

Actualisatie Eindhoven op Weg 2022

duurzaam verbinden van mensen en locaties
in Eindhoven veelzijdige stad



EINDHOVEN op weg

**duurzaam verbinden van mensen en locaties
in Eindhoven veelzijdige stad**

Colofon
maart 2022
Studio Bereikbaar

Adres
Stationsplein 45 – E1.186
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl



INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1: Inleiding	4	Hoofdstuk 5: Het netwerk per schaalniveau in vijf sleutelkaarten	17
1.2. Voorwoord	4	5.1. Centrum en Binnenring	17
1.3. Leeswijzer	5	5.2. Stadsdelen en Radialen	19
Deel A: Eindhoven op Weg 2022	6	5.3. Stadsdelen en Ring	21
Hoofdstuk 2: Doelstellingen Eindhoven op Weg - geactualiseerd	7	5.4. Stadsrand en Randweg	23
2.1. Omgevingsvisie: mobiliteit als onderdeel van zes stedelijke opgaven	7	5.5. Brainportregio en (Buiten)land	25
2.2. 2013-2022: De mobiliteitstransitie is gestart	8	Hoofdstuk 6: Organisatie en Samenwerking	27
2.3. De stad groeit	9	6.1. Slimme mobiliteit kan alleen met samenwerking met de markt en integratie	27
Hoofdstuk 3: Gerealiseerde projecten	10	6.2. Regionale samenwerking bepaalt externe bereikbaarheid	28
Hoofdstuk 4: Principekeuzes Eindhoven op Weg	14	6.3. Samenwerking met de stad essentieel voor Eindhoven op Weg	29
		Deel B: Opgaven mobiliteit voor periode 2022-2026	30
		Bijlagen	40

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Voorwoord

Met het coalitieakkoord Evenwicht & Energie 2018-2022 heeft het derde college op rij de uitgangspunten en principes van Eindhoven op weg onderschreven. Met Eindhoven op weg 2013 is er een koers van duurzame mobiliteit ingeslagen. Dat betekent meer lopen, fietsen en gebruik maken van openbaar vervoer om de stad gezonder te maken en prettiger te verblijven. Tegelijkertijd moet de stad bereikbaar blijven. Voor bewoners, bezoekers en bedrijven. De economische groei en de verdichtingsopgave enerzijds en de versterkte zorg voor luchtkwaliteit, klimaat en duurzaamheid anderzijds hebben de context in een ander tijdsgewricht gebracht. Daarnaast hebben nieuwe ontwikkelingen op het gebied van data, technologie en moderne vervoersvormen een vlucht genomen. In de afgelopen jaren is op diverse fronten uitwerking gegeven aan Eindhoven op weg. Daarom wil dit college Eindhoven op weg actualiseren 'als visie met ambities, die opnieuw richting kan geven en kader is voor concrete uitwerking'. Vanuit de nog immer actuele basisprincipes en uitgangspunten, maar aansluitend op de trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit in de stad en de regio zijn diverse deelbeleidsnota's en visies op het thema mobiliteit ontwikkeld en vastgesteld (bv autoluw

centrum, doorstroming Ring, (fiets)parkeren, slimme en groene mobiliteit, deelmobiliteit' vervangen door 'slimme- en deelmobiliteit, stappenplan nul-emissie zone, verkeersveiligheid). Is er studie verricht naar de stedelijke verdichtingsopgave en de daarbij randvoorwaardelijke mobiliteitstransitie, zowel op centrum en stedelijk vlak (bv Ontwikkelperspectief Centrum 2040, Verdichtingsvisie Binnenstad) als regionaal (bv Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant, MIRT Bereikbaarheid en verstedelijkjng Brainportregio Eindhoven). Ook zijn er (boven)regionale samenwerkingsverbanden opgestart op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling (o.a. MRE / Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant, SmartwayZ.NL, Brainport Bereikbaar). Diverse projecten zijn uitgevoerd. En met succes. Zowel voor de noodzakelijke transitie naar meer duurzame mobiliteit, de waarborg van de bereikbaarheid, als voor een gezonde leefomgeving. Dat is een mooie basis voor de toekomst. Deze actualisatie Eindhoven op Weg 2022 geeft overzicht en samenhang op het geheel en vormt een basis voor vervolgstappen in de jaren hierna.

Monique List-de Roos
Wethouder mobiliteit



1.2. Leeswijzer

Er is met Eindhoven op Weg 2013 een duurzame koers ingeslagen en aan verschillende mobiliteitsthema's is invulling gegeven. Deze actualisatie Eindhoven op Weg 2022 geeft een actueel overzicht van de stand van zaken van de beleids- en planontwikkeling binnen het thema mobiliteit en bereikbaarheid. Deze actualisatie is echter geen vervanging van de diverse beleidsstukken, maar een belangrijk instrument om het mobiliteitsbeleid op een coherente manier te presenteren, in zijn nieuwe context te plaatsen en om de visie Eindhoven op weg anno 2022 actueel te laten zijn.

