliteit de laatste jaren in een stroomversnelling gekomen; batterijen met een langere levensduur, steeds meer laadpalen en de groeiende populariteit van (tweedehands) elektrische auto's. Als we onze ambities willen halen, zal richting 2050 alles uit de kast moeten, inclusief stevig reguleren. CE Delft geeft in haar rapport aan dat Zero Emissie belangrijk zijn om stappen te zetten richting de klimaatdoelen. En dit brengt ook uitdagingen met zich mee: voor veel huishoudens is een elektrische auto te duur en ook in 2050 lijkt dit niet zomaar opgelost. Als stad wil Eindhoven zorg dragen voor haar inwoners, zodat iedereen mee kan komen. Om de doelen te behalen hebben we de bijdrage en steun van alle inwoners nodig. Een voor iedereen eerlijke transitie vraagt, meer dan ooit, om urgente aandacht.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **SCHOON**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Schoon. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. Mobiliteit zonder uitlaatgassen

Wij voeren het stappenplan uit voor zero emissiezones gericht op alle motorvoertuigen binnen Eindhoven logistiek. We bieden een duidelijk handelingsperspectief, doen het samen met de stad en hebben oog voor draagvlak en draagkracht. Daarnaast richten we ons erop om proactief laadvoorzieningen te organiseren in de stad.



2. Circulaire materialen

Wij zetten in op het verminderen, hergebruik en recyclen van materialen die gebruikt worden voor mobiliteit.





ONZE DROOM VOOR 2050: **VEILIG**

In Eindhoven willen wij dat iedereen veilig is en zich ook veilig voelt in het verkeer. In 2050 is Eindhoven zo veilig dat een kind zonder zorgen door de stad kan fietsen. Waar kinderen zelfstandig kunnen fietsen en

waar gespeeld wordt in de openbare ruimte. Een stad waar ouderen deelnemen aan verkeer en veilig de straat kunnen oversteken. Waar bewuste, vriendelijke en ontspannen verkeersdeelnemers naar elkaar omkijken in het verkeer. Een stad waar iedereen het vertrouwen heeft dat er geen schade wordt toegebracht. Een stad zonder verkeersslachtoffers. Want ieder slachtoffer is er één te veel. Hoe mooi zou dat zijn?



WAAR HET VEILIG IS,
OOK VOOR DE
ALLERKLEINSTEN



WAAR WE ZONDER
ZORGEN SAMENKOMEN

UITLEG VAN ONZE DROOM: **VEILIG**

Iedereen heeft het recht om zich veilig te voelen en veilig thuis te komen. Zoals een inwoner van Eindhoven tijdens het participatietraject zei; “Gezondheid en veiligheid zijn de basis van alles”.

Verkeersveiligheid wordt primair geassocieerd met het voorkomen van verkeersslachtoffers en hieraan verbonden leed en kosten (gezondheidszorg, verloren arbeidsjaren, menselijk leed bij slachtoffers en nabestaanden). Maar ook de perceptie van verkeersveiligheid heeft grote gevolgen voor mensen. Vooral op kwetsbare groepen als kinderen en ouderen evenals voor voetgangers en fietsers heeft verkeersveiligheid grote impact. Het kan het reisgedrag en het welzijn beïnvloeden en daarmee het sociale leven, het vermogen om in het eigen levensonderhoud te voorzien of zelfstandig te zijn. Verkeersveiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor ons welzijn en het meedoen in de maatschappij.

Veilig zijn en veilig voelen

In de afgelopen vijf jaar kwamen er 29 mensen om in het Eindhovense verkeer. Kinderen, ouders, broers, zussen, opa's, oma's, vrienden en vriendinnen. 29 mensen die nooit meer thuis komen. We vinden het onacceptabel dat mensen ernstig gewond raken of zelfs sterven in het verkeer. Daarom heeft Eindhoven de ambitie om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Ook in de komende jaren lijkt het aantal slachtoffers volgens de prognose niet af te nemen. Richting 2050 is het lastig te zeggen welke ontwikkelingen grote impact hebben op de verkeersveiligheid. Trends als de steeds groter wordende groep oudere verkeersdeelnemers door vergrijzing, hogere snelheden van bijvoorbeeld de elektrische fiets en andere voertuigtipes én afleiding door media-apparatuur zullen richting 2050 voor toenemende onveiligheid kunnen zorgen. Tegelijkertijd kunnen nieuwe vervoermiddelen, (digitale) systemen en (big) data de veiligheid enorm verhogen. Wij gaan voor NUL verkeersslachtoffers en sluiten daarmee aan op de ambities van de provincie Noord-Brabant en het Rijk. Maar ook is het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt onderweg.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **VEILIG**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Veilig. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. **Veiliger gedrag**

Wij gaan voor NUL verkeersslachtoffers en sluiten daarmee aan op de ambities van de provincie Noord-Brabant en het Rijk.



2. **Geen verkeersonveilige plekken meer, lagere snelheden**

Wij pakken de aandachtslocaties qua verkeersonveiligheid aan. Zowel op basis van data als vanuit de beleving. In situaties waar onveiligheid ontstaat tussen verschillende vervoerswijzen, maken we deze veiliger. We zorgen voor veilige schoolzones. Snelheid is de belangrijkste factor in de ernst van ongelukken (slachtoffers, doden). We zetten daarom in op snelheidsverlaging op zoveel mogelijk wegen.



3. **Doorontwikkeling datagedreven werken**

Betere registratie en data kan meer inzicht geven in de risico's. Wij verrijken de data door samenwerking voor een preventieve aanpak.





ONZE DROOM VOOR 2050: **GEZOND**

Bewegen maakt mensen gezond. In Eindhoven worden mensen gefaciliteerd, gestimuleerd en uitgedaagd om te bewegen. In Eindhoven hebben mensen een actieve levenshouding in een beweegvriendelijke omgeving. Een stad waar voetgangers en fietsers zich prettig kunnen verplaatsen. Een stad vol met mooie afwisselende (hard)loop- en

fietsroutes en een groene, levendige omgeving en grote parken als de Gennep Parken en het Landgoed de Wielewaal die dichtbij zijn. Een stad waar weinig hindernissen zijn, zoals drukke wegen, verkeerslichten of tegels die uitsteken. En omdat in Eindhoven alles dichtbij is, is lopen en fietsen wel zo makkelijk. In Eindhoven hoef je je geen zorgen te maken over de lucht, want die is schoon. En kan je in alle rust door de stad lopen, zonder last te hebben van bijvoorbeeld het lawaai van het verkeer.



WAAR WE BEWEGEN...
EN DE BUITENLUCHT ONS GOED DOET



WAAR WE GEZOND OUD WORDEN

UITLEG VAN ONZE DROOM: **GEZOND**

Nederlanders vinden gezondheid het allerbelangrijkste in het leven. Beweging is een van de belangrijkste voorwaarde voor een gezond leven. Door het stimuleren van lopen en fietsen is mobiliteitsbeleid in essentie ook gezondheidsbeleid. Beweging zorgt voor minder overgewicht en daarmee ook voor minder chronische ziekten, het verbetert de mentale gezondheid en stimuleert de ontwikkeling van kinderen. Mensen die wandelen of fietsen naar hun werk, scoren in vele opzichten hoger dan de auto- en treinreizigers en OV-gebruikers. Treinforenzen zijn weer meer tevreden met hun gezondheid dan autoforenzen. Forenzen, met name die met de auto reizen, slapen slechter en zijn vermoeider. Ook heeft het invloed op de levensverwachting. Zo blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek dat wanneer bij 12,5% van de korte-afstandsritjes (onder de 7,5 km) de fiets wordt gebruikt in plaats van de auto, dat deze toename aan lichamelijke activiteit leidt tot 3-14 maanden toename in levensverwachting.

Gezond door beweging

71% van de Eindhovenaren voldoet aan de nationale beweegrichtlijn. Dit is best goed, maar dit aantal dreigt te dalen. Op dit moment voldoen steeds minder Nederlanders aan de beweegrichtlijnen, blijkt uit onderzoek van het RIVM. Door ontwikkelingen als thuiswerken en digitalisering zitten we te veel en bewegen te weinig, met alle gezondheidsproblemen in onze samenleving van dien. Als we niets doen zet deze trend zich in de toekomst door. Eindhoven wil inzetten op een beweegvriendelijke omgeving, zodat mensen zich actief verplaatsen van A naar B, kunnen sporten en buitenspelen. Zo verklaart een groene, levendige omgeving en een prettige ondergrond bijvoorbeeld voor een groot deel hoe aantrekkelijk hardlopers de omgeving ervaren waarin zij hardlopen. En Eindhoven als stad heeft goede papieren: een verweving met het prachtige Brabantse landschap, goede, hoogwaardige sportvoorzieningen verspreid over de stad en groene wiggen die tot ver de stad indringen. Iedereen heeft in de directe omgeving van de woning toegang tot een groene plek. In de komende jaren wordt er veel

gebouwd op een klein oppervlakte in het centrum van Eindhoven. Wij willen dat mensen rustig een rondje kunnen hardlopen, een ommetje kunnen maken. Van de volwassen Nederlanders maakt ongeveer 70% maandelijks gebruik van de openbare ruimte om te sporten of (recreatief) te bewegen. Buitenspelen is wel populair, maar daar is begin deze eeuw wel een daling waar te nemen in de tijdsduur per dag. Nieuwe mobiliteitsontwikkelingen als de elektrische fiets bieden veel kansen om mensen meer te laten bewegen, vooral op de middellange afstanden, maar hebben tegelijkertijd het risico het aantal gewone fietsers te verlagen.

Gezond door andere aspecten

Daarnaast heeft mobiliteit ook op andere manieren impact op de gezondheid. Zo zorgt het wegverkeer tot luchtwegklachten, verminderde longfunctie, hart- en vaatziekten, hinder en slaapverstoring, letsel bij verkeersongevallen en sterfte. Maatregelen zijn daarom blijvend nodig om de gezondheidseffecten van wegverkeer te verminderen.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **GEZOND**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Gezond. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. Meer lopen en fietsen

Meer lopen en fietsen is gezond én essentieel voor het slagen van de mobiliteitstransitie. Daarnaast is het belangrijk dat de bereikbaarheid van parken, bos en sportvoorzieningen op peil blijft.



2. Minder overlast

Wij zetten in op het verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen de trillingen en het geluid van het verkeer.





ONZE DROOM VOOR 2050: **ONTSPANNEN**

In 2050 is mobiliteit niet alleen een noodzaak, maar ook een lust; een manier om te ontspannen. Eindhoven staat bekend als fijne, stressvrije stad waar iedereen welkom is. Mensen kunnen zich hier prettig verplaatsen. Met het stationsgebied als gastvrij startpunt nodigen wij inwoners en bezoekers uit voor een comfortabele reis met een hoge smile-, hoge fun- en lage gedoe-factor. Mensen kunnen

ontspannen, want het is duidelijk waar ze naar toe moeten. Verplaatsen is in Eindhoven gemakkelijk; routes zijn herkenbaar, inwoners en bezoekers zijn goed geïnformeerd en verplaatsen is zonder gedoe. Verplaatsen in Eindhoven is een beleving, een ontdekkingsstocht met afwisselende creatieve routes vol met design, waar iedereen zich prettig kan verplaatsen. Verplaatsen in Eindhoven is een beleving, een ontdekkingsstocht met afwisselende creatieve routes vol met design, waar iedereen zich prettig kan verplaatsen. Lekker ontspannen verplaatsen kijkend naar onze stad, want er valt wat te zien in Eindhoven!



WAAR WE KUNNEN ONTSPANNEN



HIER ZIEN WE STADSE REURING
EN DORPSE RUST

UITLEG VAN ONZE DROOM: **ONTSPANNEN**

Iedereen heeft ontspanning nodig. Ontspanning is goed voor lichaam en geest en maakt ons beter opgewassen tegen stress. We willen aan de ene kant de gedoe-factoren verlagen, dat wil zeggen het elimineren van geestelijke inspanning, de mentale belasting. Aan de andere kant willen we de 'smile-factoren' verhogen, door beleving toe te voegen. Niet alleen sober, veilig en doelmatig, maar de verplaatsing zo organiseren dat inwoners en bezoekers zich welkom voelen, controle hebben en ontspannen zijn. Hoe mooi zou het zijn als iedere verplaatsing in Eindhoven ook een positieve, ontspannen ervaring is?

Goed geïnformeerd en prettig verplaatsen

Mobiliteit is niet alleen zo snel mogelijk van A naar B komen, maar kan ook ontspannen zijn. Het gevoel van controle en de voorspelbaarheid van de verplaatsing spelen een belangrijke rol bij het ervaren van stress. In een groeiende stad kunnen de drukte, vertraging en onvoorspelbaarheid stress geven tijdens onze verplaatsingen. Zo blijkt uit onderzoek dat het woon-werkverkeer gemiddeld gezien het minst prettige moment van de dag is. Altijd de juiste informatie voorhanden, gemakkelijk en snel kunnen overstappen en het wachten aangenaam maken kunnen bijdragen aan een ontspannen verplaatsing. Zeker als we steeds meer verschillende vervoermiddelen gebruiken is het belang van duidelijkheid, een prettige overstap en fijn wachten belangrijk. Ontwikkelingen als de digitalisering, autonome voertuigen en big data kunnen in 2050 kunnen bijdragen aan een ontspannen verplaatsing. Ook hier zit de uitdaging: voor mensen die daar goed mee om kunnen gaan, een zegen. Voor de minder digitaal vaardigen kan dit stress geven. En ook daar willen we rekening mee houden.



BUDRAGE MOBILITEIT AAN **ONTSPANNEN**

Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Ontspannen. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op:



1. **Prettig verplaatsen, geen gedoe**

Wij zetten in op gemakkelijk oriënteren, plannen van onze verplaatsingen en gemakkelijk gebruik van vervoerwijze.



2. **Gastvrij**

Wij zetten in op goed vindbare reis- en vervoersinformatie voor iedereen, ook in tijdelijke situaties.



DEEL II. ACTIE-AGENDA 2030



VAN DROMEN NAAR DOEN

Het is nu zaak om concrete stappen te zetten richting onze dromen. Dit deel II – Actieagenda beschrijft hoe we met mobiliteit stappen zetten richting onze dromen. Er is een balans gezocht in de verschillende dromen en we hebben keuzes gemaakt. De concrete stappen zijn per droom uitgewerkt en geland in een samenhangend pakket.

De pakketten zijn het startpunt voor concrete realisatie, maar niet in beton gegoten. Het geeft een beeld van waar wij nu staan in ons denken en doen. In de komende jaren worden deze stappen uitgevoerd, samen met de stad. En daarbij volgen we als innovatieve stad nauwgezet de trends en ontwikkelingen. En zo onze dromen dichterbij te halen. Wij gaan vooruit, ga je mee?



INHOUD VAN DIT DOCUMENT

Dit document geeft een beeld van onze dromen voor 2050 en welke waarde mobiliteit daarin heeft. Dit document bestaat uit de volgende onderdelen:

1. UITWERKING PER DROOM

In dit onderdeel is per droom beschreven welke stappen in de komende jaren worden gezet richting onze toekomstdromen en welke keuzes hiervoor zijn gemaakt.

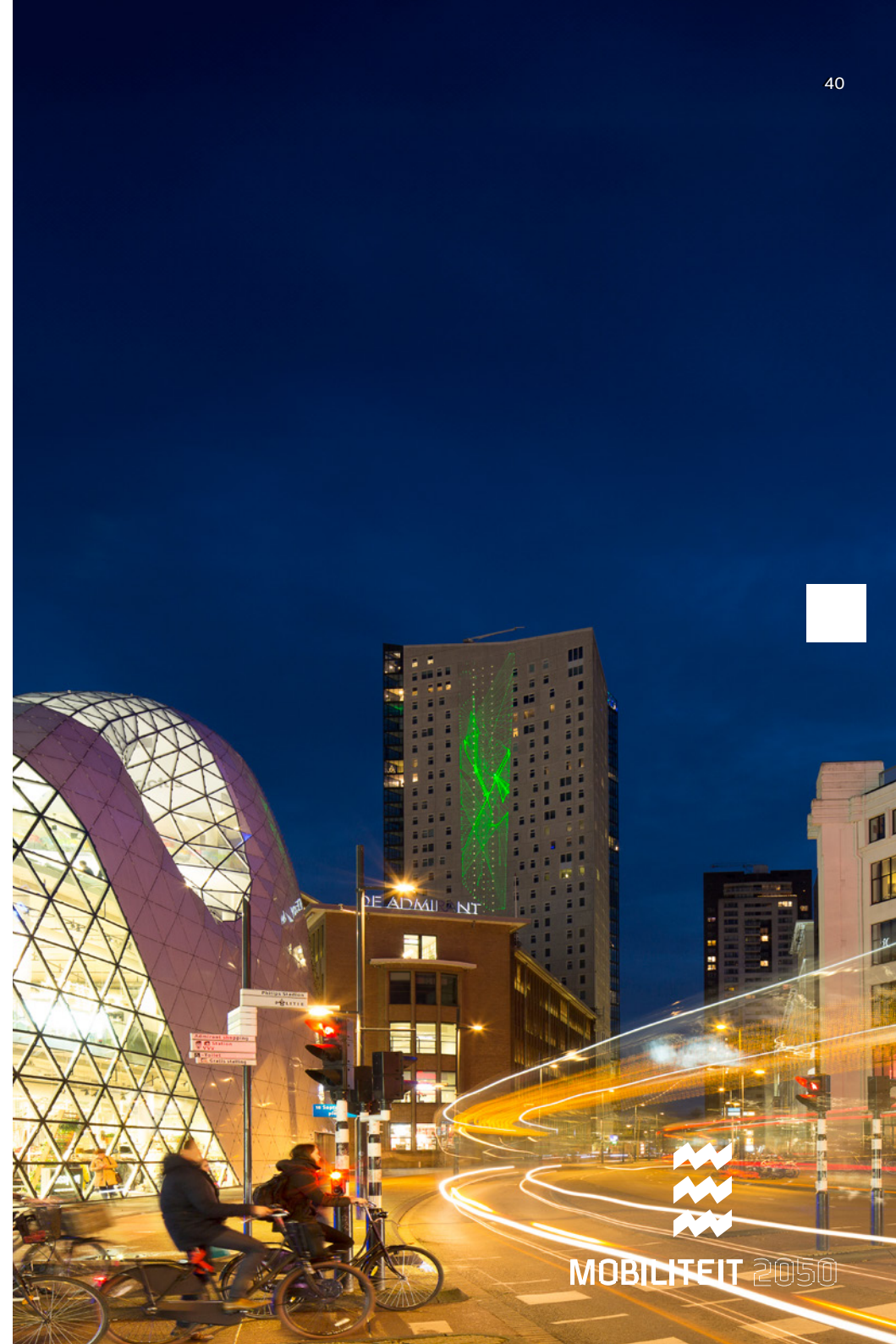
2. ACTIEPAKKET PER DROOM

In dit onderdeel worden samenhangende pakketten per droom gepresenteerd. Er zijn drie pakketten uitgewerkt:

- Actiepakket I: 2024-2026
- Actiepakket II: 2027-2030
- Actiepakket III: 2030 en verder

3. UITVOERING EN ORGANISATIE

In dit onderdeel worden een aantal uitgangspunten benoemd in de uitvoering en organisatie van de stappen die in de komende jaren worden uitgevoerd.



UITWERKING PER DROOM





UITWERKING VAN DE DROOM **VERBINDING**

Mobiliteit draait in essentie om verbinding. Mobiliteit faciliteert onze ontmoetingen, het brengt mensen bij elkaar, familie, relaties, werkgevers en werknemers, docenten en leerlingen, artiesten en bezoekers, teams bij de wekelijkse trainingen en wedstrijden, etc. Mobiliteit verbindt niet alleen mensen met elkaar, maar ook hele stadsdelen. En Eindhoven is natuurlijk geen eiland, we zijn verbonden met de Brainport regio, de rest van Nederland en verder.

Wij werken in de komende jaren aan verbinding door in te zetten op:



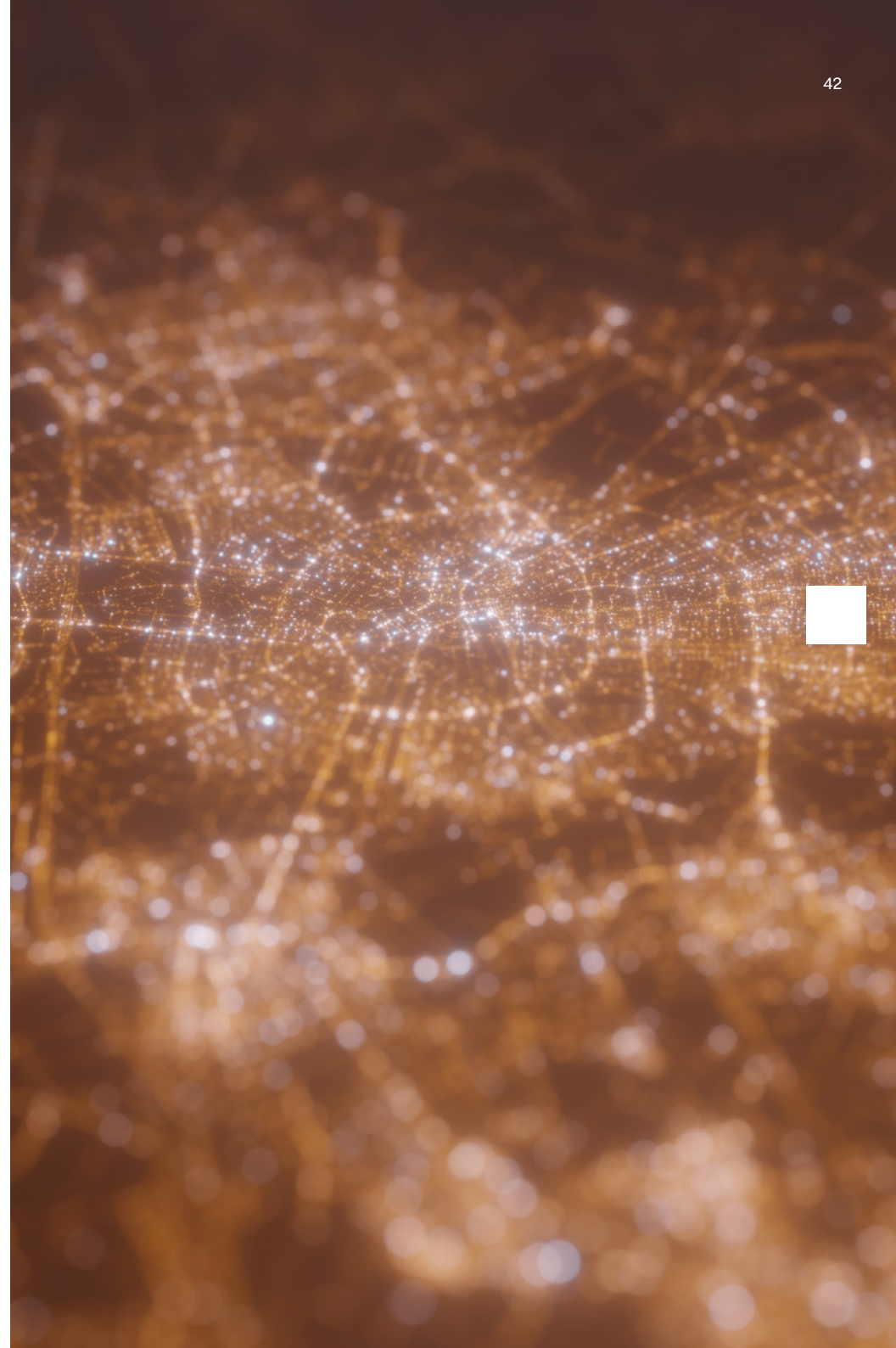
1. ALLES IS DICHTBIJ



2. EEN PASSEND NETWERK VOOR ELKE VERVOERWIJZE



3. HUBS ALS VERBINDENDE SCHAKELS

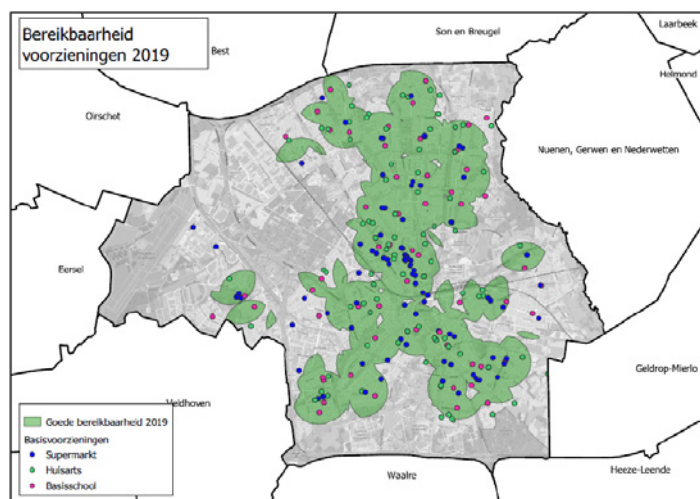


1. ALLES IS DICHTBIJ

Verbinding begint bij een stad waar alles dichtbij is. Een stad waar alles op loop- of fietsafstand is en waar het leven zich afspeelt in de buurt, in de wijk. Eindhoven als '15-minutenstad': waar de basisvoorzieningen (huisarts, supermarkt, basisschool) en ontmoetings- en verblijfsplekken bij wijze van spreken binnen een kwartier lopen bereikbaar zijn. Grotere voorzieningen die je niet elke dag bezoekt zijn binnen een kwartier fietsen te bereiken.

