

Datum besluitraad	: 12 december 2023	Datum oordeelraad	: 21 november 2023
Agendapunt	:	Datum B en W	: 31 oktober 2023
Volgnummer	: 23.142	Programma begroting	: 2
Gewijzigd voorstel	:	Taakveld	: Regie en ontwikkeling
Portefeuillehouder	: J. Rooijackers		

## Adviesnota raad

### Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040

#### Beslispunten

1. De Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 vast te stellen;

#### Inleiding

Gemeenten Veldhoven en Eindhoven hebben op 25 november 2020 samen met de overige regiogemeenten van het Stedelijk Gebied (SGE), de provincie en het Rijk het Meerjarenprogramma, Infrastructuur Ruimte en Transport-onderzoek (MIRT-onderzoek) Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport Eindhoven 2040 vastgesteld. Daarin is de integrale ontwikkeling van wonen, werken en mobiliteit tot 2040 uitgewerkt. Het doel daarvan is om de groei voor wonen (62.000 woningen) en werken (72.000 arbeidsplaatsen), de zogenoemde schaa sprong, in de regio (SGE) in samenhang met een mobiliteitstransitie te realiseren. Daardoor wordt de economische positie van de regio duurzaam versterkt en blijft het aantrekkelijk wonen en leven. Aan Veldhoven is de taak gesteld om aan deze ambitie bij te dragen met zo'n 5.000 woningen samen met een groot deel van de groei in het aantal arbeidsplaatsen.

Binnen deze verstedelijkingsopgave (schaalsprong) heeft Veldhoven de nodige uitdagingen om de consequenties (positief en negatief) van deze schaa sprong een passende plaats te geven. De gevolgen ervan zien we terug op onder meer de terreinen van economie, wonen, duurzaamheid, mobiliteit, bereikbaarheid en welzijn.

De schaa sprong moet gezien de impact niet iets zijn dat Veldhoven 'overkomt', maar waarop zij tijdig en passend anticipeert. Met de gemaakte afspraken over de schaa sprong is het logisch, dat de mobiliteit in Veldhoven gaat toenemen. Ook staat vast dat maar beperkt ruimte is voor meer autoverplaatsingen, zowel door de verdichtingsambitie (want vooral bouwen in bestaande woongebieden), als door het achterwege blijven van capaciteitsvergroting op het hoofdwegennet (onder andere door het stikstofvraagstuk). Daarom moet, in lijn met de landelijke ontwikkeling, gestreefd worden naar een kleinere afhankelijkheid van de auto. Daarmee kunnen we vooral verdere groei van het autoverkeer voorkomen en zo de nadelige omgevingseffecten ervan beperken. Kortom een transitie naar duurzame mobiliteit is nodig.

Veldhoven mist tot op heden een langere termijnvisie voor het thema mobiliteit. Zo'n visie stelt de gemeente in staat eerder en passend te handelen als voornoemde ontwikkelingen of andere, nu nog niet bekende zaken, zich voordoen. Zeker ook vanwege de genoemde transitie, deze nemen vaak decennia in beslag, daarom is verder vooruitkijken noodzakelijk. Om die redenen is de Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 opgesteld.

De visie betreft heel Veldhoven in relatie tot haar omgeving. Eén van de uitdagingen is rekening te houden met de bestaande -en mogelijk ook toekomstige- differentiatie qua belangen, mogelijkheden of juist beperkingen van bepaalde groepen of gebieden,



binnen Veldhoven. Niet elke inwoner of werkgever beschikt over dezelfde verplaatsingsmogelijkheden, bijvoorbeeld vanwege de locatie in Veldhoven, persoonlijke voorkeuren of aard van werkzaamheden. Met de Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 wordt daarvoor een kader gemaakt op strategisch niveau.

## **Beoogd effect**

Met de Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 worden navolgende effecten beoogd:

1. De toekomstige bereikbaarheid van Veldhoven waarborgen, door bij te dragen aan de transitie naar duurzame mobiliteit en andere doelen m.b.t. de schaa sprong, als ook leefbaarheid en duurzaamheid.
2. Het maken van toekomst-vaste keuzes rondom verkeer en bereikbaarheid. De Mobiliteitsvisie biedt het kader om besluiten te kunnen nemen over verkeer en bereikbaarheid in directe of indirecte zin.