In deel A wordt inzichtelijk waar Eindhoven, met het huidige beleid, in 2022 staat. In hoofdstuk 2 worden de doelstellingen van Eindhoven op weg getoetst aan de actualiteit. In hoofdstuk 3 staat ter illustratie een – niet limitatief - overzicht van de gerealiseerde projecten. De kern van Eindhoven op weg wordt gevormd door de matrix waarin de principekeuzes zijn vervat. Hierin wordt de samenhang beschreven tussen de gebouwde omgeving, het specifieke gebruik daarvan, de bereikbaarheid van bestemmingen en de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. De plek in de stad bepaalt het gebruik en de mogelijkheden om mobiliteit te faciliteren. Bovendien speelt daarbij – en niet in de laatste plaats - de beleving van dit alles een rol. In hoofdstuk 4 wordt

omschreven welke aanvullingen, nuanceringen de afgelopen jaren relevant zijn geworden op basis van de diverse uitwerkingen. De bronnen daarvoor zijn vermeld. In hoofdstuk 5 is er per ruimtelijk schaalniveau een sleutelkaart gemaakt, waarbij de principekeuzes uit de matrix visueel worden weergegeven. Hoofdstuk 6 gaat in op organisatie en samenwerking die plaatsvindt om de doelen en ambities samen met de partners te bereiken.

Vanuit de actualisatie Eindhoven op Weg 2022 wordt ook zichtbaar waar voor de komende periode opgaven liggen, welke onderwerpen de agenda zullen vinden en waarvoor keuzes aan de orde zullen zijn. De mobiliteitsagenda zal vooral worden bepaald door de groei van de stad en de integrale ruimtelijke opgaven die daarbij horen om te komen tot gezonde verstedelijking. In deel B wordt een schets gegeven van de opgaven voor de komende jaren.



DEEL A EINDHOVEN OP WEG 2022



HOOFDSTUK 2: DOELSTELLINGEN EINDHOVEN OP WEG - GEACTUALISEERD

Eindhoven op weg werkt vanuit de acht strategische doelstellingen:

- Aantrekkelijk vestigingsklimaat
- Aantrekkelijk leefklimaat
- Gezond en sociaal
- Energieneutraal
- Schoon
- Veilig
- Duurzame bereikbaarheid
- Meer lopen, fietsen en met het openbaar vervoer

Deze in 2013 geformuleerde doelstellingen zijn nog steeds actueel. Sinds 2013 zijn wel de context en urgentie verandert waarin 'Eindhoven op weg' bijdraagt aan de opgaven van de stad. Dit wordt zichtbaar in:

- De opgaven uit de omgevingsvisie
- De mobiliteitsontwikkeling van de afgelopen 15 jaar
- De (geplande) groei van de stad en regio

2.1. Omgevingsvisie: mobiliteit als onderdeel van zes stedelijke opgaven

De mobiliteitsopgave is steeds meer een integraal onderdeel van de ruimtelijk en sociale transitieopgaven waar de stad voor staat. De omgevingsvisie onderscheidt zes concrete stedelijke opgaven. Aan alle zes kan Eindhoven op Weg vanuit haar doelen een bijdrage leveren (zie tabel). Dat maakt vanuit de bredere opgave de urgentie en integraliteit van de mobiliteitsaanpak duidelijk.

Stedelijke opgave (Omgevingsvisie)	Rol van mobiliteit
Werken aan een gezonde groei van de stad	Faciliteren van de verplaatsingsbehoefte die volgt uit de groei van de stad. Onderdeel daarvan is een mobiliteitstransitie naar schone, veilige, gezonde en ruimte efficiënte mobiliteit.
Werken aan een aantrekkelijk en hoogstedelijk centrum	De centrumopgave leidt ertoe dat meer mensen en activiteiten mobiliteit genereren terwijl tegelijkertijd de druk op de ruimte toeneemt. Er wordt meer verplaatst, maar de hinder moet worden beperkt en de ruimte voor verplaatsen moet duurzamer worden ingericht en gebruikt.
Werken aan leefbare, sociale wijken met een sterke identiteit	Mobiliteit heeft ook een sociale component. Afhankelijk van werk, activiteiten, inkomen en voorkeuren is de mobiliteitsbehoefte anders. De sociale opgave voor mobiliteit is om alle groepen in de Eindhovense samenleving de gelegenheid te bieden verkeersveilig werk, school, voorzieningen en sociale contacten te kunnen bereiken: inclusiviteit.
Werken aan een duurzame en concurrerende economie	De mobiliteitsopgave is een belangrijk onderdeel van de economische opgave. Het gaat daarbij om de externe bereikbaarheid en het faciliteren van o.a. uitwisseling, ontmoeting en ruimtelijke kwaliteit van (top)locaties.
Werken aan de energietransitie van de stad	Mobiliteit is verantwoordelijk voor ruim 30% van de directe CO2 uitstoot van Eindhoven en daarmee een belangrijk thema in de energietransitie en de ontwikkeling naar klimaatneutraliteit.
Werken aan een goede stedelijke bereikbaarheid	Deze mobiliteitsopgave is dus in zekere zin onderdeel van de totale opgave voor de stad.