Eindhoven heeft een uitstekende basis voor een 15-minutenstad

Eindhoven is al goed op weg! Voor heel veel Eindhovenaren zijn de dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten lopen te bereiken. Op wijk- en buurtniveau zijn dit vooral de dagelijkse voorzieningen (huisarts, supermarkt en de basisschool), Op de eerste afbeelding is in groen weergegeven waar de dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten te bereiken zijn. Op stedelijk niveau zijn dit bijvoorbeeld de belangrijke werk-, centrum-, groen- en

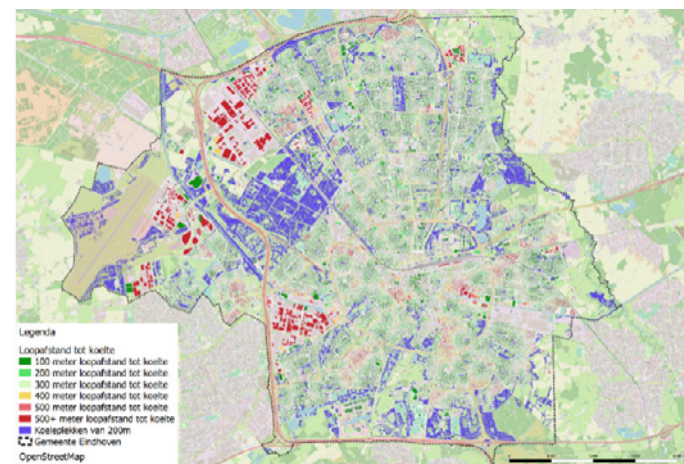


Afbeelding 1. afstand tot basisvoorzieningen

ontspanningsgebieden; de onderwijsclusters, ziekenhuizen, de oude dorpskernen en de vervoersknooppunten binnen 15 minuten fietsen bereikbaar. In de tweede afbeelding is met kleuren de afstand weergegeven tot groene plekken met ontmoetings- en verblijfskwaliteit.

Voor gezonde verstedelijking is het versterken van lopen en fietsen essentieel

De groei van de stad zet zich de komende jaren door. Inzetten op een stad waar alles dichtbij is, draagt niet alleen bij aan een beter verbonden stad, maar is ook essentieel voor gezonde verstedelijking en de mobiliteitstransitie. Want als alles dichtbij is, lopen en fietsen mensen meer. Vervoer wordt hiermee duurzamer, gezonder en neemt minder ruimte in beslag. In de komende jaren zal gemeente Eindhoven de nabijheid van voorzieningen versterken en wordt lopen en fietsen nog beter gefaciliteerd. Niet alleen kwalitatieve routes, maar ook veilig, toegankelijk, comfortabel en aantrekkelijk.



Bron: TAUW

Afbeelding 2. afstand tot groene ontmoetings- en verblijfsplekken

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Het fiets- en loopnetwerk verbindt de inwoners met de dichtstbijzijnde dagelijkse voorzieningen en OV-halten



We zetten in op wijkgerichte uitwerkingsplannen met meer focus op lopen en fietsen (o.a. door het oplossen van barrières en invullen van missing links). De grote (her)ontwikkelingslocaties worden voorbeeldwijken voor lopen en fietsen.



Uitbreiden van voetgangersgebieden. Te beginnen met het centrum (o.a. Begijnenhof, Stadhuisplein, De Bergen), maar mogelijk ook andere stadsdeelcentra of (her)ontwikkelgebieden.

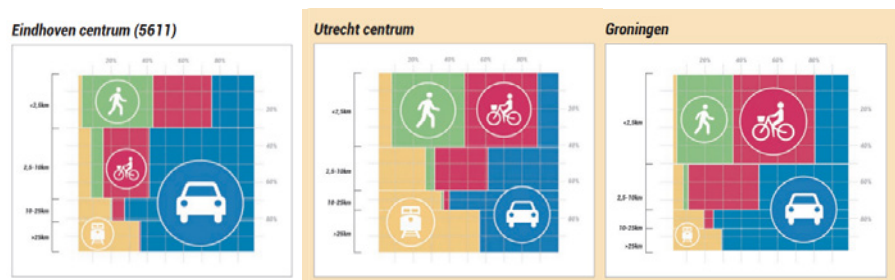


2. EEN PASSEND NETWERK VOOR ELKE VERVOERWIJZE

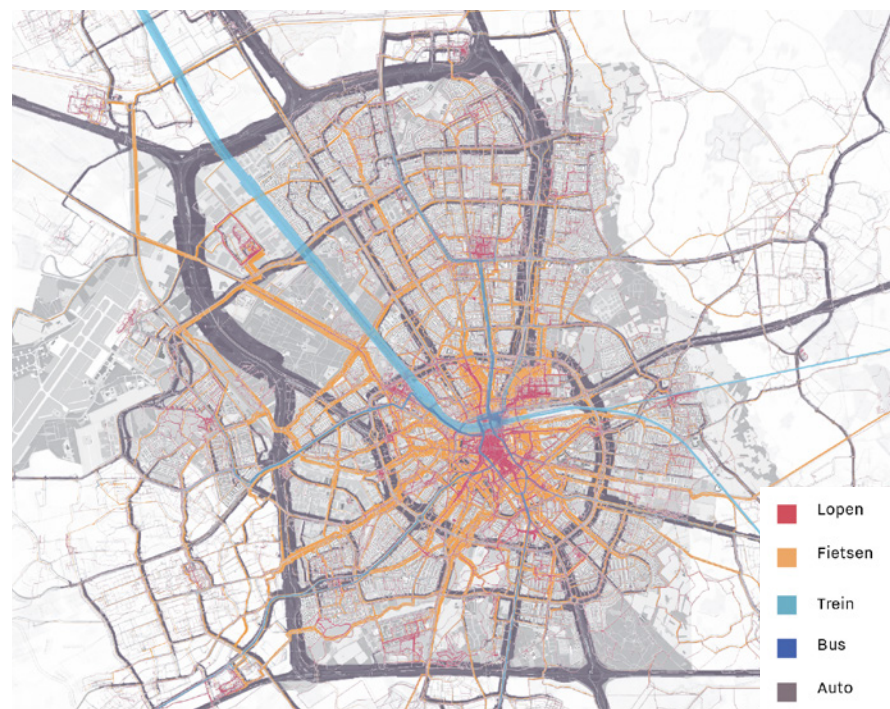
Eindhoven is verbonden via het netwerk. Zo kunnen inwoners en bezoekers overal in de stad komen en zich op verschillende manieren verplaatsen. Om Eindhoven goed te blijven verbinden zal het netwerk versterkt moeten worden en de kracht van alle vervoerwijzen gebruikt moeten worden.

Het netwerk van alle vervoerwijzen binnen Eindhoven

Het netwerk van Eindhoven wordt goed gebruikt. In de afbeelding hiernaast is per vervoerwijze weergegeven waar inwoners en bezoekers zich verplaatsen. Hier is te zien in welke mate men loopt, fietst en het OV gebruikt. Vooral binnen de Ring heeft lopen en fietsen – al dan niet in combinatie met het OV – een hoofdrol. Het autoverkeer verloopt vooral via de hoofdwegen (Randweg, Ring en radialen daartussen). Tegelijkertijd zien we in onderstaande afbeelding dat ten opzichte van andere steden, zeker in het centrum, de auto nog veel wordt gebruikt.



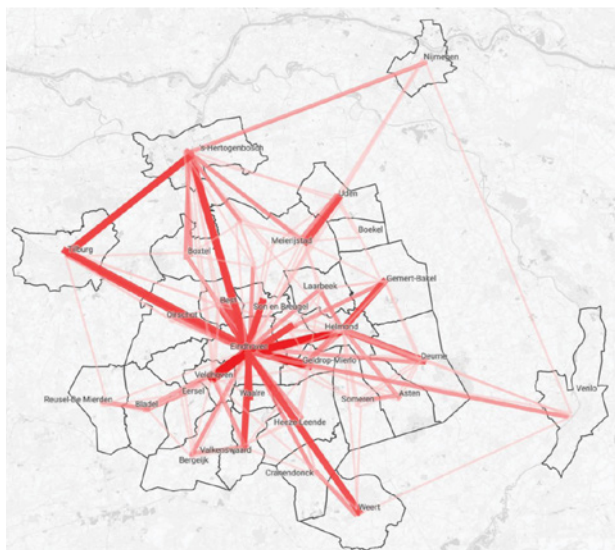
Afbeelding 3. In het centrum wordt relatief veel auto gereden op alle afstanden



Afbeelding 4. De veelgebruikte routes in Eindhoven per vervoerwijze

Aansluiten op het netwerk buiten Eindhoven

Eindhoven is het centrum van de Brainport regio. Voor Eindhoven en de hele Brainport regio is het van groot belang dat Eindhoven goed verbonden is met de regio, de rest van Nederland én het buitenland. Regionale verbindingen worden veelvuldig gebruikt voor woon-werk verkeer, maar ook educatieve én recreatieve verplaatsingen. Het aantal woon-werk verplaatsingen vormt het grootste deel van het totaal aantal verplaatsingen. Naast de omliggende kernen is er ook een groot aantal woon-werk verplaatsingen tussen Brabantse steden en Weert. Verplaatsingen voor onderwijs zijn er behalve binnen de stadsregio ook sterk over langere afstanden. De recreatieve verplaatsingen gaan voornamelijk over iets kortere afstanden. Hier vormen Eindhoven en Helmond de belangrijke centra.



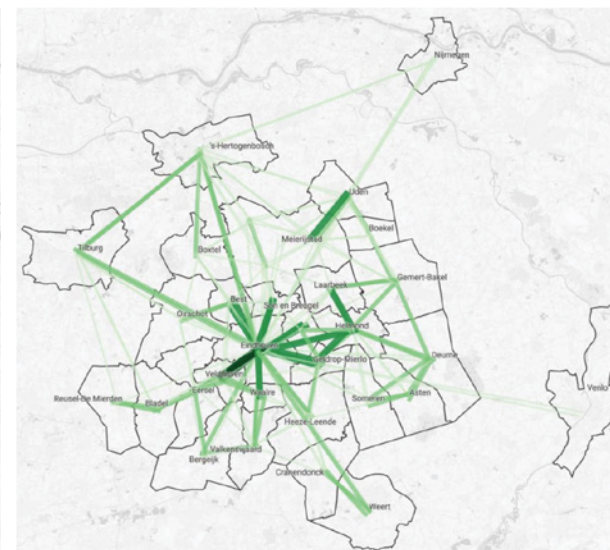
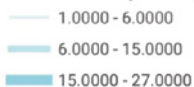
Legenda

Verplaatsingen voor werk



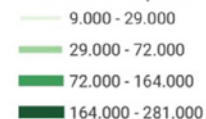
Legenda

Educatieve verplaatsingen



Legenda

Recreatieve verplaatsingen



Afbeelding 5. Verplaatsingen buiten Eindhoven: werk, educatie en recreatie

Voor gezonde stedelijke verdichting is de kracht van alle vervoerwijzen nodig

Om de toekomstige groei in het aantal verplaatsingen te faciliteren zullen we de netwerken voor alle vervoerwijzen moeten versterken. Iedere vervoerwijze heeft daarin een eigen plek in de stad.

Lopen, fietsen en HOV stadsbreed, maar vooral in woon- en verblijfsgebieden

De kracht van lopen en fietsen zullen we nóg beter moeten benutten, stadsbreed, maar vooral in de woon en verblijfsgebieden. Voor de toekomst hebben lopen en fietsen vooral binnen de Ring en in verblijfsgebieden prioriteit. Het HOV-netwerk behoudt ook in de toekomst een belangrijke functie om grote groepen mensen te vervoeren naar de belangrijke werk- en

bezoekgebieden in en om de stad en vanuit de kernen in de regio. Het HOV-netwerk wordt versterkt. Een netwerk van overstappunten (P+R's, hubs) maakt dat ieder zijn eigen duurzame en meest geschikte keuze kan maken om zich te verplaatsen. Zodra de bestemming in zicht is, wordt elke reiziger voetganger** en dient die veilig, comfortabel en aantrekkelijk te kunnen lopen.

Auto op hoofdwegen (Randweg, Radialen en Ring)

De Ring zien wij als de belangrijke verdeler voor autoverkeer binnen de stad. Om de kwaliteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer te versterken, is het nodig dat doorgaand autoverkeer zich vooral verplaatst via de hoofdwegen (Randweg, Radialen en Ring) en niet door het centrum en andere verblijfsgebieden. Via de Randweg, Radialen en de Ring zijn de diverse gebieden in de hele stad voor de automobilist te bereiken.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Lopen en fietsen staan op één en we investeren in een loop- en fietsnetwerk met voldoende comfort en aantrekkelijkheid



Weghalen van fysieke barrières en hindernissen voor voetgangers en fietsers op routes



Versterking en uitbreiding van het HOV netwerk (o.a. de Brainportlijn)



De Randweg is de belangrijkste verdeler óm de stad; we werken met Rijk en provincie aan een lange termijnpakket en financierings-afspraken voor verbetering van het hoofdwegen- én onderliggend wegennet



De Ring is de belangrijkste verdeler in de stad; we starten de komende jaren met minimaal 3 ongelijkvloerse kruisingen op de Ring en een Nieuwe Fuutlaan met aansluiting op de Ring



De Radialen zijn de belangrijkste verbindingen tussen de Randweg en de Ring; we brengen de radialen op orde, goed ingepast in hun stedelijke omgeving (o.a. Karel de Grotelaan)

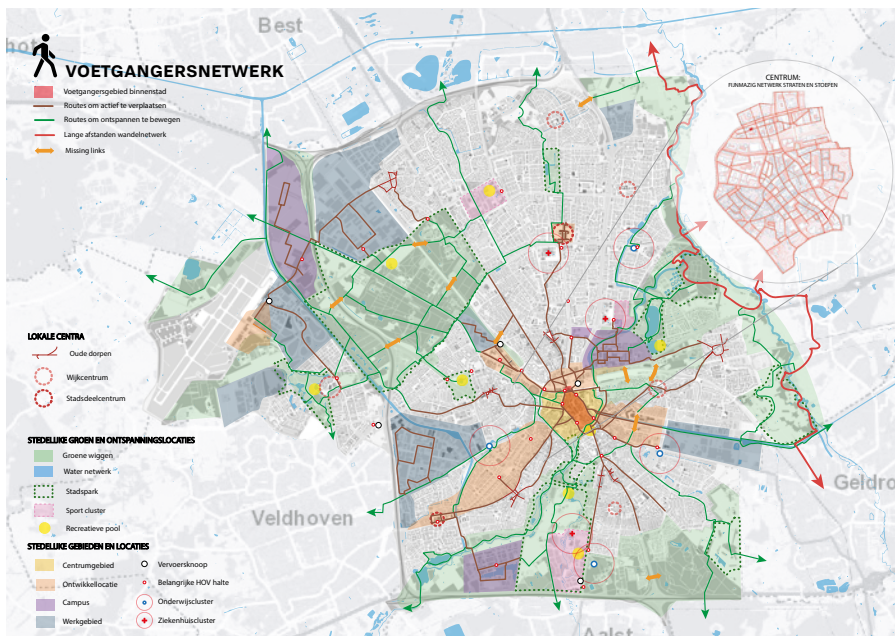
** waar we spreken over 'voetgangers' bedoelen we iedereen die zich lopend of rollend op wandeltempo door de stad beweegt

De vastgestelde netwerken per vervoerwijze

Voor iedere vervoerwijze zijn streefbeelden op kaart gezet waar in de komende jaren naar toe gewerkt wordt. In onderstaande afbeeldingen zijn deze streefbeelden weergegeven.

Voetgangersnetwerk

Wij zetten in op het realiseren van een hoogwaardig voetgangersnetwerk op stadsniveau. Zowel om actief te verplaatsen van A naar B binnen de 15-minuten stad, als voor meer ontspannen bewegen. Ook de verbindingen met het buitengebied en de omliggende gemeenten worden gelegd.



Afbeelding 6. In de komende jaren werken wij aan dit voetgangersnetwerk (zie bijlage 3)

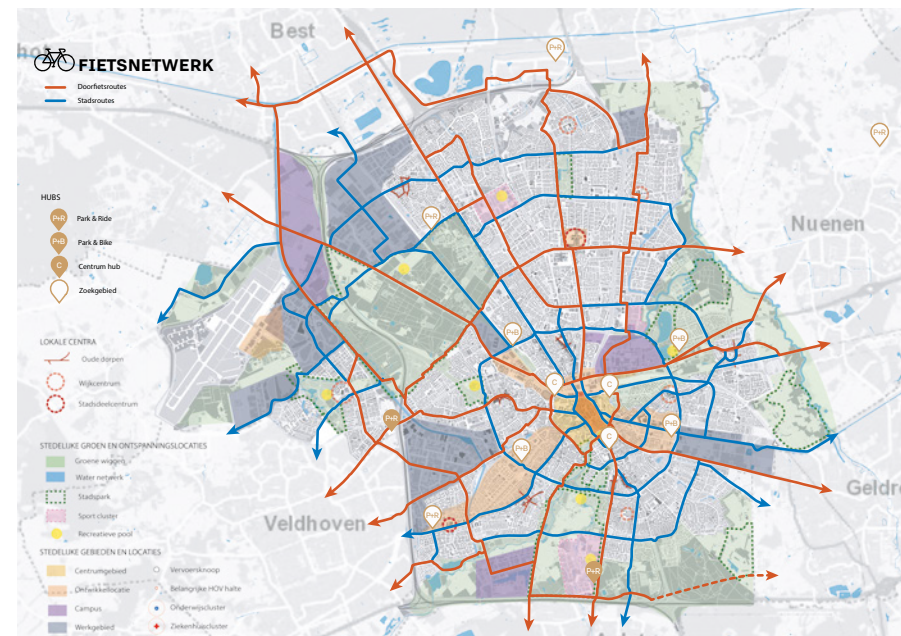
WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Per vervoerwijze stellen we een streefbeeld voor het toekomstige netwerk vast (zie afbeeldingen)

Fietsnetwerk

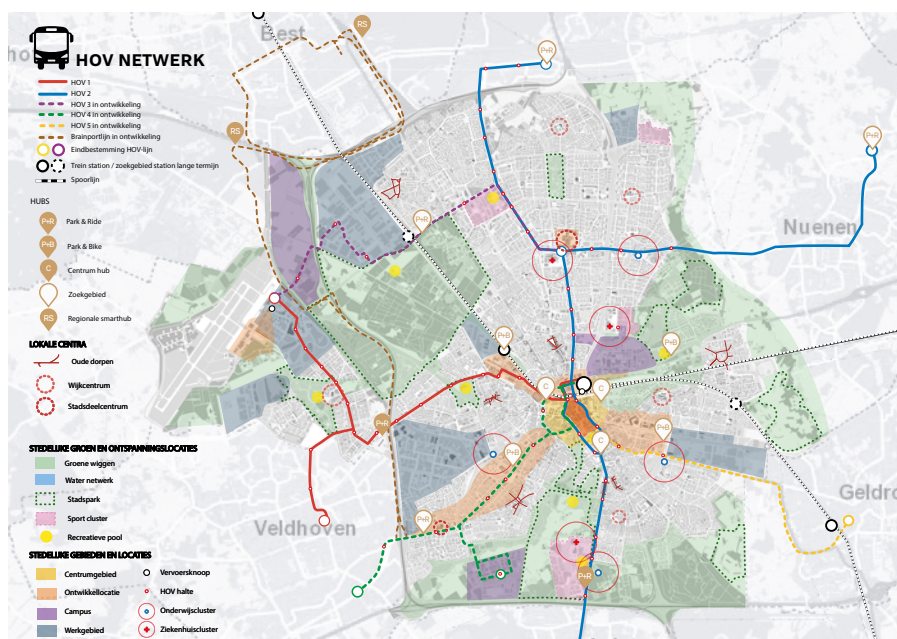
Het fietsnetwerk wordt met doorfietsroutes en stadsroutes verder doorontwikkeld en aangesloten op de regionale F-routes. De Slowlane blijft een bijzondere verbindende route langs alle belangrijke Brainportlocaties.



Afbeelding 7. In de komende jaren werken wij aan dit fietsnetwerk (zie bijlage 3)

Versterking en uitbreiding van het HOV-netwerk

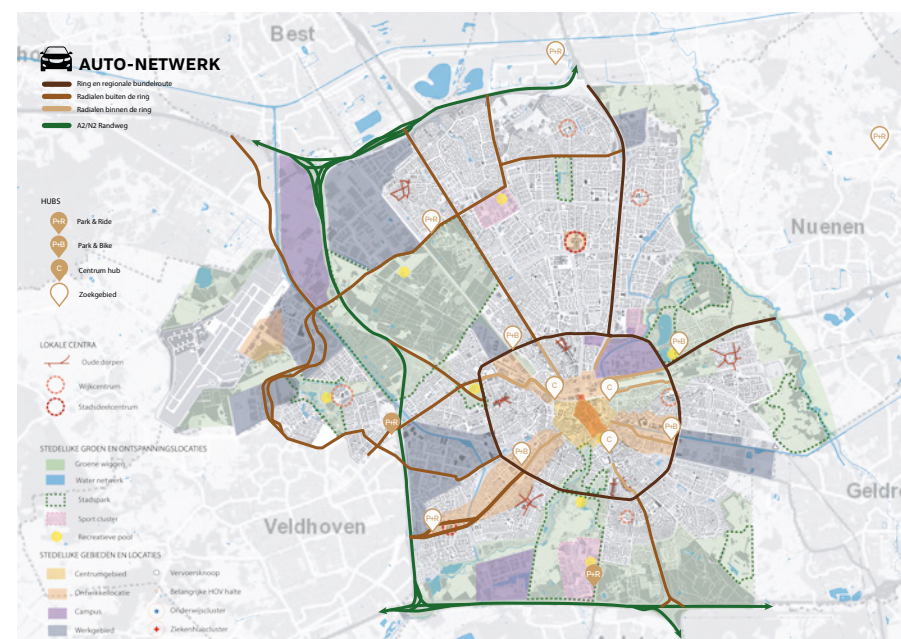
Wij breiden het HOV-netwerk verder uit. Hieronder weergegeven is het doorontwikkelde HOV-netwerk met HOV3 (WoensXL – Airport), HOV4 (CS – ASML/De Run/HTC), de westelijke tangente met de Brainportlijn Best – Eindhoven Noordwest – De Run – HTCE en HOV5 (Geldrop).



Afbeelding 8. In de komende jaren werken wij aan dit HOV netwerk (zie bijlage 3)

De Ring is de belangrijkste verdeler

De Randweg is de belangrijkste verdeler van het autoverkeer óm de stad. De Ring is dat ín de stad. Om de Ring als alternatief voor doorgaand autoverkeer door het centrum aantrekkelijker te maken én de veiligheid en oversteekbaarheid van de dwarsverbindingen te verbeteren worden minimaal drie extra ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd om de verbinding te verbeteren.