## **Argumenten**

### *1.1 Verstedelijkingsopgave heeft duurzame mobiliteitstransitie nodig.*

Gemeente Veldhoven heeft in de regio en met het Rijk afspraken gemaakt over de schaa sprong. Daardoor neemt het aantal inwoners en arbeidsplaatsen toe. Dat betekent dat meer maatschappelijke voorzieningen nodig zijn en dat meer druk op het verkeerssysteem ontstaat. Het aantal verplaatsingen neemt toe en, zelfs als het autoaandeel daarin gelijk blijft aan de huidige situatie, loopt het verkeer op meerdere plaatsen vast. In sterkere mate dan nu-, vooral in de ochtend- en avondspits. Door in de Mobiliteitsvisie kaders te stellen voor toekomstige keuzes, wordt op die ontwikkelingen proactief geanticipeerd en blijft Veldhoven ook in de toekomst bereikbaar.

### *1.2 Geen (grote) uitbreiding van autowegennet.*

Het is een gegeven dat de capaciteit op het autohoofdwegennet niet of nauwelijks nog verandert, terwijl de hoeveelheid verkeer blijft toenemen. In welke mate deze ontwikkelingen tot filevorming leiden, is volledig afhankelijk van het autoaandeel in die verplaatsingen en ook de tijdstippen waarop dat gebeurt. Zo'n toename in filevorming heeft uiteraard ook ongewenste effecten op aspecten als ruimtegebruik, leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en gezondheid. Het is om die reden dat een transitie naar duurzame mobiliteit in de gehele Metropoolregio Eindhoven (MRE) en daarom ook in Veldhoven nodig wordt geacht. Daarbij wordt als primaire ambitie gestreefd naar een lagere autoafhankelijkheid om de groei van het autogebruik te stoppen en daarmee ook naar vermindering van de genoemde ongewenste effecten. Door vooral alternatieven voor de auto te faciliteren en stimuleren kan bereikt worden dat de autobereikbaarheid geborgd kan blijven. Ook het faciliteren van de vergroening van het wagenpark hoort daarbij, wat de duurzaamheid ten goede komt. Er is een nauwe samenhang op dit punt met de energietransitie.

### *1.3 Kaders verkeer/mobiliteit zijn wenselijk bij ruimtelijke ontwikkelingen.*

In de Mobiliteitsvisie hebben we nagedacht over de mogelijke effecten van de schaa sprong op het verkeerssysteem van Veldhoven en wanneer het systeem tegen zijn grenzen aanloopt. Daardoor hebben we ook inzicht verkregen in wanneer en hoe voorkomen zou kunnen worden dat het verkeer onnodig vastloopt. Dat heeft ook te maken met keuzes op andere beleidsterreinen. Waar welke soort woningen wordt gebouwd of waar welk soort bedrijven wordt gevestigd heeft daar direct invloed op. Ontwerpprincipes die het beter mogelijk maken om transitie-ambities in beleid te verankeren zijn het concept van de 15-minutenstad en brede welvaart. Dat betekent dat we ook na moeten denken over waar bepaalde voorzieningen worden gevestigd en/of hoe die voorzieningen bereikbaar zijn. Deze uitgangspunten leiden tot een andere benadering voor hoe de openbare ruimte in te richten. Het



sociale aspect, bereikbaarheid op peil houden of verbeteren voor alle doelgroepen, komt mede tot uiting in het thema inclusie waarmee bedoeld wordt een stad die voor iedereen geschikt is om te wonen, te leven en te presteren.

#### *1.4 Voortbouwen op al ingezet beleid.*

In bestaand beleid, zoals de Omgevingsvisie Veldhoven, in het coalitieakkoord, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan uit 2019 en ook in de vele regionale plannen zijn al ankers geslagen voor minder auto-afhankelijkheid en de transitie naar duurzame mobiliteit. Daarop borduurt deze mobiliteitsvisie voort. De daarin beschreven ambitie is feitelijk geen keuze, het is de enige mogelijkheid om de bereikbaarheid van Veldhoven op termijn te kunnen waarborgen en ook de ongewenste bijwerkingen van al die mobiliteit het hoofd te bieden. We zijn evenwel zo gewend vanuit de auto te denken dat er eerst en vooral ook een andere manier van denken over mobiliteit nodig is om de ambities waar te maken. De auto blijft belangrijk. Om de auto voldoende ruimte te kunnen blijven bieden is het, paradoxaal genoeg, juist nodig om de mobiliteitsgroei op te vangen door het verminderen van de auto-afhankelijkheid. Veel verplaatsingen kunnen ook zonder auto, maar de andere mobiliteitsvormen moeten dan wel passend gefaciliteerd en gestimuleerd te worden. Daarvoor is een nieuwe beleidskoers nodig: deze Mobiliteitsvisie. Deze ontwikkeling is een proces van de lange adem, maar moet wel worden gesteund door passende keuzes in het nu.