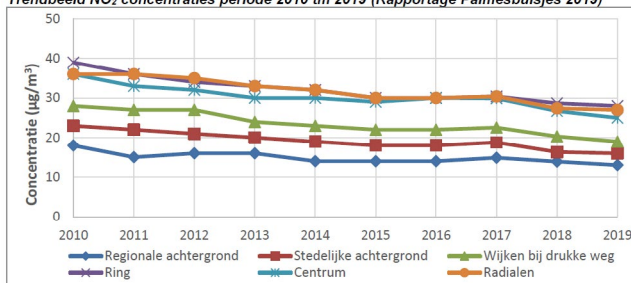
2.2. 2013-2022: De mobiliteitstransitie is gestart

De mobiliteit in en om Eindhoven is de afgelopen tijd behoorlijk gewijzigd. De figuur geeft de langjarige ontwikkelingen van voor de Corona-pandemie weer. Fiets en OV groeien hard terwijl het autoverkeer binnen de ring afneemt en op de ring en de snelweg toeneemt. Deze ontwikkeling sluit aan bij de landelijke trend dat binnen het (hoog)stedelijke gebied fiets-OV snel groeit terwijl buiten de stad en in de suburbane gebieden juist de automobiliteit groeit. In deze ontwikkeling zijn ook de beleidskeuzes van Eindhoven op Weg zichtbaar.

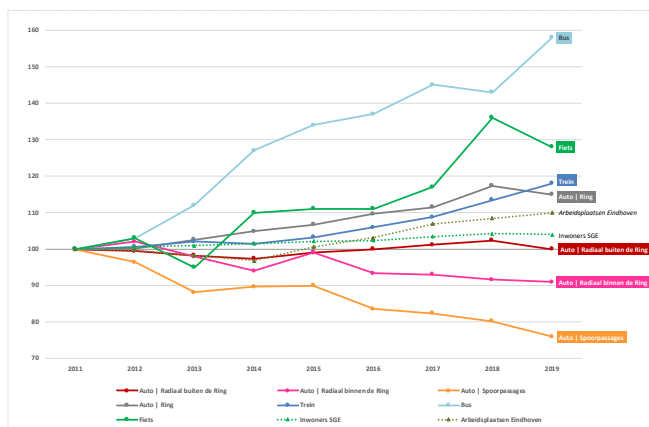
Specifiek de inzet op lopen, fietsen en openbaar vervoer, vooral binnen de Ring, terwijl de automobiliteit meer wordt gebundeld en naar de Ring en verder naar buiten wordt verplaatst. Deze beleidsrichting van Eindhoven op Weg is dus zichtbaar in de feitelijke mobiliteitsontwikkeling waarin eigenlijk al sprake is van een eerste stap in de mobiliteitstransitie. De geïntegreerde aanpak van luchtkwaliteit en mobiliteit sinds 2007 (met NSL, SLA, Omgevingsvisie, Nul-emissiezone, regionale aanpak luchtkwaliteit, Coalitieakkoord 2018-2022) leidt bovendien tot schonere lucht c.q. een gezondere leefomgeving.

In de afgelopen jaren zijn de laatste drie resterende knelpunten (overschrijding van normen) van luchtkwaliteit NO₂ in het Centrum van Eindhoven opgeheven. Deze zichtbare ontwikkelingen maken het dan ook mogelijk om verder te gaan op de ingeslagen weg en daar met nog meer kracht uitvoering aan te geven.

Trendbeeld NO₂ concentraties periode 2010 tm 2019 (Rapportage Palmesbuisjes 2019)



Bron: Rekenkamer rapport Luchtkwaliteit: de lucht geklaard? (2021)



Bron: gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Hermes/Connexion, NS. Opmerking: afwijkende waarden fiets door slecht (2013) en erg goed (2018) weer tijdens de tellingen.