Afbeelding 9. In de komende jaren werken wij aan dit auto-netwerk (zie bijlage 3)

We maken afgewogen keuzes op plekken waar routes elkaar kruisen

Waar belangrijke prioritaire routes (lopen, fietsen, OV, auto) elkaar onderling kruisen worden afgewogen keuzes gemaakt. Het regionale opgestelde Multimodaal Netwerkkader is daarvoor een belangrijk hulpmiddel. Binnen de stad voor alle geregelde kruisingen is dat uitgewerkt in de Nota Verkeerslichten.

Waar belangrijke fiets- en HOV-routes kruisen met het autoverkeer op de Ring richten we ons op oplossingen die verkeersveilig zijn, de verbindingen voor duurzaam vervoer versterken én tevens de afwikkeling voor het autoverkeer waarborgen of verbeteren. Dat kan door aanpassingen in de verkeerscirculatie, door slimme aanpassingen in de bestaande situatie of door grootschaliger ongelijkvloerse oplossingen, zoals de geplande fietstunnel Beemdstraat/Limburglaan en de ongelijkvloerse kruising HOV4-Karel de Groteplein.



3. HUBS ALS VERBINDENDE SCHAKELS

Hubs vormen de verbindende schakels in onze verplaatsingen. Het zijn de plekken waar verschillende vervoerwijzen samenkomen en mensen kunnen overstappen. Voor de mobiliteitstransitie zijn verplaatsingen met een of meer overstappen essentieel. Om verplaatsingen met verschillende vervoerwijzen mogelijk en aantrekkelijk te maken, zal Eindhoven in de komende jaren inzetten op hubs op alle schaalniveaus.

Hubs met diverse functies en schaalniveaus

Mobiliteitshubs in Eindhoven hebben vooral drie functies; het aanbieden van deelmobiliteit, het faciliteren van de overstap van de ene op de andere vervoerwijze en tot slot het (op afstand) parkeren van de (eigen) auto. Hubs hebben in Eindhoven verschillende verschijningsvormen op allerlei schaalniveaus. Om te beginnen bij de grootste: Eindhoven Airport is het internationale entreepunt gekoppeld aan het luchtvaartverkeer. Daarnaast is Eindhoven Centraal dé centrale mobiliteitshub (lokaal, regionaal, (intern) nationaal) voor de stad; de plek waar alles samenkomt en een gastvrije entree vormt voor de stad. Eindhoven heeft daarbij ook belangrijke regionale hubs, P+R, P+Bikes en kleinere wijk en buurthubs voor bijvoorbeeld deelmobiliteit.





Hubs worden een steeds belangrijker onderdeel van het netwerk

In de toekomst vormen hubs een steeds belangrijker onderdeel in ons netwerk, zowel in de stad als in de regio. Zeker gezien de gewenste mobiliteitstransitie, waar verplaatsen met verschillende vervoerwijzen steeds meer zal voorkomen. Het worden steeds meer plekken waar diverse reizen en diensten slim en efficiënt met elkaar verbonden worden, gemakkelijk overstapt kan worden en aangename, levende plekken zijn.

Succes van hubs is afhankelijk van andere maatregelen

Voor het succes van hubs is ook beleid nodig op andere terreinen. Zo wordt het succes van hubs in belangrijke mate bepaald door bijvoorbeeld goede aansluitingen op het fiets-, wandel- en OV-netwerk, parkeerbeleid en de werkgeversaanpak.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Verbetering van huidige stations en onderzoek naar haalbaarheid van nieuwe treinstations op termijn (Eindhoven noordwest, Tongelre), waarmee het bereik voor de trein in de stad wordt vergroot



Realiseren Regionale hubs aan de snelwegen, conform het Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs



Aan elke HOV-as realiseren we een P+R (zoekgebieden voor nieuwe P+R's aan HOV3 en HOV4 en aanvullende P+R's bij Ekkersrijt en Gerwen aansluitend op HOV2)



Hubs aan de Ring (P+Bike) aan doorfietsroutes, waar op kortere afstand van het centrum kan worden overstapt op de deelfiets



Ontwikkeling van een stadsbreed dekkend netwerk van buurt- en wijkhubs samen met deelmobiliteit, ook in werkgebieden



UITWERKING VAN DE DROOM VRJHEID VOOR IEDEREEN

Iedereen heeft het recht om te gaan en staan waar men wil. Eindhoven is een stad die kansen biedt voor iedereen. Wie zich goed kan verplaatsen, kan naar school, naar werk, naar de stad en daadwerkelijk deelnemen aan de maatschappij. Een stad waar iedereen alle mogelijkheden heeft om zich door de stad te bewegen, te ondernemen en zich te ontplooiën. Een stad met een omgeving zonder beperkingen.

Wij werken in de komende jaren aan vrijheid voor iedereen door in te zetten op:



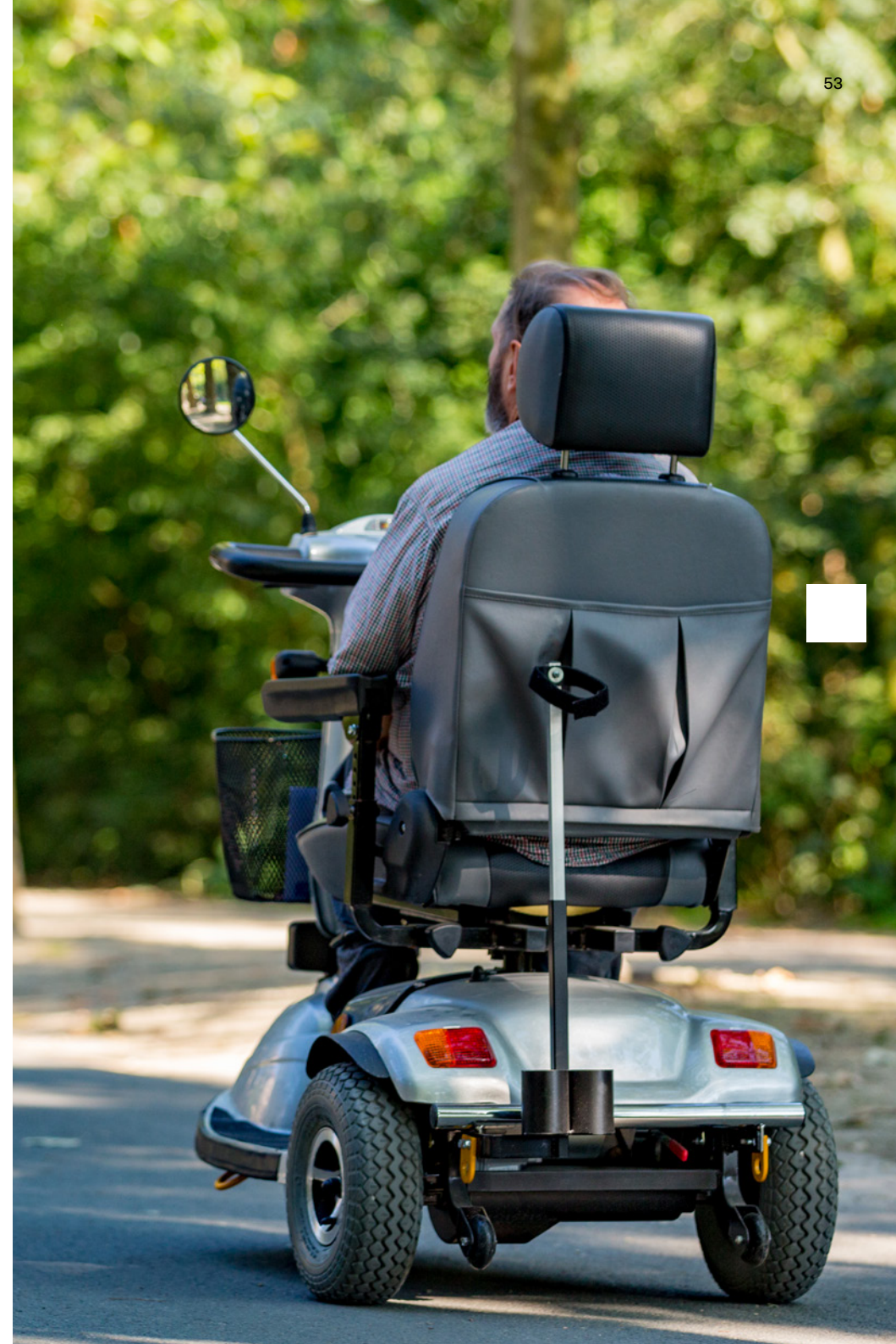
1. VERVOER IS BESCHIKBAAR EN BETROUWBAAR



2. IEDEREEN EEN BETAALBAAR DUURZAAM
VERVOERSALTERNATIEF



3. VERVOER IS TOEGANKELIJK



1. VERVOER IS BESCHIKBAAR EN BETROUWBAAR

Mobiliteit geeft de vrijheid om overal te gaan en staan waar we willen. Wij streven ernaar dat je je in Eindhoven kan verplaatsen, waar en wanneer je er ook bent. Dit doen we door de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van vervoer te vergroten. Hierin faciliteren we ook nieuwe type vervoermiddelen, zoals de e-bike, reizen we steeds sneller en dus ook verder. Hierdoor vergroot mobiliteit letterlijk onze wereld.

Beschikbaarheid van type vervoerwijzen

De beschikbaarheid van verschillende typen vervoer heeft in de afgelopen jaren een enorme vlucht genomen. Steeds meer vervoermiddelen komen op de markt in alle soorten en maten. Deze brede beschikbaarheid aan type vervoermiddelen blijven wij in Eindhoven faciliteren, dus ook de nieuwe typen vervoermiddelen die nog komen. We willen vooral de duurzame vervoersvormen in Eindhoven tot een volwaardig alternatief maken.



Afbeelding 10. Beschikbare vervoerwijzen in Eindhoven anno 2010 en 2023

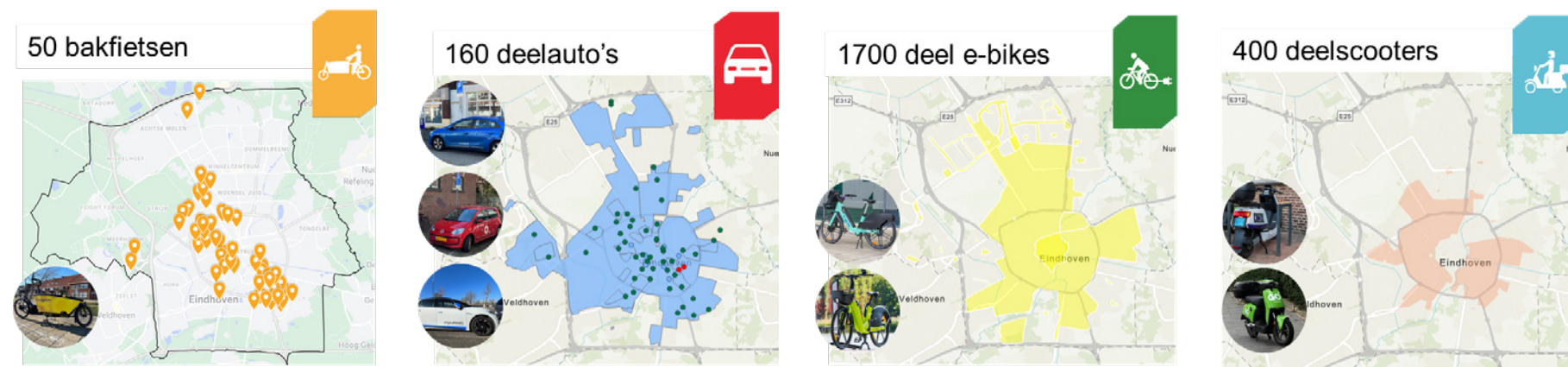


Beschikbaar en betrouwbaar OV

Tijdens ons traject is meermaals aangegeven hoe belangrijk de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV is voor inwoners. Bijvoorbeeld door frequenter te rijden, meer doorgaande buslijnen en door bussen aan de dagranden te laten reizen. Ook de stiptheid en betrouwbaarheid worden genoemd als belangrijke thema's om in samenwerking met vervoerders aan te blijven werken. Omdat de concessie de verantwoordelijkheid is van de provincie, worden in de komende jaren hierover de gesprekken gevoerd met de provincie Noord-Brabant en vervoerder.

Beschikbaarheid van vervoer op hubs

Naast het behouden van onze bushaltes, is deelvervoer een volwaardig onderdeel van het mobiliteitsaanbod en vormt een onmisbare schakel in onze verplaatsingen. Cruciaal hiervoor is dat deelvervoer in de hele stad te vinden is en voor iedereen beschikbaar is en de overlast zoveel mogelijk wordt beperkt. In de afbeelding hiernaast zijn de plekken waar op dit moment de verschillende vervoerwijzen in de stad beschikbaar zijn weergegeven. Het aantal zal blijven groeien in de toekomst, en dat geeft kansen om diverse vervoerwijzen stadsbreed binnen handbereik te hebben.



Afbeelding 11. Huidig aantal deelmobiliteit per type vervoerwijze

Beschikbaarheid door een stadsbreed dekkend netwerk van hubs

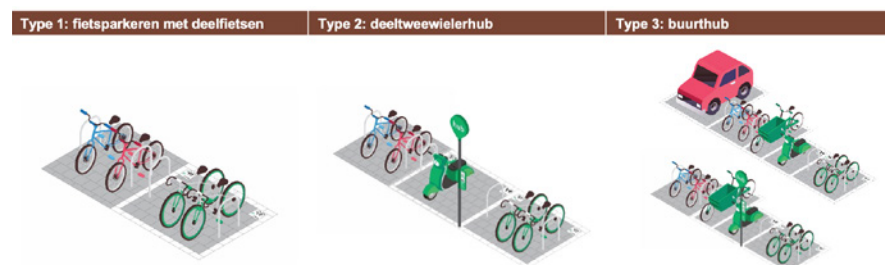
Voor de komende jaren zetten wij in op een stadsbreed dekkend netwerk van mobiliteit. Dit doen we door het toevoegen van hubs in combinatie met deelmobiliteit en het toevoegen van fietsparkeren. Zo is er altijd en overal mobiliteit voorhanden.

We realiseren een dekkend netwerk van locaties voor fietsparkeren en parkeren van deeltweewielers in de stad. Hierbij maken we de overstap van het huidige systeem van free floating aanbod van deelvervoer naar vaste parkeerhubs voor deelfietsen en –scooters, waar mogelijk gecombineerd met deelauto's.

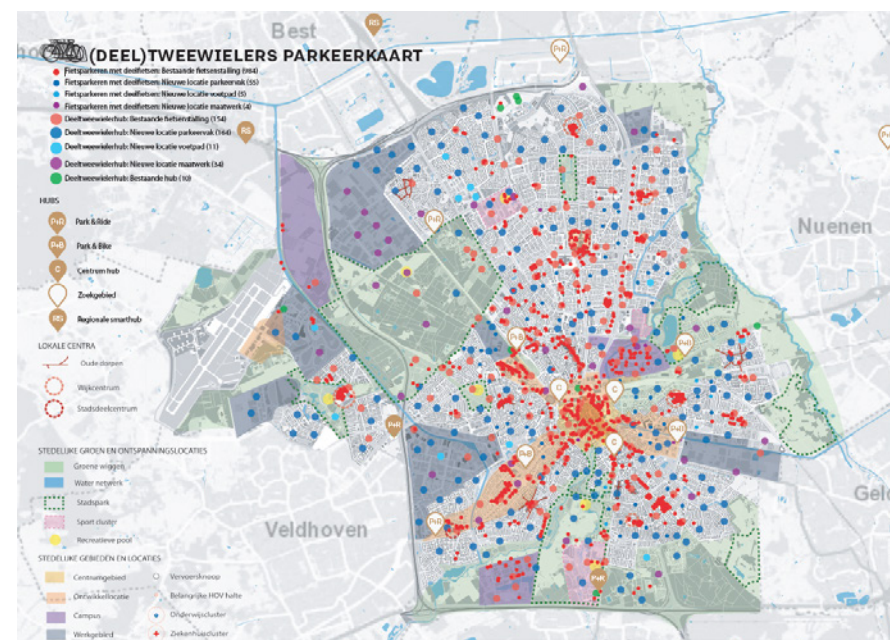
Hubs zijn herkenbaar en logisch geordend

Vanuit een gezonde balans tussen de belangen voor de gebruiker, de markt en de overheid wordt het aanbod van deelvervoer aantrekkelijk en logisch geordend. Deelvervoer is niet alleen digitaal zichtbaar in de app maar ook fysiek zichtbaar in een parkeerhub.

De locaties van de parkeerhubs zijn logisch voor de gebruiker, goed zichtbaar en liggen nabij bestemmingen zoals supermarkten, HOV-haltes, scholen etc. Waar mogelijk worden bestaande fietsstallingen uitgebreid. Als dat niet mogelijk is, is het principe mobiliteit voor mobiliteit toegepast en komen de parkeerhubs op bestaande parkeerplaatsen of, in het uiterste geval, op een breed voetpad. De maximale afstand tussen de parkeerhubs is 300 tot 400 meter en er is gekozen voor drie typen stallingen.



Afbeelding 12. Verschillende type hubs (zie bijlage 3)



Afbeelding 13. De bovenstaande (deel)tweewielersparkeerkaart (december 2023) wordt nog doorontwikkeld (zie bijlage 3)



WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Vergroten van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van OV in samenspraak met de provincie Noord-Brabant en vervoerder (avond, weekend en dagranden, Eindhoven Airport).



We verbeteren de informatievoorziening over het totale keuzepalet aan vervoersmogelijkheden



Systeem van hubs en deelmobiliteit wordt in samenspraak met de regio als onderdeel van het mobiliteitsaanbod regionaal uitgebouwd



We zetten in op borging van de samenhang tussen de nieuwe OV-concessie met hubs en deelmobiliteit

2. IEDEREEN EEN BETAALBAAR DUURZAAM VERVOERSALTERNATIEF

Werken aan betaalbaar vervoer

Vrijheid voor iedereen betekent ook dat vervoer betaalbaar is. We willen iedereen de kans geven om zich te kunnen verplaatsen en nemen hierbij (waar mogelijk) financiële barrières weg die dit belemmeren. Zodat iedereen gebruik kan maken van een duurzaam vervoersalternatief. De wens is dat niemand buiten de boot valt bij de mobiliteitstransitie en de doorontwikkeling naar elektrisch vervoer in de stad.

We voeren daarvoor een scan uit van de bereikbaarheidszekerheid (reistijd en kosten) in geheel Eindhoven. We blijven maatwerkoplossingen bieden voor mensen die het nodig hebben. Dit is bijvoorbeeld nodig bij de invoering van de ZE-zone (zie droom 'Schoon' voor de verdere uitwerking).

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



We geven uitvoering aan de Citydeal 'Fietsen voor iedereen'



We zetten in op betaalbare (tijdelijke) oplossingen voor bewoners en ondernemers bij de invoering ZE-zone



Met provincie, vervoerders en marktpartijen gaan en blijven we in overleg over een beter betaalbaar aanbod aan OV en deelmobiliteit voor lage inkomens



Gemeente Eindhoven staat open voor en stimuleert maatschappelijke initiatieven die een relevante bijdrage leveren aan betaalbare duurzame mobiliteit





3. VERVOER IS TOEGANKELIJK

Iedereen moet zich kunnen verplaatsen

We willen iedereen de kans geven om zich te kunnen verplaatsen. Juist voor de mensen die iets meer moeite hebben met verplaatsen door de stad. Met de komst van steeds meer ouderen is dit nodig, maar ook voor mensen met een visuele beperking of mensen die hulpmiddelen nodig hebben bij hun verplaatsing.

Blijvend inzetten op toegankelijk vervoer

Wij vinden het dan ook belangrijk dat er in de komende jaren ingezet wordt op toegankelijkheid. Dit betekent dat er een breed vervoersaanbod beschikbaar is en blijft, de openbare ruimte en mobiliteitsvoorzieningen toegankelijk zijn. Niet alleen fysiek werken wij aan toegankelijkheid, wij willen dat mobiliteit ook voor iedereen digitaal toegankelijk is en de kwaliteit hiervan op orde is.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Opstellen van actuele toegankelijkheidseisen voor loop- en fietsverbindingen in samenspraak met belanghebbenden



Verbetering toegankelijkheid van OV-haltes en overstappunten (o.a. station Strijp-S)



Alle vervoermogelijkheden zijn voor iedereen goed digitaal toegankelijk



UITWERKING VAN DE DROOM RUIJTE MAKEN

In 2050 is er voldoende ruimte voor de groei van de stad en alles wat daarin nodig is. Er is genoeg ruimte om te wonen en te werken. “De ruimte tussen gebouwen” is ruimte om ons vrij te verplaatsen, maar ook om ons te verbinden, om gezond te zijn en om te ontspannen. Eindhoven groeit niet alleen, het bloeit ook steeds meer. Straten en wegen zijn verweven met groene elementen; overal perkjes met planten en bloemen en grote bomen.

Wij werken in de komende jaren aan ruimte maken door in te zetten op:



1. WE WINNEN RUIJTE!



2. WE MAKEN RUIJTE VOOR KWALITEIT IN DE STAD

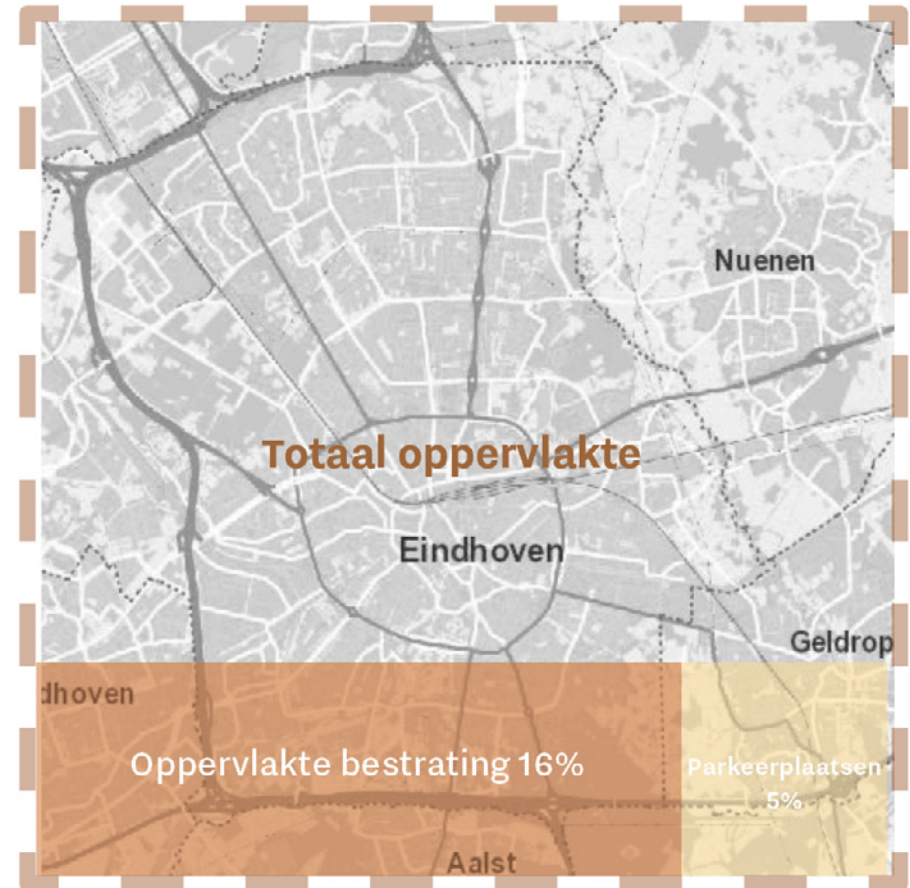


3. WE MAKEN RUIJTE VOOR DE MOBILITEITS-
TRANSITIE



1. WE WINNEN RUIMTE!

Mobiliteit neemt veel ruimte in beslag; in totaal zelfs 21% van de hele stad. Er is potentie om die ruimteclaim te beperken en deze ruimte te gebruiken voor andere functies, zoals wonen, ondernemen, ontmoeten of ontspannen. Er kan meer groen gecreëerd worden in de stad en er ontstaat dan meer ruimte voor bijvoorbeeld pleinen, ondernemen of woningen. Dit geldt stadsbreed, maar vooral in het centrum, binnen de Ring. Wij creëren deze ruimte door proactief parkeerbeleid, aanpassingen in de verkeerscirculatie binnen de Ring, gericht op het voorkomen van doorgaand autoverkeer en het verlagen van de maximumsnelheid.