#### *2.1 Mobiliteitsvisie leidt tot toekomst-vaste keuzes.*

Toekomstvastheid betekent dat we bij elke keuze met ruimtelijke impact kijken of die keuzes bijdragen aan de transitieambities, brede welvaart, 15-minutenstad of inclusie, als het om bereikbaarheid gaat. Het is moeilijk te voorspellen hoe de toekomst er daadwerkelijk uit zal zien. Die ontwikkeling is en blijft niet maakbaar. Maar keuzes van nu hebben wel invloed op mogelijk in de toekomst te nemen besluiten. Het is namelijk wel aan te geven dat bepaalde keuzes juist niet gemaakt moeten worden om toekomstvastheid te kunnen borgen. Als nu al te verwachten is dat in de toekomst flinke ingrepen nodig zijn in de infrastructuur, en ook al is in te schatten wat daarvoor nodig is, dan moeten huidige besluiten die toekomstige ontwikkeling niet in de weg staan. Door de visie om de vijf jaar te actualiseren wordt de effectiviteit ervan vergroot en kan beter geanticipeerd worden op toekomstige ontwikkelingen.

### **Kanttekeningen en risico's**

#### *1.1 Getallen zijn niet in beton gegoten.*

Aan de schaal sprong liggen in de regio en door de regio met de provincie en het Rijk gemaakte afspraken ten grondslag, waarmee deze getalsmatig een gegeven is. De schaal sprong is vooral gebaseerd op aannames over de groei in arbeidsplaatsen die tot gevolg heeft dat meer woningen en voorzieningen nodig zijn. Ook autonome bevolkingsontwikkelingen maken overigens meer woningbouw nodig.

#### *1.2 Praktijk volgt niet altijd de theorie.*

Het verleden wijst uit dat verwachtingen uiteindelijk zowel lager als hoger uit kunnen vallen. Omdat in de huidige situatie al de nodige bereikbaarheidsknelpunten zijn, als ook andere negatieve effecten van de grote hoeveelheid autoverkeer, loont het zich altijd om in te zetten op minder auto-afhankelijkheid. Als de groei evenwel nog hoger uitvalt dan nu aangenomen wordt, maakt dat de noodzaak tot sturing op minder auto-afhankelijkheid groter. Het is daarom belangrijk ons niet rijk te rekenen en ook rekening te blijven houden met een soort van 'in het slechtste geval-scenario' met een wellicht nog hogere groei dan nu gedacht, ook al komen actuele ontwikkelingen daar (meestal) nog niet in de buurt. Daarmee wordt toekomstvastheid verkregen.



### *1.3 Afhankelijkheid provinciaal en nationaal mobiliteitsbeleid.*

Voor een deel van de in te zetten koers bestaat een afhankelijkheid van beleid vanuit de Europese Unie en Den Haag. Dat vergt flexibiliteit omdat die keuzes niet altijd consistent zijn en soms ook onverwachte uitkomsten hebben. Voor het merendeel vraagt de schaa sprong om beleidskeuzes die rekening houden met de integrale samenhang tussen wonen, werken, economie, vrijetijdsbesteding als sporten, wandelen of winkelen en mobiliteit en bereikbaarheid. Die samenhang op een goede manier opschrijven en uitvoeren. Die samenhang op een goede manier opschrijven en uitvoeren, dat is de grootste kans. Het grootste risico? Die samenhang negeren. Het zijn dan vooral ook de volgende generaties die daarvan, onnodig, de lasten moeten dragen.

### *1.4 Mobiliteitskeuzes veranderen kost tijd.*

Het is bekend dat aanpassing van gedragskeuzes niet eenvoudig is, maar met een passende aanpak wel degelijk resultaat oplevert. Niettemin kost het tijd en continuïteit en consistentie in besluiten die invloed hebben op die keuzes.

## **Financiën**

Het besluit om de mobiliteitsvisie vast te stellen heeft op de korte termijn geen financiële gevolgen, omdat hierin al is voorzien. De nadere uitwerking brengt wel kosten met zich mee en die worden nog inzichtelijk gemaakt.