Afbeelding 14. Mobiliteit neemt 21% van de ruimte van de stad in

2. WE MAKEN RUIMTE VOOR KWALITEIT IN DE STAD

Efficiënter omgaan met ruimte voor parkeerplaatsen

Voor de ruim 100.000 personenauto's die Eindhoven kent, is ruim 2.000.000 m² aan parkeerruimte nodig. Dat is qua ruimtegebruik het equivalent van ongeveer 71 Philips stadions. In de afbeelding hiernaast zijn alle parkeerplaatsen in licht rood weergegeven, opvallend is dat daarmee de contouren van de gehele stad zichtbaar zijn, oftewel; parkeerplaatsen zijn overal. Daarbij komt dat veel parkeerplaatsen weinig efficiënt worden gebruikt. Onder meer in het centrum en het stationsgebied staan parkeerplaatsen nog vaak leeg.

We winnen ruimte door proactief parkeerbeleid

In Eindhoven wordt ruimte gewonnen met parkeren door huidige parkeerplaatsen beter te benutten, het aantal parkeerplaatsen terug te dringen én door meer parkeerplaatsen in garages te organiseren.



Afbeelding 15. Voor alle parkeerplaatsen zijn 71 Philipsstadions nodig



Afbeelding 16. Parkeerplaatsen nemen 2.250.000 m² ruimte in beslag



WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld in de Binnenstad (zoals Fensterrein en Wilhelminaplein) en (grotendeels) KnoopXL komen te vervallen; de resterende parkeeropgave zoveel mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen, uitbreiding bezoekers alleen op afstand (in hubs)



Versnelde uitbreiding betaald parkeren voor het gehele gebied binnen de Ring. Bij grote verdichtingslocaties (buiten de Ring) wordt de parkeerbehoefte zoveel mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen opgelost. Invoering betaald parkeren is afhankelijk van een integrale afweging.



Parkeertarieven (zowel op straat als vergunningen) ondersteunen de mobiliteitstransitie.

- Geen 2e parkeervergunning in het centrum
- 2e vergunning op prijspeil vergelijkbare grote steden
- Tarieven straatparkeren stijgen in redelijke stappen naar prijspeil van vergelijkbare grote steden



De regie op de gemeentelijke parkeergarages in de huidige publiek-private-samenwerking terugpakken bij einde contractperiode (2034) en inzetten voor de mobiliteitstransitie



Afbeelding 17. Gebiedsafbakening vervallen bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld Binnenstad en grotendeels KnoopXL.

Samen met inwoners ruimte maken met (minder) parkeerplaatsen

Ander gebruik van parkeerruimte heeft potentie om de stad leefbaarder en aantrekkelijker te maken. Er is zoveel mogelijk met de ruimte van één parkeerplaats. Tijdens de Dutch Design Week is een opstelling uitgevoerd om te laten zien hoe de ruimte van een parkeerplaats anders ingericht kan worden. In de komende jaren willen we dit een stap verder brengen. Samen met inwoners gaan we aan de slag om de ruimte die vrijkomt met parkeren te transformeren tot bijvoorbeeld groen, verblijven, lopen en/of fietsparkeren en deelmobiliteit. Onder welke voorwaarden willen inwoners hun parkeerplaats inleveren en hoe willen zij deze ruimte indelen?



Afbeelding 18. Voorbeelden van andere inrichting van parkeerplaatsen, zoals uitgevoerd tijdens de DDW 2023

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Op verzoek van inwoners vervangen we jaarlijks parkeerplaatsen in straten voor meer groen of andere functies die de leefbaarheid verbeteren



Betaald parkeren is hét instrument dat wordt toegepast om parkeerverlast te voorkomen; in de bestaande (woon)gebieden buiten de Ring blijft daarvoor het draagvlak leidend



Ruimte voor kwaliteit in het centrum door aanpassingen in de verkeerscirculatie

Voor het groeiende en te verdichten centrum zijn aantrekkelijke stadsruimten nodig met meer groen, verblijfs- en ontmoetingsplekken en goede voorzieningen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Veel nieuwe ontwikkelingen (bijv. Fellenoord/KnoopXL, Stadhuisplein, HOV4, Kanaalzone) anticiperen daar al op. In de bijgaande afbeelding zijn de aandachts-gebieden voor meer ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Om dat te realiseren is al langere tijd door veel betrokkenen de ambitie geuit het doorgaand autoverkeer uit het centrum te weren.

Verkennde studie voor verkeerscirculatie met een viertal scenario's

Daarnaast is het nodig dat we de auto een meer gepaste plek in de stadsruimte geven. Studio Bereikbaar heeft een verkennende studie uitgevoerd naar mogelijke principemodellen voor de verkeerscirculatie in en om het centrum om dat voor elkaar te krijgen. Met verkeersmodelberekeningen is gekeken naar de effecten van circulatiemaatregelen in de toekomst. Daarbij is rekening gehouden met de woningbouwopgave en de groei van arbeidsplaatsen. Én met de effecten van de mobiliteitstransitie: snellere fietsroutes, beter (H)OV, meer betaald parkeren, hogere parkeertarieven, P+R's en lagere maximumsnelheid in de stad. Deze mobiliteitstransitie zorgt met name voor capaciteitsruimte op de Ring als alternatieve doorgaande route.

Een viertal mogelijke scenario's zijn onderzocht. Bekeken is welke alternatieve routes het autoverkeer kan en zal nemen en in welke mate dat te verwachten valt. De resultaten zijn gepresenteerd en besproken in het kennislab 'Ruimtelijke ontwikkeling en verkeerscirculatie' en gespreksessies met belanghebbenden en stakeholders.



Afbeelding 19.

Aandachtsgebieden voor meer ruimtelijke kwaliteit in en om het centrum:

1. Dommeldal
2. Stationsgebied zuid
3. Binnenring oost
4. Binnenring west
5. Stadion / westtangent
6. Jorislaan / zuidtangent
7. Mecklenburgstraat
8. Kanaalzone
9. Groene Corridor / Strijp
10. Fellenoord / stationsgebied noord
11. Historische radialen



Afbeelding 20. Verbeelding ambities Fellenoord



Afbeelding 21. Verbeelding ambities Stadhuisplein/Wal

Op weg naar een sectorenmodel

Uit de verkenning en de gesprekken zijn de scenario's met 'harde' sectorgrenzen naar voren gekomen als het meest doelmatig en effectief.

Scenario 'Doorwaadbare stad'

In het scenario 'Doorwaadbare stad' wordt er een harde scheiding tussen beide zijden van het spoor voor het autoverkeer gerealiseerd, door de vier spoortunnels binnen de Ring af te sluiten voor motorvoertuigen. De stad blijft hier wel 'doorwaadbaar' voor voetgangers, fietsers, OV en hulpdiensten. Doorgaand autoverkeer tussen de sectoren en daarmee door het centrum, is dus niet meer mogelijk. Dit model is vooral effectief in het noordelijk deel van het centrum (Stationsgebied, Vonderweg, Emmasingel, 18 Septemberplein-/Vestdijk). De verkeersmaatregelen zelf leveren ruimte op in de spoortunnels. Het is een uitdaging om daar meerwaarde voor verblijven en ontmoeten te realiseren.

Scenario 'Levende pleinen'

In het scenario 'Levende pleinen' wordt eenzelfde soort van harde scheiding door het centrum gelegd, maar zuidelijker en bestaan de maatregelen uit het aanleggen van 'pleinen' die alleen nog overrijdbaar zijn voor OV, fietsers, voetgangers en hulpdiensten. In dit voorbeeldscenario ongeveer ter hoogte van Mauritsstraat, Keizersgracht, Vestdijk(tunnel). Ook hier is doorgaand autoverkeer door het centrum niet meer mogelijk. Dit scenario heeft een breder en sterker afname effect voor het centrum en benut in sterkere mate de Ring als alternatief. De locaties van de maatregelen liggen daar waar de ruimte ook echt wordt gezocht.

Aandacht voor juiste geleiding door de stad

Voor beide scenario's geldt dat de uitwerking van aanvullende maatregelen moet worden gedaan om ongewenste verkeersstromen tegen te gaan en deze via de juiste 'inprikkers' te geleiden. Zoals via de Cederlaan-Kastanjelaan in plaats van door Strijp-S en via de Nieuwe Fuutlaan in plaats van door de Tongelresestraat.

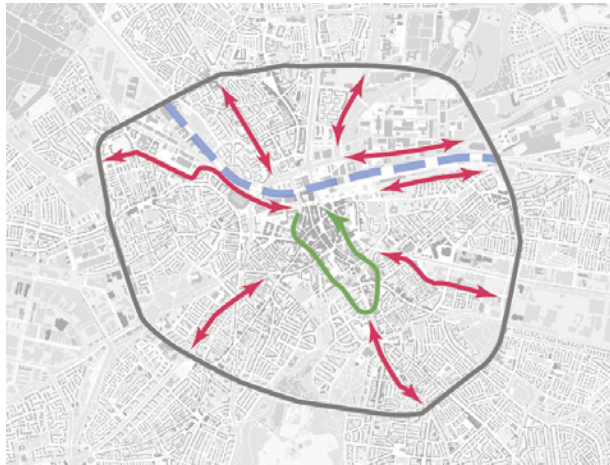
In samenhang met circulatieaanpassingen moet ook een verbeterplan voor de Ring worden uitgewerkt als alternatieve autoroute, waar vanuit het eerder DTV onderzoek al een aantal quick wins kunnen worden gerealiseerd.



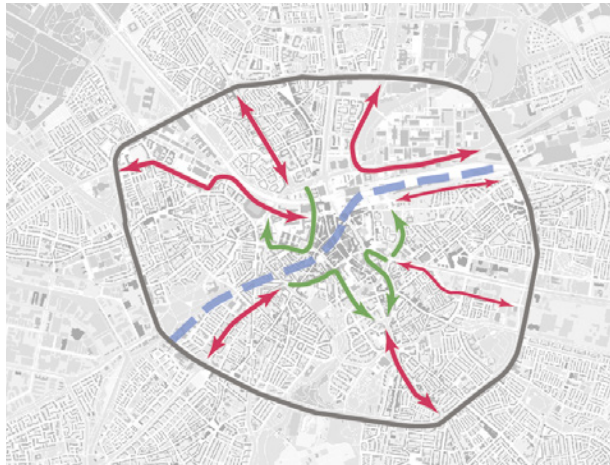
Lagere snelheid met smallere rijbanen is ook ruimtewinst

Ruimte wordt ook gemaakt door de snelheid op wegen te verlagen. De breedte van de rijbaan kan namelijk versmald worden als de snelheid lager ligt.

Scenario 'Doorwaadbare stad'



Scenario 'Levende pleinen'



Uitgangspunten

- harde sectorgrenzen (stippellijn)
- doorgaand autoverkeer onmogelijk
- inprikkers (rood) onderling verbonden (groen)
- alle (parkeer)bestemmingen autobereikbaar

groen = afname van het autoverkeer

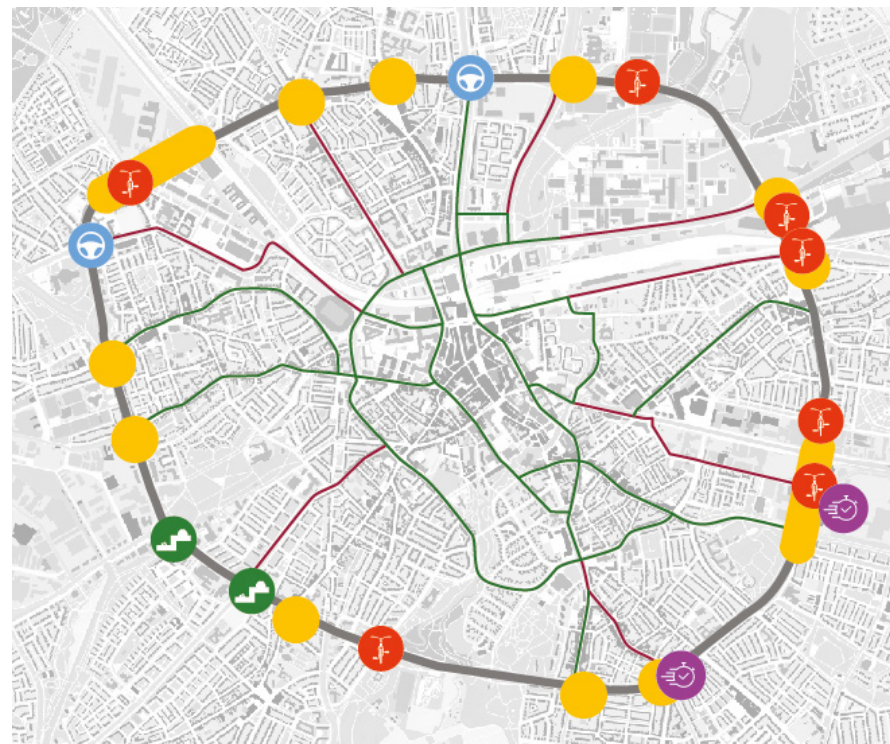
rood = toename van het autoverkeer

Een verbeterplan voor de Ring






Om ruimte te maken in het centrum via aanpassing van de verkeerscirculatie, wordt doorgaand autoverkeer dus zoveel mogelijk via de Ring geleid. Parallel aan het proces om te komen tot een definitieve verkeerscirculatie, wordt daarom bepaald op welke plekken op de Ring er geïnvesteerd wordt in betere oplossingen (infrastructuur en verkeersregelingen) voor doorstroming, veiligheid en oversteekbaarheid. Ook wordt in het verbeterplan meegenomen wat het effect is van een lagere maximumsnelheid op (delen van) de Ring.

Op de bijgevoegde kaart is in beeld gebracht waar reeds ongelijkvloerse kruisingen zijn, waar quick wins zijn benoemd, maatregelen zijn gepland en waar potentiële locaties liggen om verdere verbeteringen op de Ring te verkennen.

Voor pakket I 2024-2026 wordt geïnvesteerd in oplossingen bij Beemdstraat/Limburglaan, HOV4/Karel de Grotelaan en quick wins voor Piuslaan/Leenderweg en Hugo van der Goeslaan. Na een verkenning en prioritering in 2024 starten we met de studie naar uitwerking van de eerste drie extra oplossingen (waaronder het Strijps Bultje). In pakket II 2027 – 2030 investeren we in minimaal drie ongelijkvloerse kruisingen.



Afbeelding 22. Locaties voor oplossingen op de ring

-  Bestaande ongelijkvloerse kruising lopen, fiets
-  Bestaande ongelijkvloerse kruising, incl gemotoriseerd verkeer
-  Quick wins
-  Geplande ongelijkvloerse kruising
-  Verkenning noodzaak/wens/mogelijkheid ongelijkvloerse kruising (fietstunnel, flyover of tunnelbak)

**Voor Strijps Bultje is onderzoeksbesluit al genomen*



WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



We vervolgen het gesprek met de stad voor nadere uitwerking van een verkeerscirculatieplan met als startpunt de twee kansrijke scenario's uit de verkennende studie (Doorwaadbare stad en Levende pleinen). Hierbij geldt:

- Doorgaand autoverkeer wordt via de Ring en/of Randweg geleid.
- Doorgaand autoverkeer tussen sectoren is onmogelijk
- Alle (parkeer)bestemmingen per auto blijven bereikbaar
- Op specifieke locaties maken we ruimte voor kwaliteit in de stad (bijv. stadsboulevard Fellenoord, HOV4 en nieuwe pleinen in de binnenstad)



Parallel aan het proces om te komen tot een definitieve verkeerscirculatie, wordt bepaald op welke plekken op de Ring er het beste geïnvesteerd kan worden in infrastructurele maatregelen (bijv. fietstunnels, fly-overs of verdiepte liggingen). We starten met de studie naar drie extra ongelijkvloerse kruisingen.



Op basis van het gesprek met de stad, ruimtelijke ontwikkelingen en verschillende modelstudies brengen we in beeld wat de wenselijke fasering is van het realiseren van de nieuwe verkeerscirculatie.



We winnen ruimte voor kwaliteit door de uitvoering van de Motie 30 door mogelijke versmalling van wegen.

3. WE MAKEN RUIMTE VOOR DE MOBILITEITSTRANSITIE

Om ruimte te maken voor de groei in het aantal verplaatsingen in Eindhoven moeten we inzetten op vervoervormen die minder ruimte nodig hebben per persoon. Zo kunnen meer mensen in minder ruimte naar hun plaats van bestemming worden geleid. De bijgaande afbeelding helpt bij het prioriteren van vervoermiddelen in de stad. Zeker in het centrum is het van groot belang om de groei in het aantal verplaatsingen op te vangen met ruimte-efficiënte vervoerwijzen.

Meer ruimte voor lopen, fiets(parkeren) en OV

Dit betekent dat er letterlijk meer ruimte gemaakt wordt voor lopen, fietsen en OV. Bredere loop- en fietspaden, ruimte voor inpassing van HOV, maar vooral ook door ruimte te maken voor inparking fietsparkeren. Uit de fietsparkeerstrategie is naar voren gekomen dat we, naast het station, ook in de binnenstad een grote opgave hebben. Namelijk circa 7.000 nieuwe fietsparkeerplekken, waarvan minimaal 4.500 inpandig. We zetten in op het verbeteren en uitbreiden van bestaande fietsparkeervoorzieningen, en nieuwe fietsparkeervoorzieningen (bijvoorbeeld bij ruimtelijke ontwikkelingen).

Deelvervoer en hubs als vervanging van autobezit en parkeren

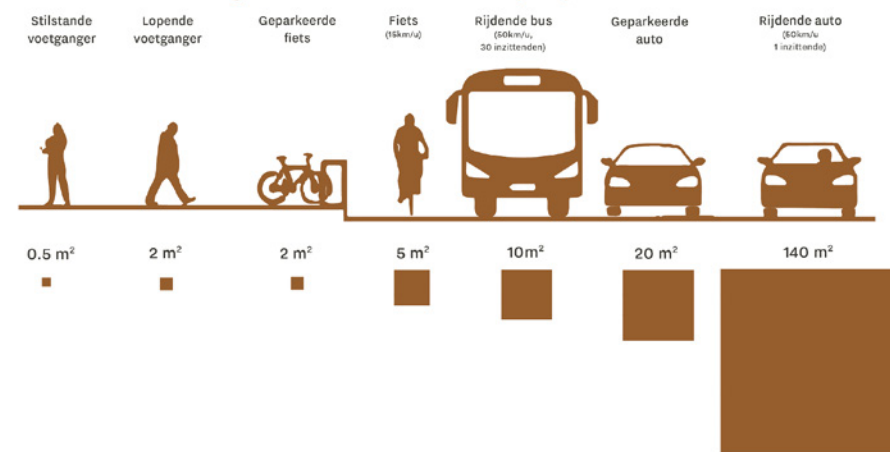
Autodelen heeft een gunstig effect op vermindering van het autobezit en daarmee heeft het de potentie om ruimte te besparen. In de komende jaren wordt er gewerkt om deelvervoer een serieus alternatief te maken voor autobezit. Zoals ook in droom 'Vrijheid' is benoemd, is de voorwaarde hiervoor is dat er voldoende aanbod is in deelauto's en deelfietsen. Een

betrouwbaar stadsbreed dekkend netwerk van deelvervoer is daarom essentieel. Deelvervoer wordt zichtbaar, herkenbaar en logisch geordend in de openbare ruimte, dit stimuleert het gebruik, hier maken we ruimte voor met hubs. Hubs komen zoveel mogelijk op plekken waar nu auto's geparkeerd staan (bestaande mobiliteitsruimte).

Deelvervoer gaat over de gemeentelijke grenzen, afstemming vindt hiervoor plaats met regiogemeenten.

Hubs als oplossing tegen verrommeling

Om de kwaliteit in de stad te behouden en te verbeteren, kunnen hubs ook een oplossing bieden in het tegengaan van de fysieke verrommeling. Dit betekent een heldere plek in de stad, logisch geordend en herkenbaar. Waar mogelijk wordt gezocht naar oplossingen om fietsparkeren inpandig te organiseren, ook dit gaat verrommeling op straat tegen. Zie ook de droom 'Vrijheid'.



Afbeelding 23. Ruimtegebruik door mobiliteit per persoon

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Meer ruimte voor (brede) fiets- en looproutes



Meer ruimte voor (in pandig) fietsparkeren en parkeren van deeltweewielers



We maken ruimte voor de inpassing van HOV-routes in de stad (zoals tracé HOV3, HOV4, HOV5, Brainportlijn)



We ontwikkelen een zichtbaar en betrouwbaar stadsbreed dekkend netwerk van deeltvervoer



Hubs worden concurrerend met centriparkeren op prijs, kwaliteit en extra voorzieningen





UITWERKING VAN DE DROOM SCHOON

Inwoners en bezoekers ademen tijdens hun verplaatsing in Eindhoven heerlijke schone lucht. In 2050 is het vervoer schoon, zonder uitstoot van CO₂ en andere vieze stoffen. Eindhoven is een stad in balans met de wereld om haar heen. Daarbij werken we circulair: we denken goed na over de materialen die gebruikt worden, in het besef dat de grondstoffen van de aarde eindig zijn.

Wij werken in de komende jaren aan schoon door in te zetten op:

-  1. MOBILITEIT ZONDER UITLAATGASSEN
-  2. CIRCULAIRE MATERIALEN



1. MOBILITEIT ZONDER UITLAATGASSEN

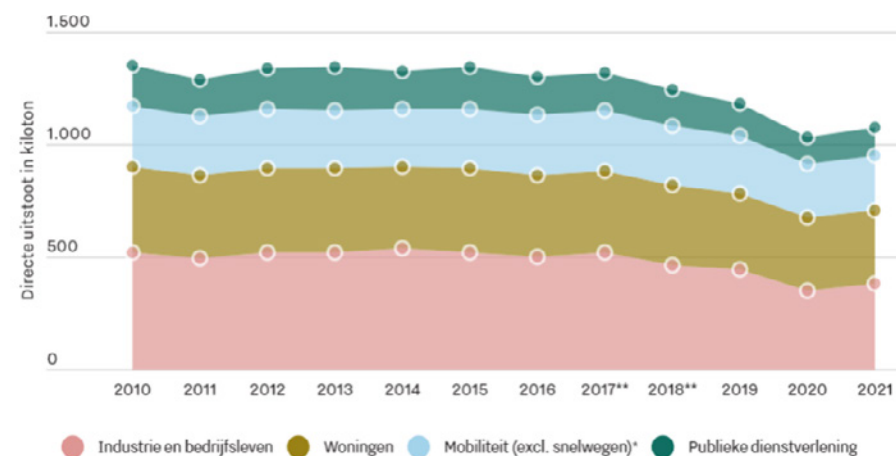
In Eindhoven heeft stedelijke mobiliteit (excl. autosnelwegen en vliegverkeer) conform het klimaatrapport 2023 een aandeel van 23% in de directe CO₂-uitstoot in de stad. Met dit Masterplan Mobiliteit is Eindhoven één van de koplopers in Nederland als het gaat om de verschoning van de stedelijke mobiliteit. In 2040 willen we al een volledig zero-emissiezone in de gehele stad realiseren. Daarmee halen we de klimaatdoelstellingen voor 2050 tien jaar naar voren. Tegelijkertijd zien we (op basis van de rapportage ‘Op weg naar emissievrije mobiliteit in Eindhoven’ van CE Delft én de Visie Elektrische mobiliteit (APPM)) dat de klimaatdoelen (Klimaatverdrag van Parijs en Klimaatmissie) voor 2030 niet haalbaar zijn, omdat we rekening houden met draagvlak en draagkracht. Het toewerken naar volledige schone stedelijke mobiliteit in 2040 doen we langs een daarvoor ontwikkelde routekaart. We geven ruimte aan experimenten met en in de stad die recht doen aan draagvlak en draagkracht. We sluiten aan op de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord en voldoen aan de landelijke luchtkwaliteit regelgeving. En uiteraard zetten we in op meer lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, en als inwoners en bezoekers een auto rijden, dat deze dan schoon is.

De transitie naar schoon is al in gang gezet

Voor sommige voertuigen, zoals openbaar vervoer, is de transitie al goed op gang gekomen, voor andere doelgroepen (zoals stadslogistiek, taxi) is deze op gang gebracht. In het raadsbesluit Vervolgaanpak ZE-zone binnen de Ring (2020) zijn deze stappen vastgesteld. Daarnaast is in 2023 de aanpak voor laadinfrastructuur vastgesteld. Vanuit deze stappen realiseren we de komende jaren al een reductie van 88 kiloton CO₂-uitstoot.

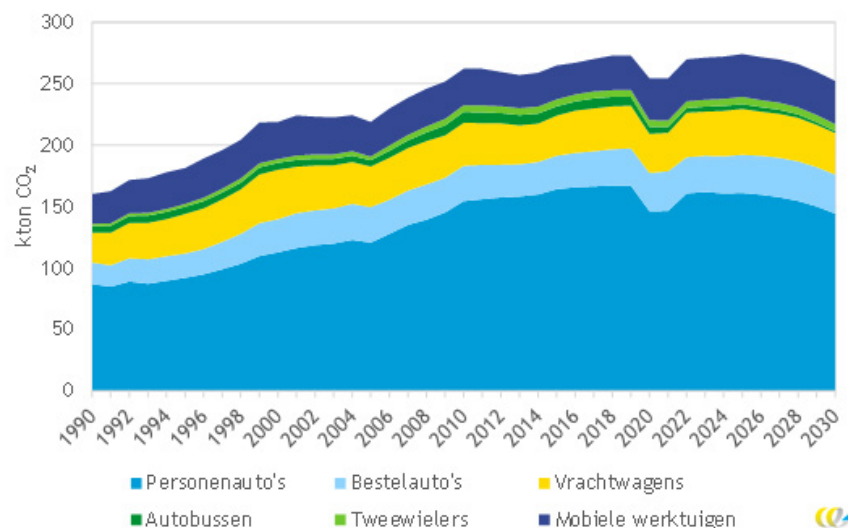
Voor personenauto's zijn nog grote stappen nodig

Bij personenauto's zien we dat er nog grote stappen gemaakt kunnen worden. Voor personenauto's, het merendeel van de voertuigen, zijn nog beperkte afspraken gemaakt voor een versnelde overgang naar zero emissie. De afgelopen jaren is het aantal elektrische auto's sterk gestegen, zowel in Nederland als in Eindhoven. Ondanks dit positieve beeld is er nog een enorme opgave: het aantal geregistreerde elektrische voertuigen in Eindhoven bedraagt momenteel 6% van het wagenpark.



Bron: Regionale klimaatmonitor

Afbeelding 24. Directe CO₂ uitstoot in kiloton per sector (2010-2021)



Afbeelding 25. CO₂ emissies (excl. Snelwegen)

Toewerken naar volledig uitstootvrije mobiliteit in 2040

Als overheid bieden wij duidelijkheid. Er wordt toegewerkt naar volledig schone verplaatsingen in 2040 in de gehele gemeente Eindhoven. Er wordt een routekaart uitgevoerd voor zero emissiezones gericht op alle soorten voertuigen. Dit zijn zones in de stad waar geen uitlaatgassen meer uitgestoten mogen worden. Daarbij wordt de aanschaf van nieuwe fossiele auto's ontmoedigd.

Maatschappelijk draagvlak en draagkracht is uitgangspunt voor invoering zero emissiezones

Gemeente Eindhoven zet in op een rechtvaardige aanpak waarbij ook rekening wordt gehouden met diverse behoeften van inwoners. We leren samen door te doen, te versnellen waar mogelijk en vertragen waar nodig door het monitoren van het maatschappelijk draagvlak en draagkracht. De gemeente helpt initiatieven in de stad om te groeien en stimuleert het voelen en nemen van eigenaarschap. We werken samen aan maatwerkoplossingen en gaan ruimhartig om met ontheffingen voor degene die het nodig hebben. Bijvoorbeeld met een overgangsregeling voor bestaande voertuigen van bewoners binnen de zero-emissie zone.

Dit kan alleen slagen met ondersteunende maatregelen

De stappen in de routekaart werken alleen met ondersteunend beleid zoals voldoende en aantrekkelijke overstapfaciliteiten aan de rand van de stad en centrumgebied, betaald parkeren in de stad, proactief plaatsen van laadvoorzieningen en stimuleren van schone alternatieven en nieuwe logistiek concepten. Dit kunnen we niet als stad alleen en doen dit in nauwe afstemming en samenwerking met binnenstadondernemers, onderwijsinstellingen en grote werkgevers. Daarnaast werken we samen met het Rijk en andere grote steden om een gezamenlijke routekaart en benodigde wettelijke ruimte nader uit te werken.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Toewerken naar volledig schone mobiliteit in 2040 conform routekaart



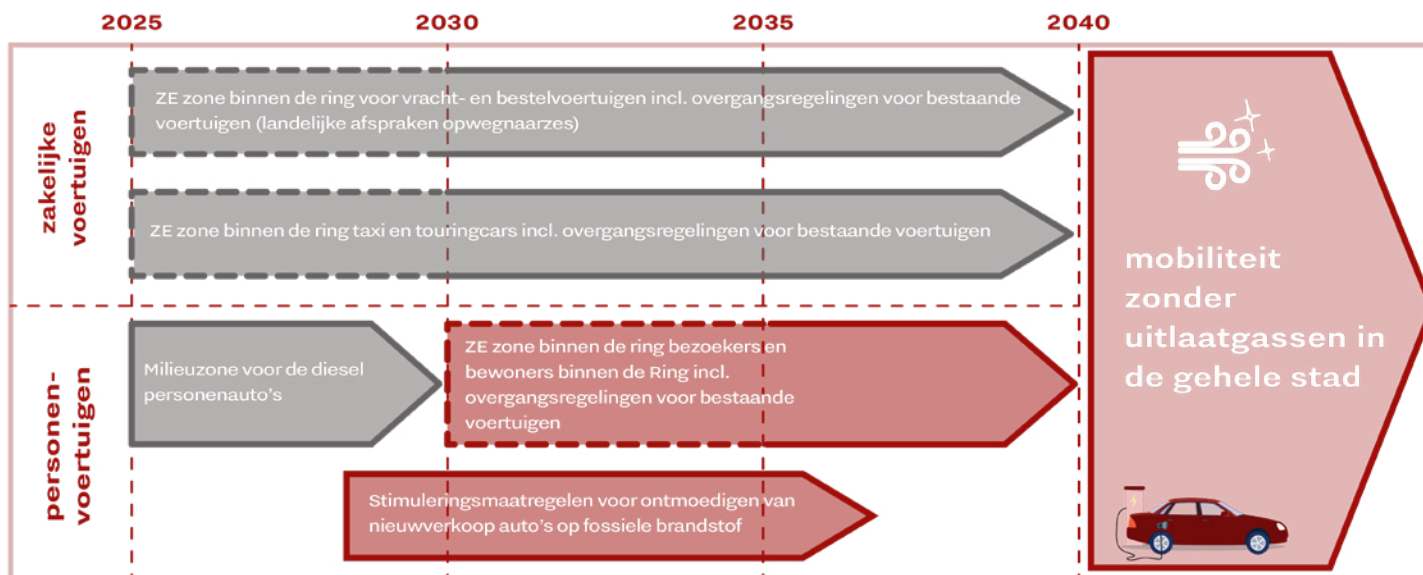
We geven ruimte voor experimenten met en in de stad en monitoren draagvlak en draagkracht



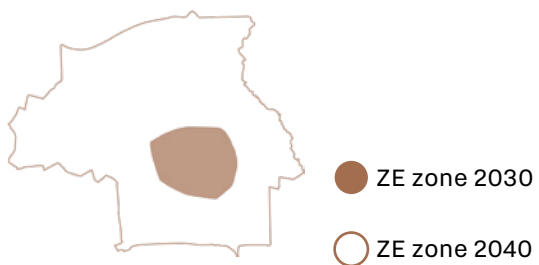
We sluiten aan op de afspraken Schone Lucht Akkoord en voldoen aan de landelijke regelgeving voor luchtkwaliteit

Routekaart

Hieronder is de routekaart weergegeven op weg naar volledig schone mobiliteit in Eindhoven voor zakelijke voertuigen en personenvoertuigen.



Afbeelding 26. Routekaart schone mobiliteit



Afbeelding 27. Gebied ZE-Zone

2. CIRCULAIRE MATERIALEN

Wanneer we het hebben over de duurzaamheid van mobiliteit, denken we van oudsher vooral aan de uitstoot in de gebruiksfase. Als we in Eindhoven echt schoon willen zijn, dan zullen we ook breder moeten kijken. Niet alleen kijken naar de gebruiksfase, maar ook naar de materialen die gebruikt worden in de productiefase. Er worden immers veel materialen gebruikt zowel voor onze vervoerwijzen als voor de benodigde infrastructuur.

Dit is een vrij nieuw thema voor mobiliteit in Eindhoven. De komende jaren gaan wij gezamenlijk aan de slag om te onderzoeken hoe wij, als gemeente Eindhoven, de circulariteit van onze materialen kunnen verhogen en zetten in op de quick wins die we nu al willen nemen.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



We stellen vanuit het gemeentelijk fietsdepot opgeknapte fietsen beschikbaar voor hergebruik



We stimuleren hergebruik/recycling van gebruikt deelfervoer





UITWERKING VAN DE DROOM VEILIG

In Eindhoven willen wij dat iedereen veilig is en zich ook veilig voelt in het verkeer. Een stad waar iedereen het vertrouwen heeft dat er geen schade wordt toegebracht. Een stad zonder verkeersslachtoffers. Want ieder slachtoffer is er één te veel.

Wij werken in de komende jaren aan de droom veilig door in te zetten op:



1. VEILIGER GEDRAG



2. GEEN VERKEERSONVEILIGE PLEKKEN MEER,
LAGERE SNELHEDEN



3. DOORONTWIKKELING VAN DATA GEDREVEN
WERKEN



1. VEILIGER GEDRAG

In het streven naar NUL verkeersslachtoffers is aandacht voor gedrag essentieel. Bij bijna alle van verkeersongevallen is gedrag, bewust of onbewust, een factor of zelfs een bepalende factor. Wij hebben daarin aandacht voor verschillende doelgroepen die vaker slachtoffer zijn in het verkeer, en hebben aandacht voor de veroorzakers met een aanpak op normvervaging en asociaal gedrag.

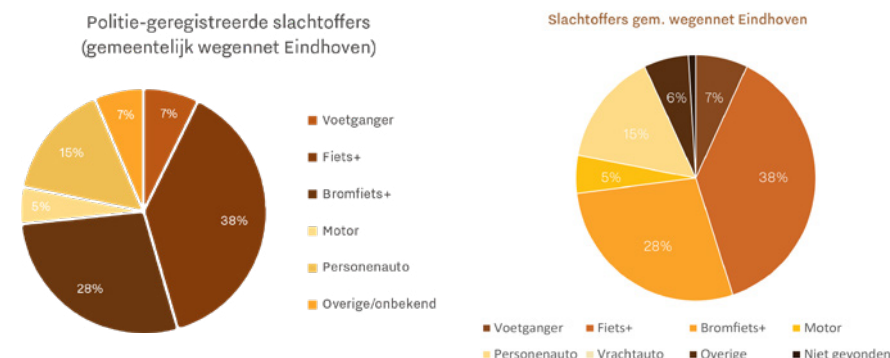
Ouderen, (brom- en snor)fietsers en jongeren lopen het meeste risico

Uiteindelijk gaat verkeersveiligheid over mensen. Bepaalde groepen lopen in het verkeer meer risico om slachtoffers te worden. In Eindhoven zijn dit ouderen, (brom- en snor)fietsers en jongeren. Hieronder geven wij een aantal feiten en cijfers weer over deze groepen:

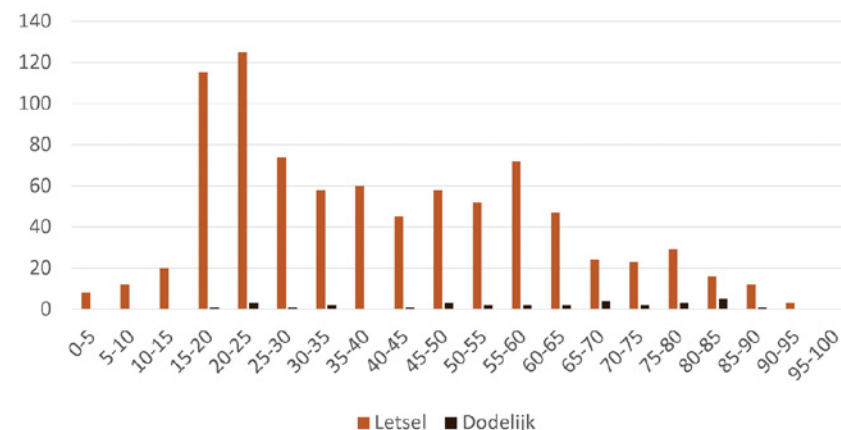
- **Ouderen:** Ruim 55% van de verkeersdoden in Eindhoven is 60+. Dat is een enorme oververtegenwoordiging. Kijken we naar het aandeel van 60-plussers onder de verkeersgewonden in Eindhoven lijkt het mee te vallen: zo'n 18% van alle geregistreerde verkeersgewonden was 60 jaar of ouder.
- **(Brom- en snor)fietsers:** 38% van de geregistreerde verkeersgewonden in Eindhoven is fietser (reguliere fiets of e-bike). 28% van de geregistreerde verkeersgewonden in Eindhoven rijdt op een bromfiets, snorfiets of scootmobiel. Dat is heel fors, want naar schatting zijn deze vervoermiddelen slechts goed voor 1% van de in Eindhoven afgelegde kilometers.
- **Jongeren:** 28% van de geregistreerde verkeersgewonden in Eindhoven is tussen de 15 en 25 jaar oud. Ook deze groep is in Eindhoven fors oververtegenwoordigd in de statistiek (ca. 14%).

Snelheid, afleiding en alcohol en drugs zijn belangrijke factoren

Kijkend naar de gedragsfactoren die een belangrijke rol hebben in het aantal verkeersslachtoffers, lijken het houden aan de snelheidslimiet, afleiding en alcohol & drugs belangrijk te zijn.



Geregistreerde slachtoffers naar leeftijd (2018 t/m 2022)





Een gerichte aanpak voor veilig gedrag in het verkeer

In de komende jaren is de focus op gedrag steeds belangrijker. In onze aanpak leggen wij de prioriteit bij de kwetsbare verkeersdeelnemers. Wij continueren en intensiveren de verkeersveiligheidscampagnes en -educatie. Met een gerichte aanpak op normvervaging en asociaal rijgedrag verliezen wij ook de veroorzakers niet uit het oog. Daarbij zijn snelheidslimieten (zie volgende hoofdstuk), handhaving en digitalisering een belangrijk onderdeel van de aanpak in de komende jaren.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Continueren en intensiveren verkeersveiligheidscampagnes, schooleducatie, en cursussen



Gerichte aanpak van normvervaging en asociaal gedrag in het verkeer



Inzet mobiele flitspalen in overleg met politie en openbaar ministerie



Inzet op verruiming bevoegdheden BOA's voor verkeershandhaving, zo snel mogelijk bij aanpassing van de landelijke kaders daarvoor



Digitaal en fysiek voorbereiden op de toepassing van Intelligente Snelheids Assistent (ISA).



ISA als eis op voertuigen waarop we als gemeente invloed hebben



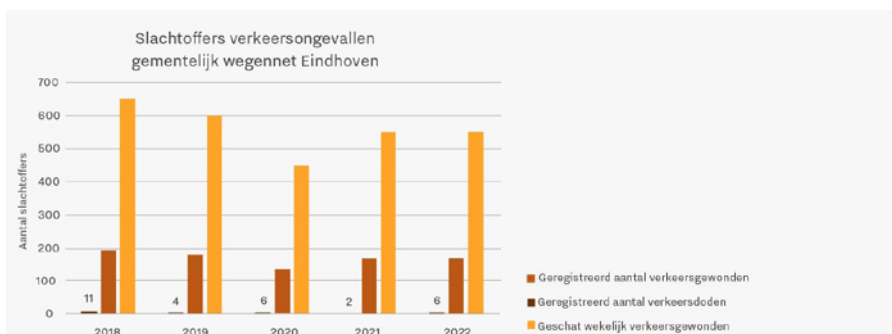
Prioriteit in de aanpak gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers (m.n. ouderen, fietsers en jonge bestuurders)

2. GEEN VERKEERSONVEILIGE PLEKKEN MEER

In de afgelopen jaren zijn er volgens de registratie 29 mensen omgekomen in het verkeer. 29 mensen die nooit meer thuis komen. In dezelfde periode werden er in Eindhoven ruim 850 verkeersgewonden geregistreerd. Niet alle ongevallen worden echter geregistreerd (ca. 70%). In onderstaande grafiek is op basis van dat kengetal het werkelijk aantal letselongevallen geschat. Wij vinden het onacceptabel dat mensen ernstig gewond raken of zelfs verongelukken in het verkeer.

Veiligheid verhogen op specifieke locaties

In de afbeelding hiernaast zijn de locaties weergegeven waar slachtoffers in de afgelopen jaren zijn gevallen. Het is belangrijk dat we specifiek naar locaties kijken en daar de verkeersveiligheid verhogen. Gemeente Eindhoven brengt de basis op orde. Wij leggen de prioriteit bij veilige schoolomgevingen, sportlocaties, ontmoetingsplekken voor jongeren, oversteeklocaties en eenduidige voorrangsooplossingen. Veiligheid vinden we daar belangrijker dan doorstroming of comfort. We introduceren in 2024 de schoolstraat bij een aantal basisscholen (waarbij de schoolstraat tijdens halen en brengen is afgesloten), onderzoeken we de effecten en breiden bij succes het aantal schoolstraten vanaf 2025 verder uit.



Aandachtslocatie 2020-2022		Ongevallen met slachtoffers	Totaal ongevallen
1	Dillenburgstraat, Hastelweg	6	15
2	Fietspad, Kloosterdreef, Kronehoefstraat, Pastoriestraat	4	19
3	1e Lieve de Keylaan, Dr Berlagelaan, Oude Bossche Baan	4	10
4	Leenderweg, Leostraat, Piuslaan	3	22
5	Fietspad, Muzenlaan, Orpheuslaan	3	9
6	Barrierweg, Boschdijk	3	7
7	Bilderdijklaan, Elzentlaan, Jacob Catslaan, Paradijslaan	3	5



Afbeelding 28.

Snelheid heeft grote impact op verkeersveiligheid

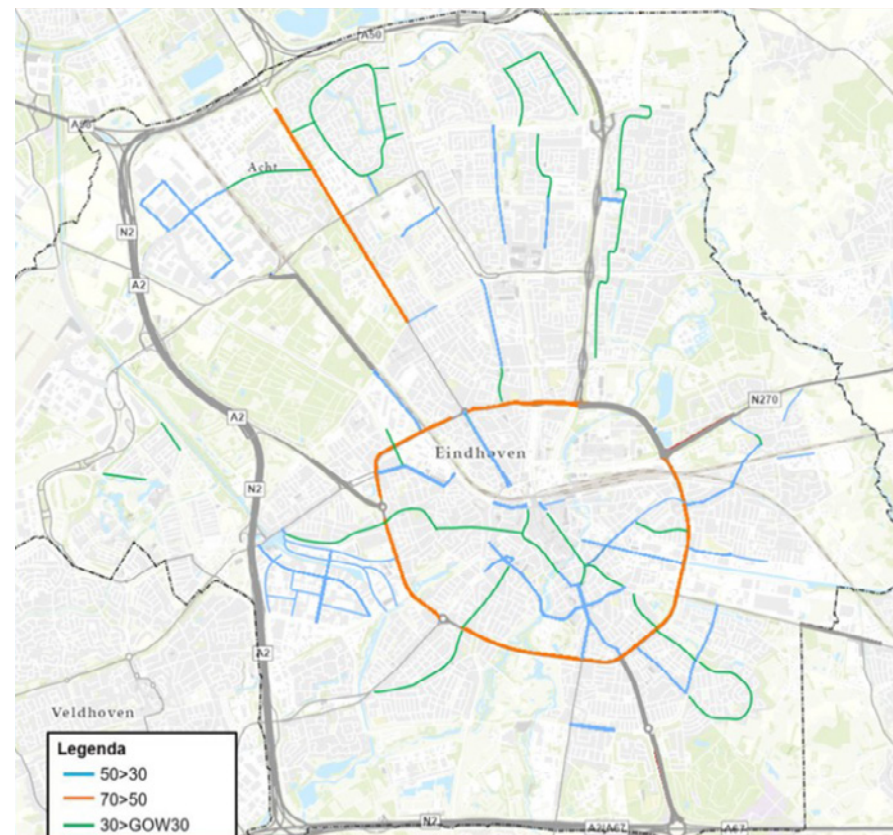
Om verkeersonveilige plekken veiliger te maken is snelheid een belangrijk instrument. Bij lagere snelheden treden er minder ongevallen op en is de ernst (letsel of dodelijke afloop) lager. De remweg bij een hogere snelheid is immers langer: zo is de remweg bij bijvoorbeeld 50 km/u ongeveer tweemaal zo lang als bij 30 km/u. Wat opvalt is dat in de periode 2018 t/m 2022 circa 50% van de geregistreeerde gewonden en 66% van de geregistreeerde doden op een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u vielen in Eindhoven.

Lagere snelheden om slachtoffers te voorkomen

Bij verschillende locaties in de stad hoort een verschillende snelheid. Ter plaatse van schoolomgevingen, sportlocaties, ontmoetingsplekken voor jongeren wordt zoveel mogelijk ingezet op een adviessnelheid 15 km/u; waar nog geen snelheidremmende maatregelen zijn genomen kijken we wat mogelijk is. Voor Eindhovense wegen is het uitgangspunt 30 km/u, tenzij.

Arcadis heeft een onderzoek uitgevoerd voor de 'motie 30, tenzij..'. Daarbij is systematisch onderzocht, op basis van het daarvoor landelijke opgestelde afweeg-kader, waar een hogere maximum snelheid dan 30 km/u van kracht zou moeten zijn. In de afbeelding hiernaast is weergegeven op welke wegen een opwaardering kan komen van 50 naar 30 of van 70 naar 50, de echte hoofdwegen uitgezonderd.

'Opwaardering' omdat verlaging van de rijsnelheid leidt tot een verhoging van de verkeersveiligheid, betere kansen voor langzaam verkeer, verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en een vermindering van de benodigde rijruimte. Naast een betere veiligheid dragen lagere snelheden ook bij een vermindering van geluid en trillingen door het verkeer, een betere oversteekbaarheid en een lager ruimtebeslag (compactere oplossingen). Richting 2030 wil Eindhoven deze veranderingen zo snel mogelijk doorvoeren.