## **Communicatie en samenspraak**

Bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie is uitgebreid gecommuniceerd, zowel intern als extern. Er hebben diverse participatiebijeenvkomsten plaatsgevonden, in juni 2023 op meerdere dagen op het Meiveld, samen met het Masterplan Citycentrum en in september 2023 met bedrijven, stakeholders en bewoners. Parallel daaraan is een vragenlijst uitgezet onder de inwoners, zowel in het Nederlands als in het Engels, via [www.onsveldhoven.nl](http://www.onsveldhoven.nl). Daarop zijn ruim 430 reacties gekomen. Uitkomsten van deze participatierondes zijn verwerkt in de Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040.

We kunnen rekenen op begrip en steun vanuit de samenleving. Met de opdracht dat we aandacht hebben voor verschillen in mogelijkheden, kansen en behoeften van mensen, ondernemers, organisaties of wijken in Veldhoven. Dat onder andere hebben we met deze participatie opgehaald.

De Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 geldt na vaststelling als kader voor toekomstig mobiliteitsbeleid en zal als zodanig worden gepresenteerd aan inwoners, werkgevers en stakeholders. In het vervolgproces op de mobiliteitsvisie zijn communicatie en samenspraak uiteraard van belang. Daarvoor wordt nog een plan opgesteld.

## **Uitvoering / planning**

De mobiliteitsvisie kent een bepaald abstractieniveau, omdat hierin primair ambities en kaders worden vastgelegd. In de volgende stap, het opstellen van mobiliteitsprogramma, vindt een nadere concretisering plaats aan de hand van uitwerking van hoe de groei van het autogebruik in Veldhoven valt te keren. Voor de nadere concretisering van de Mobiliteitsvisie wordt nog een plan uitgewerkt. Daarin worden onder meer doelen, proces, fasering, communicatie en participatie in kaart gebracht, met ook de gevolgen voor budget en capaciteit. In Q1 van 2024 geven we hierover meer duidelijkheid. Het is de ambitie om de eventuele gevolgen voor de begroting van 2025 tijdig in beeld te hebben, de oplevering van het programma zelf zal naar verwachting meer tijd in beslag nemen.



## **Bijlagen**

- Publieksversie Mobiliteitsvisie Veldhoven 2040
- Bijlage A: Huidige situatie, trends ontwikkelingen (beleidsinventarisatie)
- Bijlage B: Analyse verkeersmodel
- Bijlage C: Faciliteren van de transitie naar duurzame mobiliteit
- Bijlage D: Participatie
- Bijlage E: Infographic Mobiliteitsvisie 2040 gemeente Veldhoven
- Bijlage F: PowerPointpresentatie Mobiliteitsvisie 2040 gemeente Veldhoven met audio

## **Resultaat van de behandeling in de oordeelsvormende raad**

Diverse fracties stellen vragen en/of uiten zorgen over onderwerpen als autogebruik, het realiteitsgehalte van de visie dan wel het uitgaan van de innovatieve, toekomstige ontwikkelingen in de visie, het openbaar vervoer en het centrum. Naast beantwoording van de vragen en adressering van de zorgen, licht weth. Rooijackers toe hoe deze visie zich verhoudt tot het GVVP en het toekomstig verkeersplan en de mobiliteitsprogramma's die nog uitgewerkt zullen worden. De wethouder verwacht medio 2024 een eerste schets van een programma te kunnen overleggen.

De fracties van CDA, GroenLinks&PvdA en Senioren Veldhoven spreken uit dat het onderwerp als hamerstuk geagendeerd mag worden voor de besluitvormende raadsvergadering. De fracties van GBV en VVD spreken nadrukkelijk uit dat het onderwerp als bespreekstuk terug moet komen op de besluitvormende agenda.

Geconcludeerd wordt dat dit agendapunt als bespreekstuk wordt geagendeerd voor de besluitvormende raadsvergadering van 12 december 2023.

## **Reactie college n.a.v. behandeling in de oordeelsvormende raad**

Naar aanleiding van de behandeling van de mobiliteitsvisie Veldhoven 2040 in de oordeelsvormende raad van 21 november jl. ziet het college geen aanleiding tot het wijzigen van de ingediende visie en bijlagen ervan.

Burgemeester en wethouders van Veldhoven,

J.H.J. Sanders  
gemeentesecretaris/algemeen directeur

M.J.A. Delhez  
burgemeester