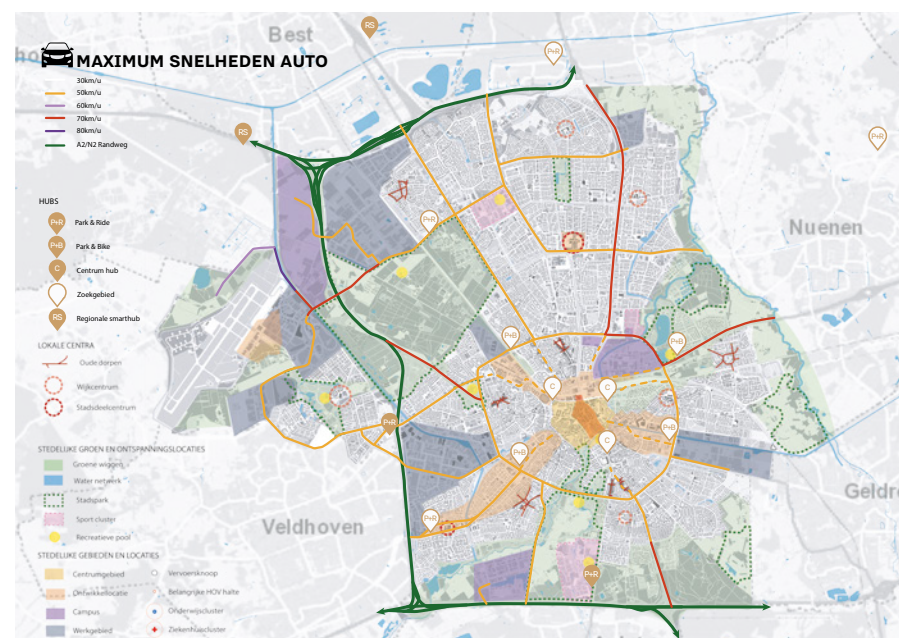
afbeelding 29. Wegen met een voorstelde snelheidsverlaging uit het afwegingskader (Arcadis, 2023) n.a.v. 'Motie 30, tenzij'. Dit afweegkader is de basis voor 'Streefbeeld Maximumsnelheden' (zie pagina 44)

Maximumsnelheden in de toekomst

Bijgaande afbeelding geeft het streefbeeld voor de maximumsnelheden. Daarbij hoort ook het opwaarderen van 70 naar 50 km/u voor de Ring, uitgezonderd de bundelroute JF Kennedylaan-Ring-Eisenhowerlaan. Binnen de Ring geldt dan overal een maximumsnelheid van 30 km/u. Uitzondering daarop zijn de radialen binnen de Ring. Beargumenteerd kan hier een verlaging van 50 naar 30 km/u worden toegepast.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de Ring heeft voordelen voor de verkeersveiligheid, doorstroming en omgeving:

- Lagere kans op ongevallen, lagere ernst bij optredende ongevallen, hogere subjectieve veiligheid bij oversteken. Bovendien sluit - conform het onderzoek van Arcadis - de huidige inrichting en het wegbeeld op veel plekken niet aan op de veiligheidsrichtlijnen voor 70 km/u (o.a. breedte van bermstroken cq schrik- en obstakel-afstanden, op-/afritten parallelwegen).
- De Ring is en blijft de belangrijkste verdeelweg in de stad én het belangrijkste alternatief voor de auto óm het centrum. Een goede doorstroming op de Ring is dus belangrijk. Een hoge maximumsnelheid leidt echter niet per definitie tot een betere doorstroming. Die speelt vooral een rol als er sprake is van een vrije doorstroming; dat is vooral in de avond- of nachturen het geval. De huidige gemiddelde reissnelheid op de Ring is op belangrijke trajectdelen 's nachts iets meer dan 60 km/u; tijdens daluren overdag en in de ochtendspits rond de 45 km/u en in de avondspits rond de 35 km/u. Een lagere maximumsnelheid draagt bij aan kleinere onderlinge snelheidsverschillen, met minder onregelmatigheden (harmonicaeffect) en lagere kans op incidenten die de doorstroming kunnen verstoren. Het brengt ook de mogelijkheden voor een groene golf op de Ring (zuid)west binnen bereik en levert tijdwinst op in de verkeerslichten.
- Een lagere maximumsnelheid heeft daarbij een structureel positieve invloed op het benodigde ruimtebeslag (én kosten bij ongelijkvloerse oplossingen), lagere gezondheidsrisico's voor omwonenden en de barrièrewerking van de Ring



Afbeelding 30. Streefbeeld van maximumsnelheid op wegen in Eindhoven (zie bijlage 3)

Veilige infrastructuur

Wij richten ons ook op veilige infrastructuur én veilig gebruik daarvan. Infrastructuur moet daarom vergevingsgezind zijn, zeker voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers. De weginrichting is herkenbaar, zodat verkeersdeelnemers weten wat er van hen verwacht wordt. Vervoermiddelen met grote verschillen in snelheid en massa verhouden zich veilig tot elkaar: of samen op een weg met een lagere limiet, of van elkaar gescheiden. Vooral maatregelen die de fietsveiligheid vergroten hebben een groot effect op het aantal verkeersslachtoffers. De inspanningen van de afgelopen jaren lijken te lonen: in 2030 zijn er per 100.000 fietsbewegingen 50% minder verkeersongelukken met fietsers dan in 2022. De reactieve aanpak richt zich vooral op die locaties die aandacht nodig hebben vanuit de ongevallenregistratie en/of de subjectieve onveiligheid.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Nul verkeersslachtoffers op termijn; halvering van het aantal in 2030 t.o.v. 2019



Verkeersveiligheid is belangrijker dan doorstroming; o.a. verwijderen van voor voetgangers en fietsers onveilige plekken op de Ring en op de radialen tussen Randweg en Ring



Aanpak van de belangrijkste aandachtslocaties op basis van beschikbare dat



Voor de maximumsnelheden stellen we het bijgaande streefbeeld vast op basis van uitwerking motie 30. We onderzoeken de impact en mogelijkheden van het opwaarderen van de Ring van 70 km/u naar 50 km/u en maken dit onderdeel van de verbeteraanpak Ring



Basis op orde: veilige schoolomgevingen, sportlocaties, ontmoetingsplekken voor jongeren en oversteeklocaties; eenduidige voorrangoplossingen

3. DOORONTWIKKELING DATA GEDREVEN WERKEN

Conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van de rijksoverheid, werken wij in Brabant risicogestuurd en data gedreven: ongevallen voorkomen door in te grijpen op basis van vastgestelde risico's. In de afgelopen jaren hebben we al ervaring opgedaan met de risico gestuurde aanpak, in de komende periode zetten we in op de dorontwikkeling hiervan.

Data verbeteren door registratie en analyse

Belangrijk in deze doorontwikkeling is het verrijken van de data. Naar schatting wordt slechts 30% van de letselongevallen geregistreerd. Om te kunnen monitoren en effectief beleid te kunnen voeren, moet die registratie veel beter worden. We gaan beschikbare data beter benutten en versterken de samenwerking met partners. Daarnaast verrijken we de momenteel beschikbare ongevalsdata (waarvan onderregistratie bekend is) met data die aanvullend beschikbaar kan komen (bv remdata, roodlichtnegatie, ziekenhuisdata, verzekeraars e.d.) om meer risico gestuurd en preventief maatregelen te kunnen nemen. Daarvoor gaan we de verdere samenwerking met partners aan. Structurele monitoring en evaluatie hoort hier uiteraard bij om de effectiviteit van de maatregelen te onderzoeken.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



De samenwerking met partners wordt versterkt (ziekenhuizen, verzekeraars, mobiliteitsaanbieders etc) om de ongevalsdata te verrijken voor een preventieve aanpak



Structurele monitoring en evaluatie om de effectiviteit van verkeersveiligheidsaanpak te verbeteren



UITWERKING VAN DE DROOM GEZOND

Bewegen maakt mensen gezond. In Eindhoven worden mensen gefaciliteerd, gestimuleerd en uitgedaagd om te bewegen. Een stad waar voetgangers en fietsers zich prettig kunnen verplaatsen. En geen last hebben van vieze lucht of veel geluid.

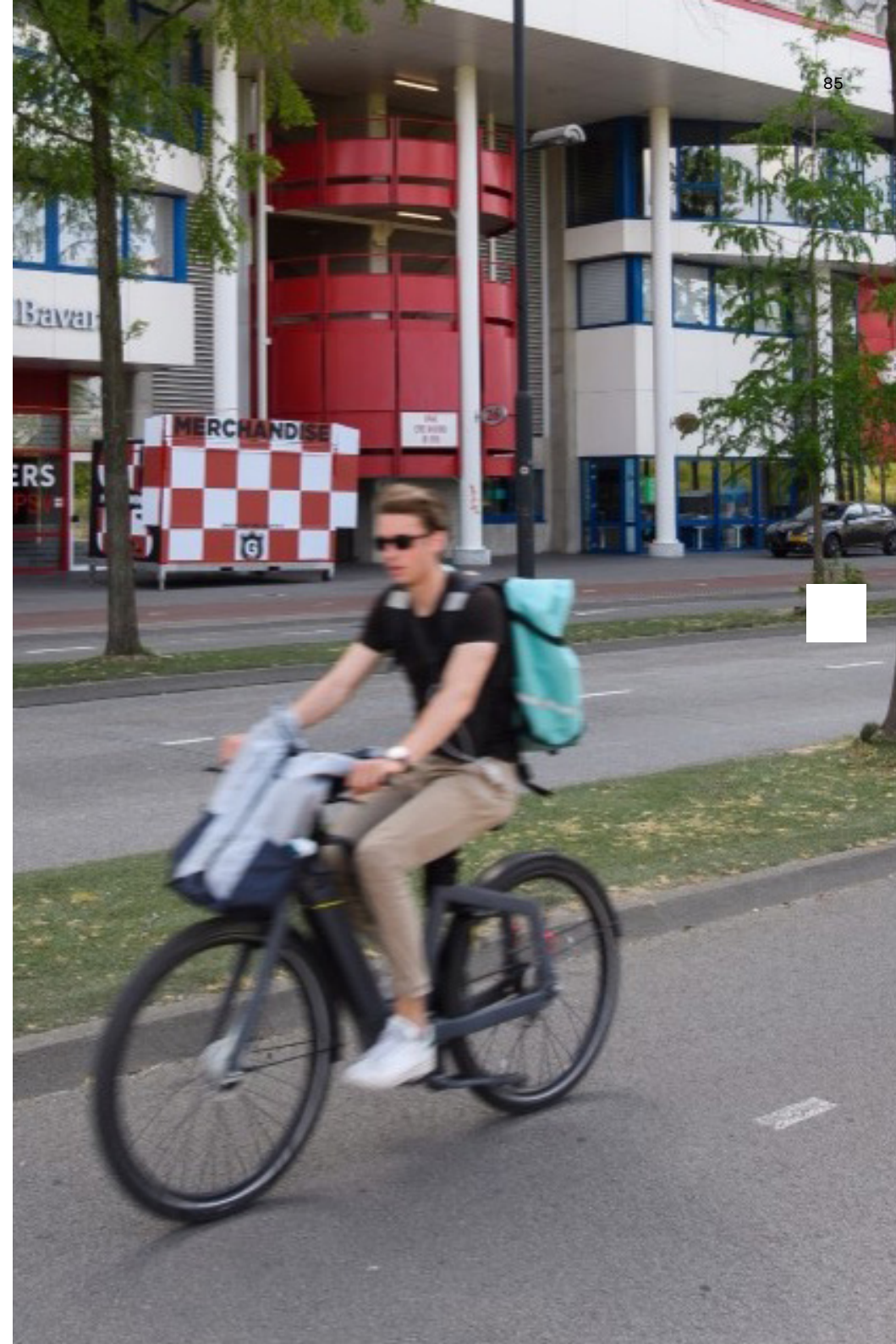
Wij werken in de komende jaren aan de droom gezond door in te zetten op:



1. MEER LOPEN EN FIETSEN



2. MINDER OVERLAST

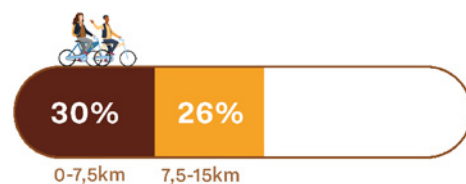


1. MEER LOPEN EN FIETSEN

Meer lopen en fietsen is gezond, en ook essentieel voor het slagen van de mobiliteitstransitie. 71% van de Eindhovenaren voldoet aan de nationale beweegrichtlijn. Dit is best goed, maar dit aantal dreigt te dalen. Volgens het RIVM dreigen steeds minder Nederlanders aan de beweegrichtlijnen te voldoen. Dagelijks meer lopen en fietsen kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren aan het tegen gaan van deze ontwikkeling.

Lopen en fietsen zijn vooral belangrijk op de kortere afstanden

Op dit moment zijn op de korte afstand (onder de 2,5 km) lopen en fietsen dominant, zo is te zien in de hiernaast weergegeven afbeelding. Tot een afstand van 10 kilometer is een kwart van de verplaatsingen per fiets. Vergeleken met andere steden is het aandeel lopen en fietsen op deze afstanden echter relatief laag.



Afbeelding 31. 56% van de automobilisten woont op (e-fiets)afstand van hun werk (0-15 km)

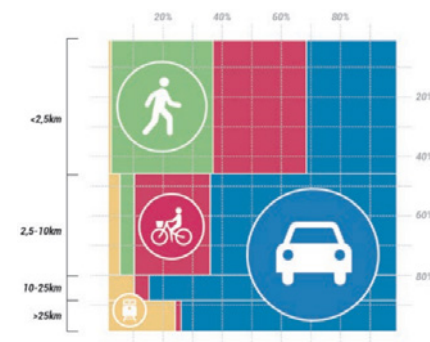
Wij zien kansen om lopen en fietsen te bevorderen

Wij zien kansen om lopen en fietsen voor inwoners en bezoekers te bevorderen. Zo zorgt de verdichting van Eindhoven automatisch voor meer lopen en fietsen, doordat er meer voorzieningen en functies op korte afstand bereikbaar zijn. In de inwonersenquête geven inwoners aan dat prettige en veilige looproutes de belangrijkste factoren zijn om meer te gaan lopen.

Daarnaast woont 56% van de automobilisten op fietsafstand van hun werk. Voor hen biedt de e-bike kansen om op afstanden tot 15 kilometer een goed en vaak ook sneller alternatief voor de auto te zijn. De relatie Veldhoven – Eindhoven is bijvoorbeeld een sterke fietsrelatie. Daarnaast blijkt uit de cijfers dat op dit moment 8% van de bezoekers van buiten Eindhoven per fiets naar de stad komt.



Afbeelding 32. Wat doet Eindhovenaren meer lopen?



Afbeelding 33. Gebruik vervoerwijze naar afstand in Eindhoven

Lopen en fietsen nemen toe in de komende jaren

In de komende jaren staan lopen en fietsen in Eindhoven op één. Wij willen de groei in het aantal verplaatsingen zoveel mogelijk lopend en fietsend opvangen. En voor Eindhoven ziet dit er al goed uit: ook zonder extra inspanningen neemt het lopen en fietsen in de komende jaren toe. Dit heeft onder andere te maken met de stedelijke verdichting. Meer mensen wonen dichterbij elkaar en bij voorzieningen, waardoor het aantal verplaatsingen op de korte afstanden automatisch toeneemt en daarmee ook meer lopen en fietsen. Ook heeft Eindhoven een goede schaal en maat om veel met de fiets te bereiken.

Verleiden en stimuleren tot meer lopen en fietsen

Er wordt ingezet op verleiden en stimuleren tot meer lopen en meer fietsen. In 2024 wordt een meerjarenprogramma actieve mobiliteit verder uitgewerkt dat informeert en verleidt tot meer lopen en fietsen. Daarin zullen o.a. interventies voor specifieke doelgroepen worden opgenomen. We voeren dat programma de komende jaren uit in samenwerking met interne en externe stakeholders (o.a. gebiedscoördinatie, sport- en bewegen, sociaal domein, Brainport Bereikbaar, Dutch Design Foundation, onderwijs, Fietsersbond, Wandelnet, Platform ruimte voor Lopen).

STOMP als startpunt van gebiedsgerichte ontwikkelingen

Bij gebiedsgerichte (her)ontwikkelingen in de stad wordt de loop- en fietsvriendelijkheid als startpunt voor het ontwerp van de mobiliteitsoplossing genomen. Het STOMP principe (stappen, trappen, OV, Maas/deelmobiliteit, privé auto) vormt de gidslijn voor het ontwerpproces.

Een sterk loop- en fietsnetwerk

Zoals ook uit de inwonersenquête naar voren komt, investeren wij gericht in de verbetering van het loop- en fietsnetwerk. Dit doen wij binnen de wijken en buurten, maar ook op stedelijk niveau en de verbindingen met de regio. Zie o.a. het afgebeelde netwerk in de droom 'Verbinding'.

Uitbreiding van fiets- en deeltweewieler parkeren

Een fietsrit zonder goede en veilige plek om je (deel)fiets te parkeren is slechts het halve werk. We zetten in op een structurele uitbreiding van het fiets- en deeltweewielers parkeren in het centrum en stationsgebied. Wat deeltweewielers betreft zetten we ons in om naast e-fietsen ook gewone fietsen (actief bewegen) toe te voegen aan het aanbod.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Korte verplaatsingen doen we lopend of fietsend:

- we streven naar 25% van alle verplaatsingen in Eindhoven te voet
- 50% van alle verplaatsingen korter dan 7,5 km worden met de fiets gemaakt



Het STOMP (stappen, trappen, OV, Maas/deelmobiliteit, privé auto) principe is uitgangspunt; ook bij (nieuwe) gebiedsontwikkelingen



Stimuleren en verleiden van lopen en fietsen specifiek gericht op doelgroepen (bijv. ouderen, scholieren, werkenden, expats etc.)



We voegen - zo mogelijk met de markt - fietsen zonder trapondersteuning toe aan het deelaanbod in de stad

2. MINDER OVERLAST

Voor een gezonde leefomgeving is schone lucht van levensbelang. De luchtkwaliteit vormt een van de voornaamste milieufactoren die invloed hebben op onze gezondheid. Naast de luchtkwaliteit is het geluid van verkeer een factor, vooral als dit leidt tot minder nachtrust. De opgetelde effecten hiervan komen in beeld via de milieugezondheidsrisico-indicator (MGRi). We zien dan het totaal effect van luchtkwaliteit en geluid van wegen en industrie op de stad.

Verbeteren van luchtkwaliteit

De belangrijkste bijdrage vanuit mobiliteit in verbetering van de luchtkwaliteit zit in de verschoning van het verkeer. Zie daarvoor de droom 'Schoon'.

Verminderen van geluidsoverlast

Hoewel de motoren van voertuigen stiller worden (meer elektrisch rijden), blijft binnen de stad het bandengeluid nog vaak maatgevend. Het verlagen van de maximumsnelheid is daarmee een win-win maatregel: hogere veiligheid én minder geluid.

Planvorming gericht op minimalisering van hinder en overlast

Met de komst van de Omgevingswet (2024) zullen voor de gemeentelijke wegen maximale geluidniveaus worden ingesteld om ongebreidelde groei van geluid en bestaande overlast te beperken. Bij de ontwikkeling van nieuwe gevoelige bestemmingen (wonen, dagverblijven etc.) vindt dat zodanig plaats dat hinder wordt geminimaliseerd door het ontwerp of door bijzondere maatregelen.

Overlast door verkeershufters

Om de hinder en overlast van verkeershufters te beperken wordt bij een positief resultaat van de lopende pilots in o.a. Rotterdam, aangesloten op de aanpak daarvan met de inzet van geluidscamera's.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Met de komst van de Omgevingswet worden voor de gemeentelijke wegen maximale geluidniveaus vastgesteld



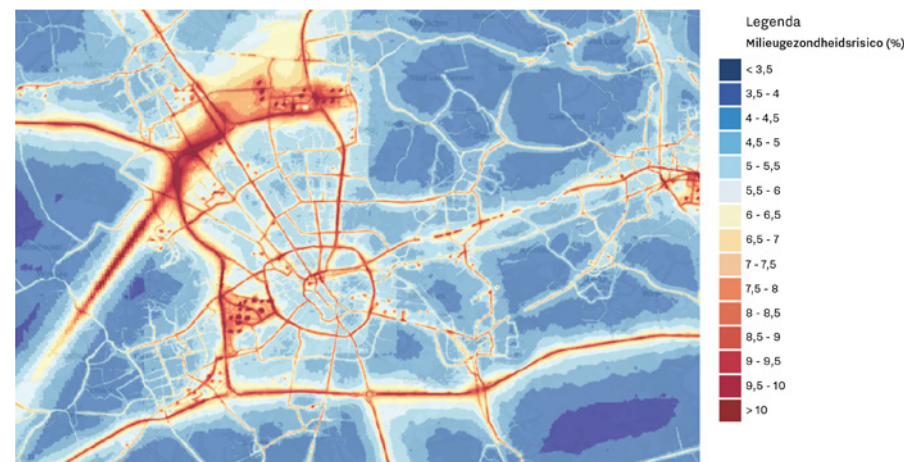
Verlagen van de maximumsnelheid van motorvoertuigen langs gevoelige bestemmingen (wonen, dagverblijven, etc.)



Verminderen en verschonen van vervoer en meer lopen en fietsen



Aansluiten bij de Rotterdamse pilot met geluidscamera's voor aanpak van verkeershufters, bij een positief resultaat daarvan



Afbeelding 34. Gebieden waar milieugezondheidsrisico indicator hoog of laag is

1. PRETTIG VERPLAATSEN, ZONDER GEDOE

Ontspannen verplaatsen, daar gaan we voor! Mobiliteit is niet alleen noodzaak, maar verplaatsen is ook prettig, zonder gedoe, logisch, gemakkelijk, toegankelijk (fysiek, digitaal). Verplaatsingen zonder veel gedoe, of je met de trein komt, op de fiets, met de bus of met de auto van ver weg of van dichtbij.

Prettig en ontspannen verplaatsingen

We zorgen voor prettige verplaatsingen: heldere veilige routes en verkeerssituaties, comfortabel reizen en overstappen. Overstapvoorzieningen worden daarvoor aantrekkelijk en met handige aanvullende functies ontwikkeld. Routes – vooral voor lopen en fietsen – zijn op zijn minst comfortabel en worden aangenamer door groenbegeleiding, actieve plinten, afwisseling, design en kunst.

Aantrekkelijke en gemakkelijke tariefproposities

Om het gebruik van bijvoorbeeld P+R's en het OV in de breedte aantrekkelijker te maken wordt werk gemaakt van gemakkelijke en uitnodigende oplossingen. Bv. parkeren op de P+R voor slechts € 1,- per dag, weekend/meerdaagse kaarten voor internationale bezoekers, aantrekkelijke maandabonnementen voor longstayers, een uitnodigende jaarkaart voor bewoners (bijvoorbeeld Wenen, het hele jaar door met het OV voor € 1,- per dag).

Modernisering van de bushokjes

Naast de nieuwe bushokjes op de HOV-lijnen beschikt Eindhoven over enkele honderden bushokjes aan de stadslijnen die aan vernieuwing toe zijn. Ook hier zien wij potentie om aangenaam en ontspannen te wachten op de bus. Het wachten op de bus wordt prettiger als dat op een fijne, beschutte en goed ingerichte plek kan gebeuren voorzien van de juiste informatie.

Alle (deel)tweewielers op duidelijke plekken

Een opgeruimde stad draagt ook bij aan ontspannen verplaatsen. Om de hinderlijke verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan wordt ingezet op het onderbrengen van alle (deel)tweewielers op helder ingerichte parkeerlocaties.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Aantrekkelijk ingerichte hubs met voorzieningen (bijv. pakketpunt)



Loop- en fietsroutes zijn comfortabel en worden veraangenaamd



Uitnodigende en heldere reisproducten voor alternatieven zoals P+R gebruik



Ontwikkeling in overleg met provincie / OV vervoerders van uitnodigende 'gemakstickets'



Modernisering bushokjes stadslijnen



De locaties voor het parkeren van (deel)tweewielers worden zo veel mogelijk onderdeel van de reguliere fietsparkeerlocaties

2. GASTVRIJ

We willen iedereen gastvrij in onze binnenstad ontvangen. We informeren onze bezoekers over de verschillende manieren om naar het centrum te komen. Waar zijn de fietsenstallingen, waar kan ik parkeren, hoe reis je via een P+R en hoe laat vertrekt de laatste bus terug naar huis? Waar kan ik mijn bestemming vinden en op welke manier kan ik de bestemming bereiken? Dit doen we met aandacht voor actuele informatie over tijdelijke situaties (werkzaamheden, evenementen).

Makkelijk oriënteren en navigeren, geen gedoe

We zorgen ervoor dat reizigers zich gemakkelijk kunnen oriënteren, navigeren en de omgeving kunnen ontdekken (wayfinding). Dit doen we in de basis door goede bewegwijzering op straat. Deze zal worden herzien, aangepast aan nieuwe situaties, en in het bijzonder voor voetgangers en fietsers.

Gastvrije bereikbaarheidsinformatie

We zorgen voor gastvrije bereikbaarheidsinformatie voor (nieuwe) bewoners, (zakelijke) bezoekers, werkers, overstappers etc. Dit doen we voor alle beschikbare vervoermiddelen. Zo zijn alle mobiliteitsvoorzieningen goed vindbaar – zowel fysiek als digitaal. Wij stimuleren daarin vooral de actieve en duurzame manieren van verplaatsen. Daarvoor wordt met de partners één interactief webportaal ontwikkeld (o.a. naar voorbeeld van Maastricht Bereikbaar), dat bovendien in samenwerking met de diverse providers gevoed zal worden met actieve reisinformatie. Samen met Brainport Bereikbaar en de centrumpartners wordt uitwerking gegeven aan de Binnenstadsdeal en met de evenementensector aan de Green Deal Evenementen en de Campagne Gastvrij en Duurzaam Bereikbaar verder vorm en inhoud gegeven.

Voldoende aandacht voor tijdelijke situaties

De komende jaren wordt er volop gebouwd en gewerkt aan de stad. We besteden in geplande en ongeplande tijdelijke situaties en verstoringen in ons mobiliteitssysteem (wegwerkzaamheden, evenementen, incidenten) aandacht aan goede informatievoorziening. Tijdelijke alternatieve routes zijn van voldoende kwaliteit. Daarmee sturen we op het beperken van het hindergevoel. Er is speciale aandacht voor voetgangers en fietsers. De hindersituaties gebruiken wij om actief te sturen en communiceren op het gebruik van duurzame mobiliteit.

WIJ MAKEN DE VOLGENDE KEUZES:



Ontwikkeling van een metrokaart lopen; doorontwikkeling metrokaart fiets



Herziening van de bewegwijzering; specifiek voor voetgangers en fietsers



Ontwikkeling van een interactief bereikbaarheids(web)portaal met gebundelde info over alle vervoermogelijkheden; zowel regulier als in tijdelijke situaties



Uitvoeren Campagne Gastvrij en Duurzaam Bereikbaar (gedragsaanpak) met de centrumpartners



Samenwerking met partners in de Green Deal Evenementen

ACTIEPAKKETTEN PER DROOM



ACTIEPAKKETTEN

In dit onderdeel worden de concrete projecten, maatregelen en acties benoemd die in de komende jaren worden gezet. Deze lijsten zijn opgebouwd op basis van de dromen en onderverdelingen.

Drie samenhangende actiepakketten

In dit onderdeel zijn drie samenhangende pakketten per droom uitgewerkt. Er zijn drie pakketten uitgewerkt:

- Actiepakket I: 2024-2026
- Actiepakket II: 2027-2030
- Actiepakket III: 2030 en verder

Actiepakket I (2024-2026) is zowel inhoudelijk als financieel concreet uitgewerkt. Het budget voor de totale uitvoering van dit pakket aan maatregelen (financiële middelen, uitvoeringsmiddelen, etc.) omvat:

- Ca. 27 mln aan investeringen op straat
- 1,2 mln aan structurele lasten
- Ca. 6 mln aan bestedingen voor campagnes, onderzoeken en uitwerkingen

Besluitvorming

Daarbij is met een kleur aangegeven of er reeds besluitvorming is geweest over het project, maatregel of de actie.

- Nog niet eerder over besloten
- Besluitvorming al plaatsgevonden op hoofdlijnen
- Concrete besluitvorming al plaatsgevonden



ACTIEPAKKET I (2024-2026)

VERBINDING

In Eindhoven is alles dichtbij

- 1. Wijkgerichte mobiliteitsaanpak voor meer lopen en fietsen (bv te beginnen met de 3 lage SES wijken)
- 2. 3 straatexperimenten voor betere loopkwaliteit - en aantrekkelijkheid (bv EHV CS-Strijp-S icm DDW)
- 3. De gebiedsontwikkelingen, centrum, KnoopXL, Strijp-S, Stadshart WoenseL e.d. worden de voorbeeld loopwijken

Een passend netwerk voor elke vervoerwijze

- 4. 2 pilots gericht op de kwaliteit van stedelijke looproutes: Looproute Centrum- Strijp-S om actief te verplaatsen / Looproute Strijp-S- Stadsbos Wielewaal om ontspannen te bewegen
- 5. Voor kwaliteitsverbetering van stedelijke looproutes aansluiten op het wegenbeheerplan 2025-2028
- 6. Oplossen van missing link in het loop- en fietsnetwerk: Spoorpassage Strijp-S, fiets- en voetgangerstunnel Beemdstraat/Ring
- 7. F2 (EHV-Best), F270 (EHV-Helmond), HTCE-De Run, Groene Corridor (fietsbrug A. Fokkerweg, Beatrixkanaal), Slowlane (Kastelenplein-HTCE), Pendelroute (GDC-Best), EHV-Gemert
- 8. Onderzoek verbetering schoolthuisroutes
- 9. oorbereiding realisatie inpassing HOV4
- 10. Mirtverkenning multimodale knoop
- 11. Brainportlijn (parallel A2/N2)
- 12. Afronden HOV3 (WoensXL - Airport)
- 13. Completering HOV Geldrop (HOV5)
- 14. Completering HOV Waalre (HOV2)
- 15. Opstellen multimodale regelscenario's
- 16. Monitoring en optimaliseren multimodale netwerken
- 17. Onderzoek maatregelen Ring en radialen buiten de Ring (incl bestaande knelpunten); gerelateerd aan uitwerking sectorenmodel (VCP) binnen de Ring
- 18. Realiseren quick wins Ring (oa Piuslaan-Leenderweg, Hugo vd Goeslaan)

Hubs zijn de verbindende schakels

- 19. Verkennend onderzoek / actualisatie voorstadshaltes spoor (Eindhoven Noord-west, Tongelre)
- 20. Realiseren van regionale randweghubs
- 21. Verkennend onderzoek P+R's aan HOV assen in alle windrichtingen
- 22. Verkennend onderzoek P+B's Ring langs stad-/ doorfietsroutes
- 23. Ontwikkelen visie op aantrekkelijke hubs (met slimme voorzieningen)
- 24. Opstellen kaders voor hubs bij gebiedsontwikkeling
- 25. Potentiescan wijkhubs (exploitatie, ontwikkeling, beheer, locatieonderzoek)

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

RUIMTE MAKEN

We winnen ruimte

- 26. Opheffen bezoekersparkeerplaatsen binnenstad
- en 27. KnoopXL (o.a. Fensterrein, Wilhelminaplein)
- 28. Aanpassen beleidsregels betaald parkeren
- 29. Versnelde uitbreiding betaald parkeren binnen de Ring
- 30. Aanpassen parkeertarieven o.b.v. benchmark grote steden
- 31. Geen 2e parkeervergunning in het centrum
- 32. Tariefsverlaging P+R parkeren (bijv € 1,-)

We maken ruimte voor kwaliteit in de stad

- 33. Uitwerking sectormodel binnen de Ring in samenspraak (incl. onderzoek Strijps Bultje)
- 34. Jaarlijks traject op verzoek van en met inwoners over transformatie van parkeerplaatsen naar groen, verblijf etc (aansluitend op ideeën DDF (DDW2023))

We maken ruimte voor de mobiliteitstransitie

- 35. Intensivering handhaving fietsparkeren (inclusief deeltweewielers) en professionalisering + verhuizing fietsdepot
- 36. 500 nieuwe fiets/scooterparkeerplekken in de openbare ruimte in het centrum en plekken voor aangepaste fietsen
- 37. Pop-up (brom)fietsstallingen voor piekmomenten
- 38. Upgrade stalling 18 Septemberplein en Witte Dame
- 42. Uitwerken en realisatie netwerk van kleinschalige parkeerhubs deeltweewielers
- 43. Onderzoek samenwerkingsmodellen aanbieders deelfervoer en OV concessie en nieuwe Nadere Regels Deelauto's en deeltweewielers
- 44. Monitoring, evaluatie, communicatie, stimulering en experimenten

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

SCHOON

Mobiliteit zonder uitlaatgassen

- 46. Sloopregeling brommers/scooters met verbrandingsmotor uitvoeren
- 47. Laadinfra uitvoeringsplan (t/m 2026)
- 48. Camera handhaving milieuzone
- 49. Bebodingsplan zonering
- 50. Ontwikkeling routekaart + overgangsregelingen en stimuleringsmaatregelen in samenspraak ontwikkelen
- 51. Monitoring (o.b.v. Climate View), communicatieplan en acties invoering ZE zone (incl. evaluatie in 2026)
- 52. Faciliteren initiatieven uit de stad

Circulariteit

- 53. Voorwaarden aanbieders deelaanbieders om bij te dragen aan circulariteit
- 54. Beschikbaar stellen opgeknapte fietsen vanuit Fietsdepot

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

GEZOND

Meer lopen en fietsen

- 56. Ontwikkeling sectoroverstijgend programma vanuit sport&bewegen, welzijn/gezondheid en ruimte gericht op meer lopen en fietsen
- 57. Loop- en fietscampagne om structurele gedragsverandering te bewerkstelligen (informatieplatform, infopakket, publieksacties, communicatie, fitcoins)
- 58. Ontwikkelen aantrekkelijke Groene Corridor
- 59. Uitbouw 'Eindje om' Eindhoven dekkend
- 60. Stimuleren van lopen onder werknemers met ontwikkeling en inrichting workwalks o.a. op bedrijventerrein De Hurk
- 61. Stimuleren van lopen onder ouderen met wandel- en beweegroutes in o.a. Doornakkers

Minder overlast

- 62. Realisering Motie 30, tenzij... korte termijn
- 63. Aansluiting bij de Rotterdamse aanpak geluidscamera's

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

VEILIG

Veiliger gedrag en handhaving

- 64. Ontheffingenbeleid speed pedelecs
- 65. Educatie en gedrag (o.a. aso aanpak)
- 66. Inzet Flexflitsers i.o.m. politie en openbaar ministerie
- 67. Voorbereiding digitaal en fysiek op toepassing ISA
- 68. ISA als eis voor voertuigen waar we als gemeente invloed op hebben

Geen verkeersonveilige plekken meer

- 69. Basis op orde (aandachtslocaties, schoolzones, Motie 30 tenzij, e.d.)
- 70. Korte termijn uitvoering Motie 30, tenzij..
- 71. Bijdragen verkeersveiligheid aan onderhoudsprojecten (incl Motie 30 tenzij)
- 72. opstellen afwegingskader voor het mengen van fietsers en voetgangers en toepassen van zebrapaden
- 73. Ring en Radialen: onderzoek diverse mogelijkheden verwijderen deelconflicten

Doorontwikkeling data gestuurd werken

- 74. Data-aanpak, monitoring, evaluatie i.s.m. partners

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

VRUHEID VOOR IEDEREEN

Iedereen een betaalbaar duurzaam vervoersalternatief

- 75. Eindhoven scan op bereikbaarheidszekerheid (tijd+kosten)
- 76. Samenwerking met armoedebeleid op het gebied van bereikbaarheid voor minima
- 77. City-deal Fietsen voor Iedereen uitvoeren i.s.m. Sociaal Domein
- 78. Ontwikkeling in samenspraak van routekaart Zero Emission + betaalbare overgangsregelingen en stimuleringsmaatregelen voor inwoners en ondernemer
- 79. Ontwikkeling van betaalbaar deelaanbod voor inwoners met een laag inkomen in samenspraak met aanbieders
- 80. Verkenning onderzoek naar de mogelijkheden van goedkoper OV

Vervoer is toegankelijk

- 81. Uitwerken kwaliteitsaspecten veilige en toegankelijke looproutes; vertaling naar de gemeentelijke toegankelijkheid en openbare ruimte
- 82. Opheffen fysieke barrières voor voetgangers met hulpmiddelen bij openbare gebouwen, OV-haltes en overstappunten

Vervoer is beschikbaar en betrouwbaar

- 83. Overleg met provincie/vervoerder met als inzet het vergroten van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van OV (m.n. avond, weekend en dagranden, o.a. i.r.t. Airport).
- 84. Verkenning regionale doorontwikkeling deelaanbod en mobiliteitshubs i.s.m. de regio

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

ONTSPANNEN

Prettig verplaatsen, geen gedoe

- 85. Recreatieve fietsnetwerk opwaarderen (o.a. Rondje Eindhoven) i.s.m. Routebureau Brabant en Eindhoven 365
- 86. Uitwerken kwaliteitsaspecten comfortabel en aantrekkelijke looproutes: vertaling naar gemeentelijke handboeken openbare ruimte
- 87. Leidraad aantrekkelijk ingerichte hubs met slimmer voorzieningen
- 88. Uitnodigende P+R tarieven
- 89. Verkennend onderzoek gemaks/goedkoop OV Eindhoven
- 90. Verkenning modernisering busabri's stadslijnen

Gastvrij

- 91. Ontwikkeling metrokaart lopen; doorontwikkeling metrokaart fiets
- 92. Herziening van de bewegwijzering; specifiek voor voetgangers en fietsers
- 93. Ontwikkeling interactief bereikbaarheid(web) portaal met gebundelde info over alle vervoersmogelijkheden; zowel regulier als in tijdelijke situaties én met actuele reisinformatie
- 94. Campagne Gastvrij en Duurzaam Bereikbaar (gedragsaanpak) / Open Eindhoven
- 95. Beleving wachttijd door goed informeren (wachttijdvoorspellers, groene golf fietsers etc)
- 96. Verkeersregisseur (coördinatie Minder Hinder)

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

UITVOERING

Uitvoering

- 97. Multimodale dataverzameling, analyse, monitoring en evaluatie
- 98. Middelen t.b.v. uitvoering (participatie, personele inzet, inhuur etc.)



ACTIEPAKKET II (2027-2030)

VERBINDING

In Eindhoven is alles dichtbij

- 2.1 Wijkgerichte mobiliteitsaanpak voor meer lopen en fietsen (2e tranche)
- 2.2 De gebiedsontwikkelingen Woensel XL, Kanaalzone, en Ontwikkelas-zuidwest worden de exemplarische loopwijken
- 2.3 Uitbreiding voetgangersgebieden (m.n. centrum o.a. Begijnenhof, Stadhuisplein, De Bergen; maar ook elders)

Een passend netwerk voor elke vervoerwijze

- 2.5 Verdere kwaliteitsverbetering van 2 stedelijke looproutes: Looproute Centrum- Kanaalzone om actief te verplaatsen / Looproute Kanaalzone-Dommeldal om ontspannen te bewegen
- 2.6 Voor kwaliteitsverbetering van stedelijke looproutes aansluiten op het wegenbeheerplan 2025-2028
- 2.7 Oplossen van missing link in het loop- en fietsnetwerk: brug Gabriel Metsulaan-Tenierslaan, spoor- en randwegpassages Stadsbos Wielewaal, ongelijkvloerse kruising Floraplein-Leenderweg en ongelijkvloerse kruisingen Ring
- 2.8 Westtangent (i.c.m. HOV4), Fuutlaan-Kalverstraat), Kanaaldijk, F615 (EHV-Gemert), Eindhoven-Geldrop, HTCE-Geldrop, EHV-Wintelre, Eindhovense kanaal (lv brug Gabriel Metsulaan-Tenierslaan, Dommelroute
- 2.9 Realiseren uitvoering verkeercirculatie en bijbehorende maatregelen zoals ongelijkvloerse kruisingen op de Ring

Hubs zijn de verbindende schakels

- 2.10 Verbetering toegankelijkheid en kwaliteit station Strijp-S
- 2.11 In de nieuwe concessie versterken en uitbreiden van het OV-netwerk naar gebiedsontwikkelingen Brainportlijn-tangent, Strijp-S/T, Woensel XL, Kanaalzone en Ontwikkelas-Zuidwest
- 2.12 Realiseren van regionale randweghubs
- 2.13 Realisering nieuwe P+R's aan HOV3 en HOV4
- 2.14 Realisering 4 P+B's
- 2.15 Realisatie en evaluatie wijk hub(s)

ACTIEPAKKET II (2027-2030)

RUIMTE MAKEN

We winnen ruimte

- 2.16 Betaald parkeren buiten de Ring in grote verdichtingslocaties
- 2.17 Realiseren nieuwe plekken in de stad (pleinen, parken)

We maken ruimte voor kwaliteit in de stad

- 2.18 2.000 nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte in het centrum en transformatie autoparkeren naar fietsparkeren (in OR en in garages)
- 2.19 Hoogwaardige inpandige fietsenstallingen bij VDMA en Stadhuisplein en rondom het station (zowel zuid- als noordzijde)
- 2.20 Uitbreiding en upgrade fietsenstalling Heuvel

We maken ruimte voor de mobiliteitstransitie

- 2.21 Verder stimuleren bijdrage aan aanbod deelmobiliteit (onrendabele locaties, actieve vormen etc.)

ACTIEPAKKET II (2027-2030)

SCHOON

Mobiliteit zonder uitlaatgassen

2.22 ZE zone inwoners + bezoekers

2.23 laadinfra uitvoeringsplan 2027 en verder

2.24 Overgangsregelingen / ondersteunings- en stimuleringsmaatregelen voor inwoners + ondernemers

Circulariteit

ACTIEPAKKET II (2027-2030)

GEZOND

Meer lopen en fietsen

- 2.25 Uitvoering programma Lopen, fietsen en gezondheid
- 2.26 Voortzetting Loop- en fietscampagne
- 2.27 Ontwikkelen van loop- en fietsboulevard Dommelroute en Philipsroute
- 2.28 Stimuleren van lopen onder werknemers met workwalks in nieuwe werkgebieden
- 2.29 Stimuleren van lopen onder ouderen met wandel- en beweegroutes

Minder overlast

- 2.30 Realisering Motie 30, tenzij.... (zie Veilig)

ACTIEPAKKET II (2027-2030)

VEILIG

Veiliger gedrag en handhaving

2.31 Uitvoeren doelgroepgerichte veiligheidscampagne

Geen verkeersonveilige plekken meer

2.32 Basis op orde (aandachtslocaties, schoolzones, Motie 30 tenzij, e.d.)

2.33 Bijdragen aan onderhoudsprojecten (incl. Motie 30, tenzij)

Doorontwikkeling data gestuurd werken

ACTIEPAKKET II (2027-2030)

VRUJHEID VOOR IEDEREEN

Iedereen een betaalbaar duurzaam vervoersalternatief

- 2.34 Voortzetting gratis ov voor minima
- 2.35 City-deal Fietsen voor Iedereen uitvoeren i.s.m. Sociaal Domein
- 2.36 Overgangsregelingen / ondersteunings- en stimuleringsmaatregelen voor inwoners + ondernemers

Vervoer is toegankelijk

Vervoer is beschikbaar en betrouwbaar

- 2.39 Opheffen fysieke barrières voor voetgangers met hulpmiddelen bij openbare gebouwen, OV-haltes en overstappunten
- 2.40 Resultaat als input voor programma van eisen nieuwe OV concessie
- 2.41 Realisatie regionale hubs met deelaanbod
- 2.42 In PvE ?nieuwe OV concessie de samenhang met hubs en deelmobiliteit borgen

ACTIEPAKKET I (2024-2026)

ONTSPANNEN

Prettig verplaatsen, geen gedoe

2.43 Alle tegelfietspaden op doorfietsroutes en stadsroutes asfalteren

2.44 Vernieuwing busabri's stadslijnen

Gastvrij

2.45 Actueel beheer en onderhoud bereikbaarheids(web)portaal

2.46 Voortzetting campagne

2.47 voortzetting wachttijd informatie

2.48 verkeersregisseur

UITVOERING EN ORGANISATIE



WIJ GAAN VOORUIT

Samen geven we de toekomst vorm. De dromen geven een beeld van hoe wij willen dat de stad zich tot 2050 ontwikkelt op het gebied van mobiliteit. De dromen zijn de 'tijdelijke' weergave waar we nu staan in ons denken en doen. In de komende jaren werken wij samen met de stad aan onze dromen.

In het werken aan onze dromen is het belangrijk om aandacht te hebben voor:

1. VAN DROMEN NAAR DOEN
2. LEREN DOOR TE DOEN
3. DOEN DOOR TE ORGANISEREN

Op navolgende pagina's worden dit verder toegelicht.





1. VAN DROMEN NAAR DOEN

Werken aan onze dromen doen we samen

In de komende jaren werkt gemeente Eindhoven stap voor stap naar deze zeven dromen. Iedereen moet mee kunnen doen en verantwoordelijkheid wordt gevoeld en genomen. De stad maken we immers samen. We nodigen de stad uit om mee te doen en blijven luisteren naar de diversiteit aan behoefte. Wij nemen het voortouw voor verandering en geven ruimte aan initiatieven en experimenten vanuit de markt en maatschappij die de dromen dichterbij halen. In Eindhoven geven wij ruimte aan creativiteit: we ontdekken hierin samen de mogelijkheden van zowel technische als sociale innovaties.



Jaarlijks organiseren we een breed mobiliteitsgesprek met de stad, waar mogelijk in combinatie met andere lopende processen



Samen met de MRE en Brainport Bereikbaar werken we aan de opgaven op een regionale schaal, zoals werkgeversaanpak, gedragsinterventies etc.



We zetten onze ambities helder verwoord in een lobby-agenda naar het Rijk en Europa

2. LEREN DOOR TE DOEN

Aandacht voor monitoren, evalueren en reflecteren

Leren past bij een transitie. We monitoren, evalueren en reflecteren op (leer) doelen en aanpak en benutten hiervoor de kracht van data en digitalisering. Als stad hebben wij het voordeel menig onderwijs- en kennisinstellingen te huisvesten, wij zoeken de samenwerking op om met ons mee te leren en te experimenteren. De actieagenda is adaptief en wordt bijgesteld vanuit de leerervaringen, de doelen en de ontwikkelingen om ons heen.



Samen met kennis- en onderwijsinstellingen werken we vanuit een adaptieve onderzoeksagenda



We werken samen met landelijke en Europese overheden/samenwerkingen om kennis te delen en kennis op te doen





3. DOEN DOOR TE ORGANISEREN

Wij bieden duidelijkheid

We nemen als overheid regie om doelgericht te werken aan de opgaven. We creëren duidelijkheid op de korte en lange termijn maatregelen en geven duidelijke kaders om samen met de stad te werken aan de opgaven. Elk jaar maken we een jaarplan in de begroting, in 2026 wordt een vervolgbesluit genomen over de uitvoering van pakket II.

En werken adaptief

Onze actie-agenda is geen gestolde werkelijkheid. Via een adaptief programma werken we aan onze dromen. Met korte termijn middelen springen we flexibel in op goede initiatieven en experimenten. Periodiek wordt het programma geactualiseerd door te monitoren, evalueren en reflecteren.



We organiseren het zo efficiënt mogelijk



Mobiliteit stopt niet bij de gemeentegrens en daarom blijft samenwerking met Rijk, provincie en regio essentieel



Om de stad niet te overvragen sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande samenwerkingen en lopende processen

WAT VERVALT?

Met de vaststelling van het Masterplan Mobiliteit 2050 zijn sectorale uitwerkingen geïntegreerd in dit nieuwe masterplan. De volgende beleidsdocumenten komen daarmee te vervallen.

- Eindhoven op weg (raad, 2013)
- Agenda Fiets (college, 2016)
- Agenda Emissievrije mobiliteit (college, 2018)
- Agenda Deelmobiliteit (college, 2019)
- Menukaart autoluw centrum (college, 2019)
- Agenda Smart Mobility (college, 2019)
- Fietsparkeerstrategie centrum (raad, 2021)
- Actualisatie Eindhoven op weg (college, 2022)



BIJLAGE 1.

INHOUDELIJKE UITWERKING

Gedurende het traject zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd en plannen geschreven om de inhoud van mobiliteit 2050 te versterken. De onderzoeken en plannen vormen de achterliggende basis van de uitwerking in dit document. De volgende plannen en onderzoeken zijn uitgevoerd:

Achtergrond informatie

- MIRT onderzoek verstedelijking en bereikbaarheid Brainport regio Eindhoven, Studio Bereikbaar/Dona Stedenbouw/Strategy Unit (mei 2020)
- Binnenstadsdeal-Werkplanoverzicht-Eindhoven, Stichting Binnenstad Eindhoven/ Basisinfrastructuur cultuur/Eindhoven365/NS/Hermes/ Brainport Bereikbaar/ gemeente Eindhoven (november 2022)
- Facts & Figures Masterplan Mobiliteit, gemeente Eindhoven (oktober 2023)
- Futuring - Trends mobiliteit Eindhoven, TwynstraGudde (juli 2023)
- Binnenstad Eindhoven: Binnenstadsdeal 2022-2024

Verkeersveiligheid

- Verkeersveiligheidsvisie Eindhoven, Goudappel/Rebel (oktober 2023)
- Eindhovense kansen met 30 – uitwerking motie 30, tenzij..., Arcadis (oktober 2023)

Verkeerscirculatie

- Verkeerscirculatie Eindhoven Centrum, Studio Bereikbaar (november 2023)

Verkeersmanagement

- Multimodaal netwerkkader, SmartwayZ.nl (november 2022)
- Nota verkeerslichten 2022, DTV Consultants (juni 2022)
- Innovatieagenda Verkeersmanagement 2023-2025, DTV Consultants (februari 2023)

Lopen en fietsen

- Initiatiefvoorstel 'Fiets op één', PvdA-GL-D66 (januari 2022)
- Digipanel onderzoek Agenda Ruimte voor lopen 2023, Tridee/gemeente Eindhoven (januari 2023)
- Eindhoven te voet op weg!, Tridee (november 2023)
- Input Fiets tbv actieagenda Masterplan mobiliteit, RoyalHaskoningDHV (november 2023)

Deelmobiliteit en hubs

- Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs, ZoSlimBereikbaar (november 2020)
- Digipanel onderzoek Deelmobiliteit, gemeente Eindhoven (2022)
- Aanpak mobiliteitshubs, gemeente Eindhoven (januari 2022)
- Nadere regels deelvoertuigen en aanwijzingsbesluit deelvervoer, gemeente Eindhoven (mei 2023)
- Locatie-onderzoek parkeren deeltweewielers, RoyalHaskoningDHV (december 2023)

Gezondheid

- Schone Luchtakkoord bidbook Eindhoven, gemeente Eindhoven (december 2021)
- Factsheet Luchtkwaliteit en gezondheid gemeente Eindhoven, GGD Brabant (2022)

Zero emissie

- Op weg naar emissievrije mobiliteit in Eindhoven. Update effecten Plan van Aanpak emissievrij Eindhoven. CE Delft (mei 2023)
- Strategie elektrische mobiliteit Eindhoven. De Routekaart naar zero emissie mobiliteit in Eindhoven, APPM (november 2023)

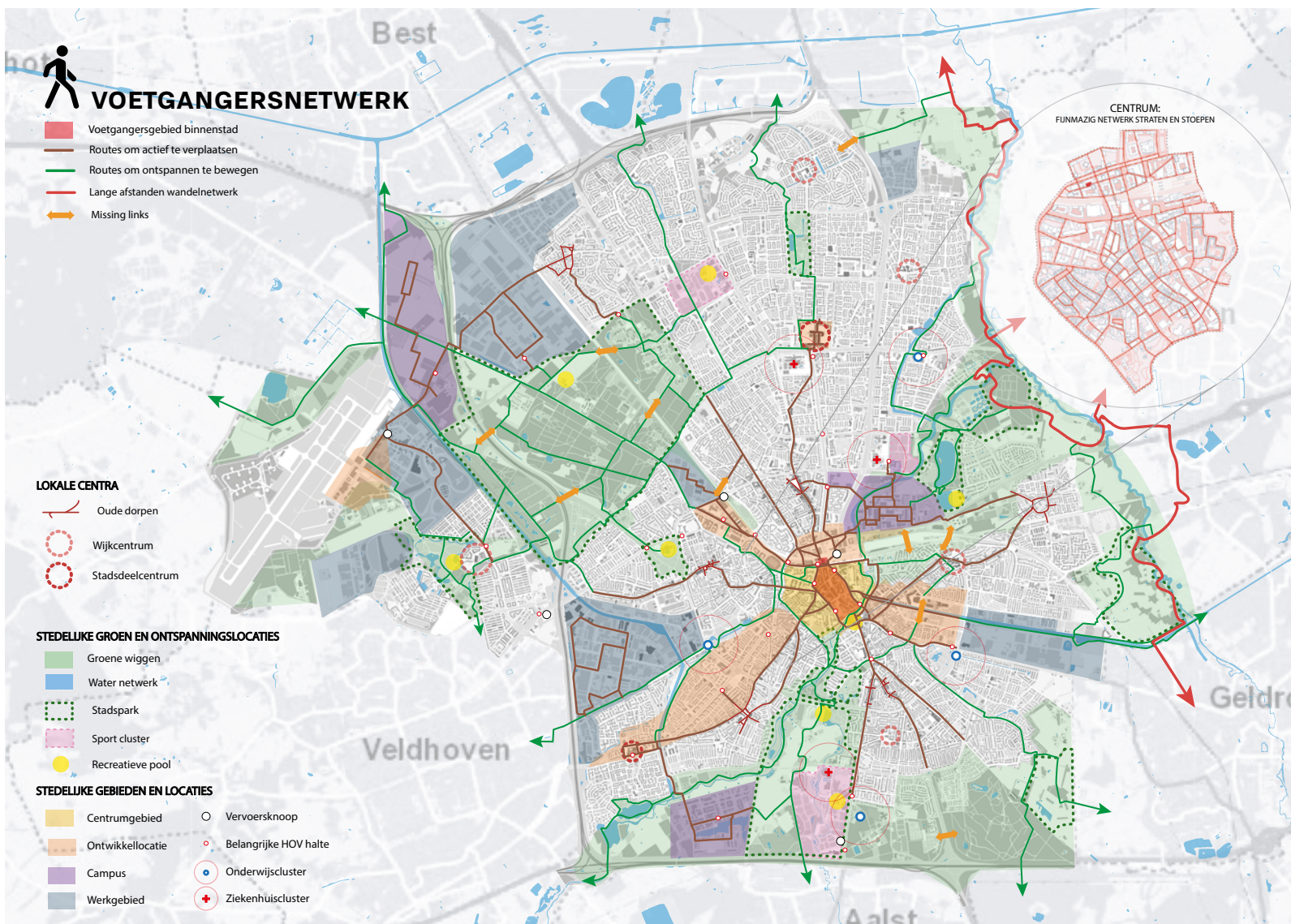
Parkeren

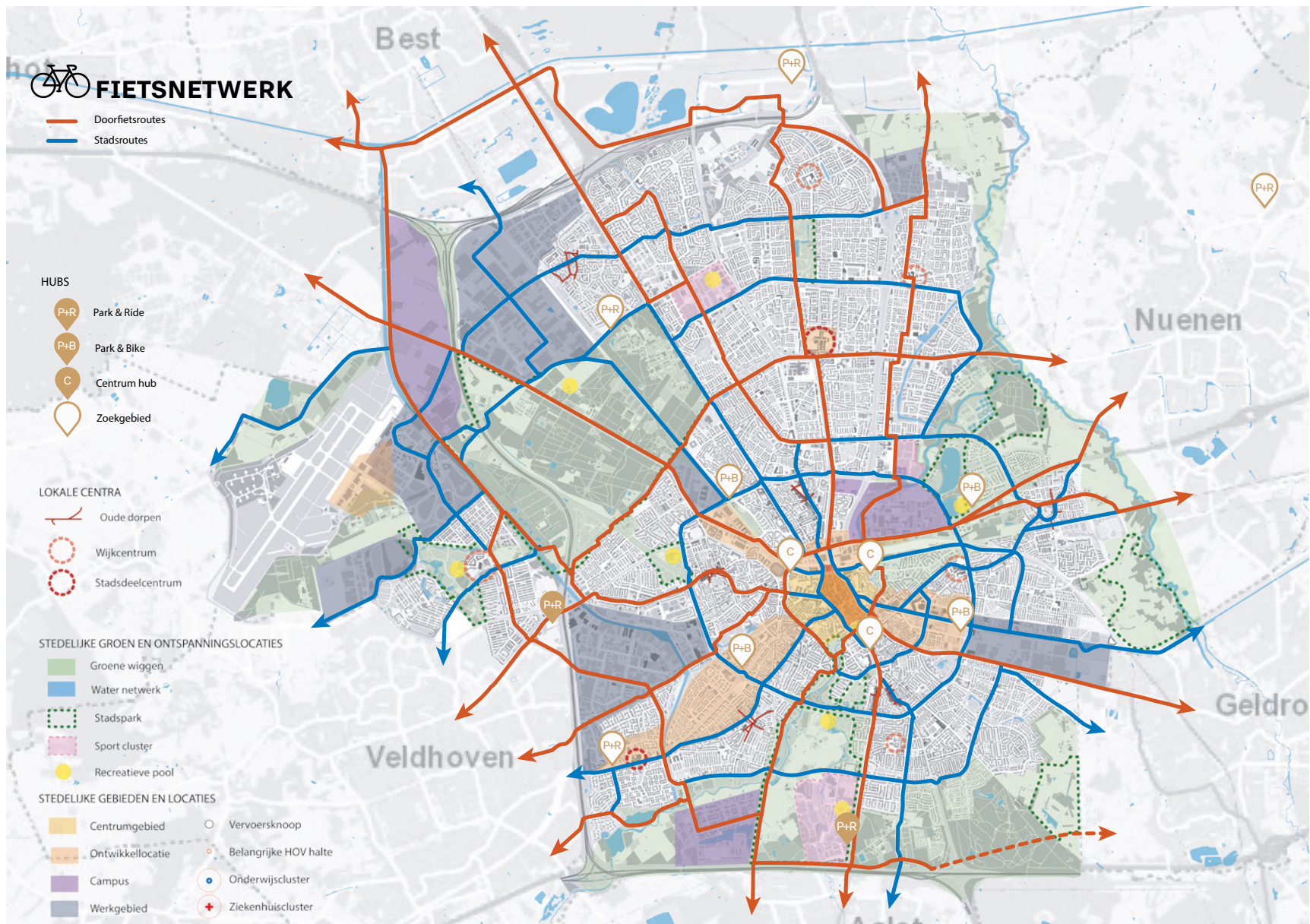
- Parkeerstrategie Eindhoven, Mobycon (juni 2021)
- Parkeren binnenstad Eindhoven, Markteffect/Brainport Bereikbaar (maart 2022)

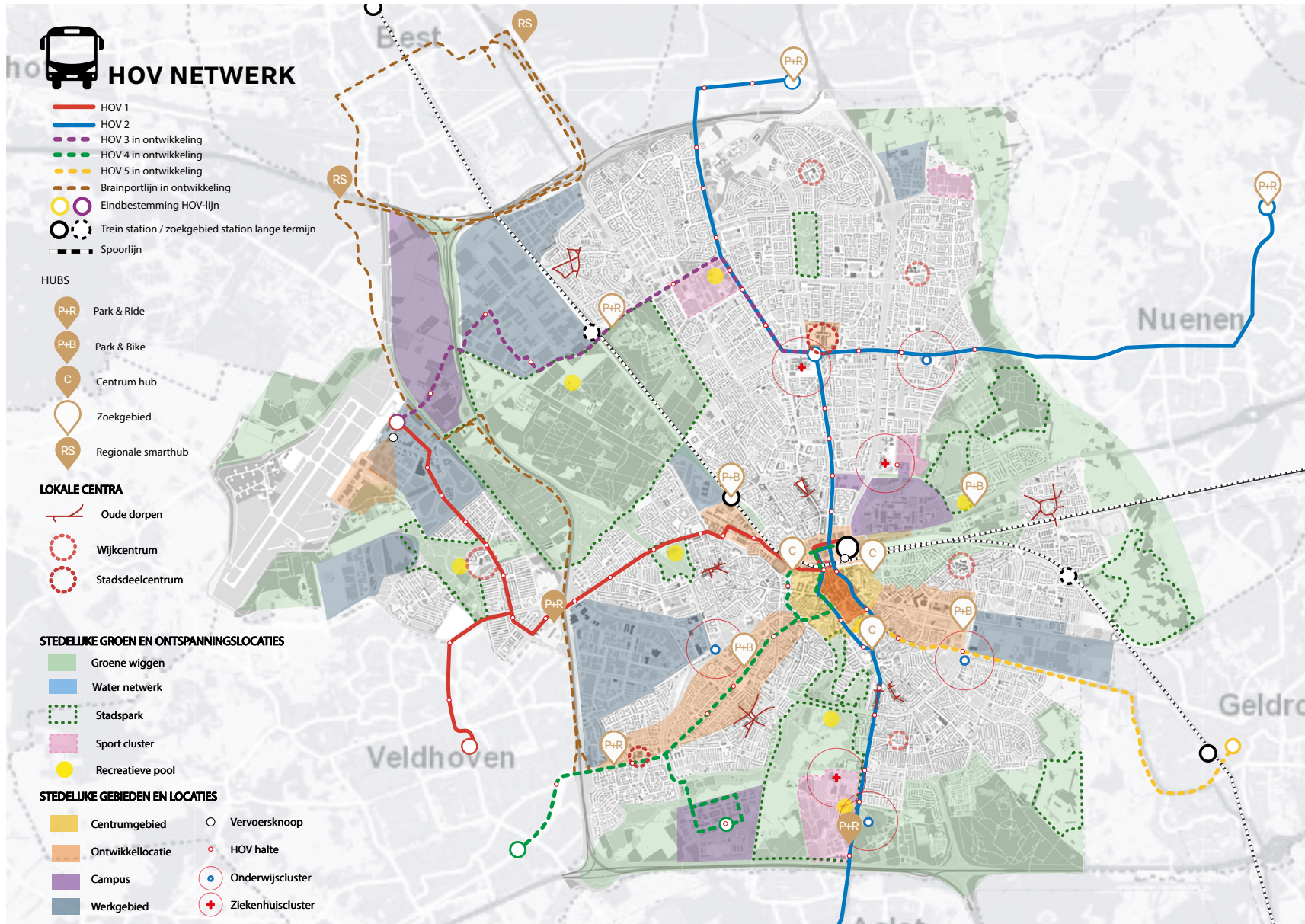
BIJLAGE 2. BRONVERMELDING

- [Eindhoven 2040 nog beter omer te zijn](#)
- [De verbindende waarde van mobiliteit \(eindhoven.nl\)](#)
- [Mobiliteit in Eindhoven](#)
- The Village Effect, Why Face to Face contact matter, Pinker Susan, 2014
- [Ellen van Bueren](#)
- TwynstraGudde; Trends en Ontwikkelingen mobiliteit Eindhoven
- https://agendastad.nl/content/uploads/2015/06/Literatuurstudie_segregatie.pdf
- https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/PBL_2015_De_stad_verbeeld_1744.pdf
- <https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2023-05/Essay%20Kris%20Peeters%20-Eindhoven%202040%20Nog%20beter%20om%20er%20te%20zijn.pdf>
- <https://gemeente.groningen.nl/file/ontwerpleidraad-leefkwaliteit-openbare-ruimte>
- [Studio Bereikbaar Bereikbaarheid - Studio Bereikbaar](#)
- <https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2023-05/Essay%20Kris%20Peeters%20-Eindhoven%202040%20Nog%20beter%20om%20er%20te%20zijn.pdf>
- [Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020 \(cpb.nl\)](#)
- <https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2023-05/Essay Carlo van de Weijer - mobiliteit in Eindhoven in 2040.pdf>
- <https://sociaal.net/achtergrond/vervoersarmoede-treft-alle-lagen-van-de-bevolking/>
- 20. (Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)).
- [Microsoft Word - Literatuurstudie_werkdoc_07052015.doc \(agendastad.nl\)](#)
- <https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/VTV%20Kernboodschappen.pdf>
- <https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=5716&m=1450862982&action=file.download>
- <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2920084/>
- [Kennisbanksportenbewegen.nl/?file=9821&m=1667228434&action=file.download](#)
- <https://www.rivm.nl/nieuws/vooral-jongvolwassenen-voldoen-minder-vaak-aan-beweegrichtlijnen>
- Nationaal Sport Onderzoek; Mulier Instituut, 2019
- EINDHOVEN: DE SLIMSTE EN GEZONDSTE KM2 VAN EUROPA
- <https://www.rivm.nl/nieuws/vooral-jongvolwassenen-voldoen-minder-vaak-aan-beweegrichtlijnen>
- [cvs13_051.pdf \(cvs-congres.nl\)](#)
- RSPH (2016), Health in a hurry. The impact of rush commuting on our health and wellbeing.

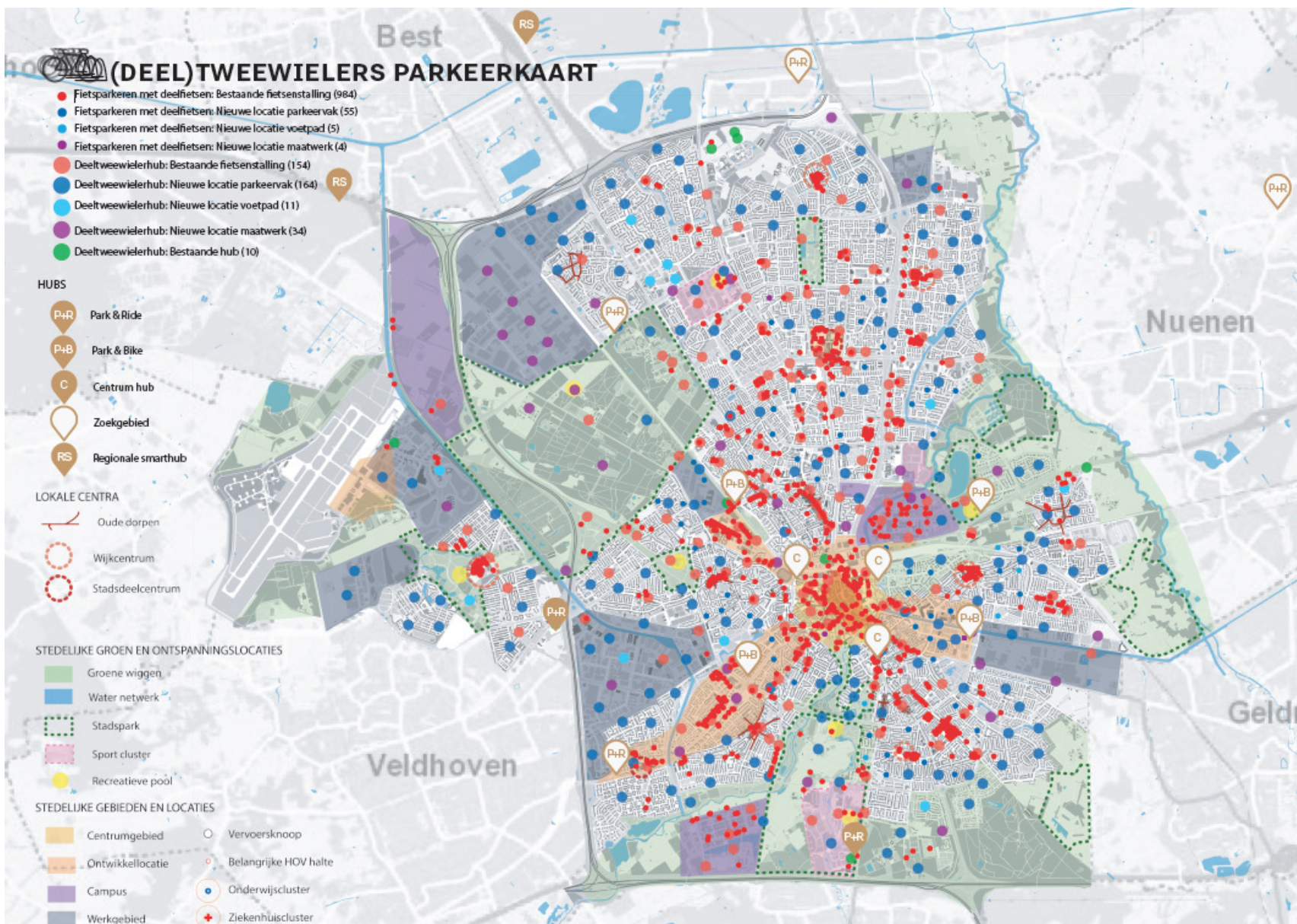
BIJLAGE 3. KAARTMATERIAAL

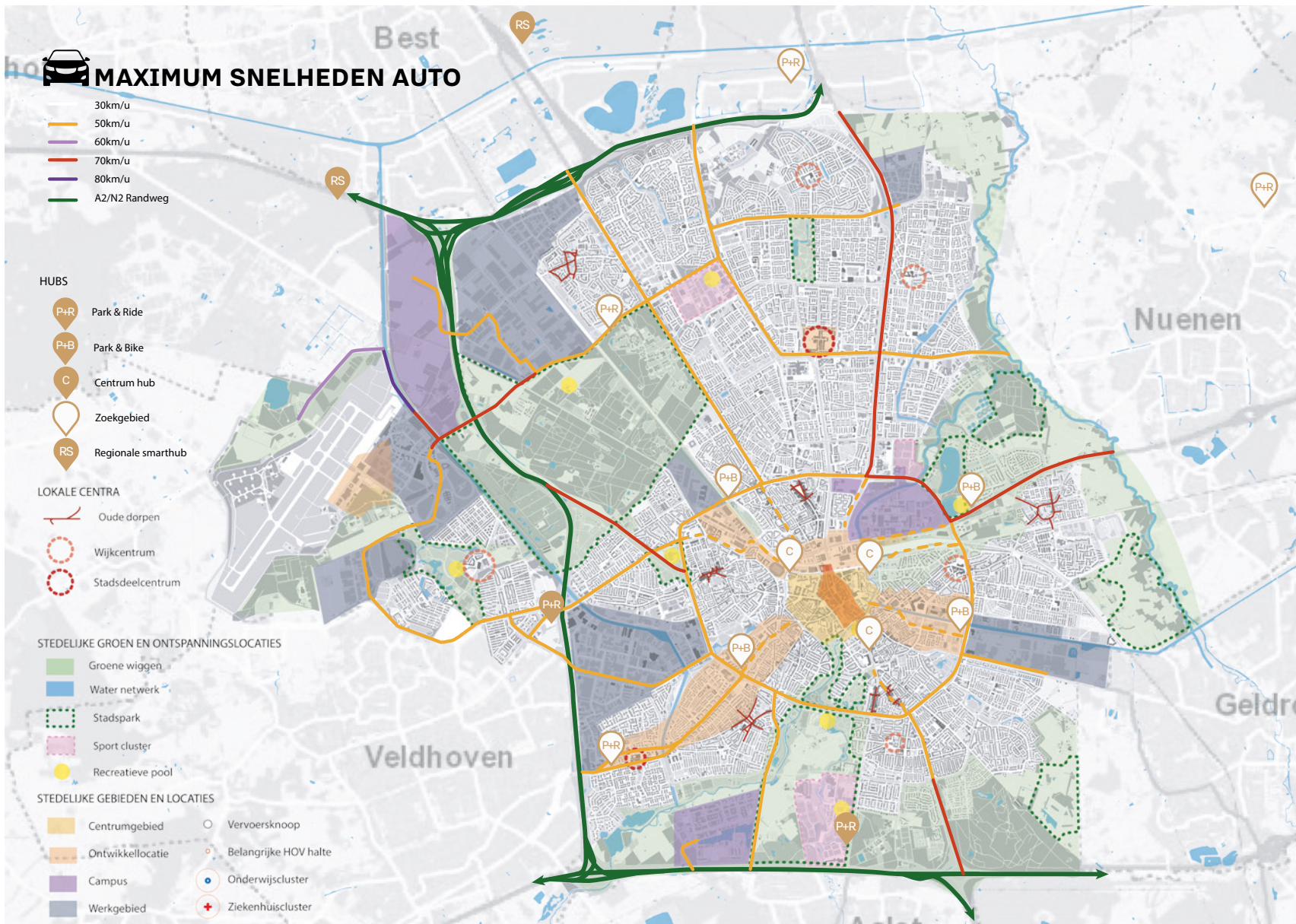














EINDHOVEN