-4% -3% -2% -1% 0% 1% 2% 3% 4%

Intensiteiten fietsroutes rondom Eindhoven

Intensiteiten fietsroutes in Eindhoven

Busreizigers Zuid Oost Brabant

Treinreizigers Eindhoven

Treinreizigers MRE (min Eindhoven)

Intensiteit auto buiten de ring

Intensiteit auto binnen de ring

Intensiteit auto spoortunnels

Intensiteit auto op de ring

Intensiteit auto op de snelweg

Inwoners MRE

Jaarlijkse procentuele groei (2011 en 2018)

“Meer fiets en OV in Eindhoven. In het centrum daalt het autoverkeer. Op de Ring, daar buiten en op de Randweg stijgt het autoverkeer.”

Bron: MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio Eindhoven (2020)



Effect van Corona-pandemie op ons verplaatsingsgedrag

De Corona-pandemie heeft een fors effect gehad op de mobiliteit. In de perioden met sterk beperkende maatregelen was de totale mobiliteit fors minder. In perioden met weinig maatregelen, veerde de totale mobiliteit weer terug naar bijna het 'normale' niveau. Daarbij is de spitspiek minder groot geworden en is het gebruik per vervoerswijze verschoven. Het openbaar vervoer wordt minder gebruikt ten gunste van fiets, lopen en deels ook de auto. De langetermijneffecten zijn nog onbekend. De meeste voorspellingen gaan uit van een structureel minder zware spits en een verschuiving van woon-werk naar sociaal-recreatief reizen (PBL, 2021, *Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit*). Voor het OV verwachten de meeste studies een vertraging van de groei van enkele jaren.

2.3. De stad groeit

Een belangrijke urgentie om met meer kracht uitvoering te geven aan de transitie naar meer duurzame mobiliteit is de groei van stad en regio. In de afspraken met rijk en provincie (Woondeal, MIRT-onderzoek Brainportregio) is gekozen voor 62.000 woningen in het stedelijk gebied Eindhoven (waarvan ongeveer 40.000 binnen Eindhoven) en ongeveer 70.000 arbeidsplaatsen (waarvan het merendeel in Eindhoven). De helft van die woningen komt binnen de Ring. In het Ontwikkelperspectief Centrum 2040, Verdichtingsvisie Binnenstad en de Ontwikkelvisie Fellenoord is uitgewerkt wat nodig is om die ontwikkeling te kunnen realiseren en te benutten om de kwaliteit van het centrum te verbeteren. Voor mobiliteit betekent dit dat het randvoorwaardelijk is om nog meer te kiezen voor lopen, fietsen, OV en nieuwe mobiliteitsvormen binnen de Ring. Er is immers minder ruimte beschikbaar voor verkeer, terwijl er veel meer gebruikers komen en de verblijfskwaliteit van het centrum omhoog moet. In het Ontwikkelperspectief Centrum 2040 zijn de ambities voor fiets- en OV-gebruik daarom aangescherpt en de positie van de auto beperkt, zowel op de weg als

in parkeren. De realisatie van de overige woningen en arbeidsplaatsen ligt verder in de tijd en komt vooral terecht aan HOV-assen en op de toplocaties aan de Randweg. Ook bij die ontwikkelingen zal de dichtheid toenemen terwijl tegelijkertijd de verblijfskwaliteit omhoog moet. De 'mobiliteitstransitie' is dan ook een belangrijke principekeuze in het MIRT-onderzoek Brainportregio. Uitgangspunt is een samenhangende, wederkerige en adaptieve aanpak van verstedelijking en bereikbaarheid. De ruimtelijke ontwikkeling moet dus hand in hand gaan met investeringen in bereikbaarheid. Hierin is de rol van provincie en rijk ook essentieel om die investeringen mogelijk te maken en daarmee ruimtelijk te kunnen ontwikkelen.

HOOFDSTUK 3: GEREALISEERDE PROJECTEN*

Herinrichting historische radialen

- Hoogstraat
- Frederiklaan
- Geldropseweg
- Grote Berg
- Kanaalstraat
- Heezerweg

Herinrichting Binnenring

- Vestdijk noord
- Vestdijk zuid
- Hertogstraat

Herinrichting nieuwe radialen

- Kanaaldijk zuid
- Breitnerstraat-Dirk Boutslaan

Overige herinrichtingen

- Parklaan

(H)OV maatregelen

- HOV2 zuid
- Ongelijkvloerse kruising HOV2-Ring
- HOV2 noord
- HOV2 Sterrenlaan
- HOV Huizingalaan
- Busstation WoensXL
- Internationale bushalte Kennedylaan
- Optimalisatie busstation Neckerspoel
- Taxiverordening incl. beleidshandhaving

Overstappunten

- P+R Genneper Parken

Fietsmaatregelen

- Slowlane
- Bilderdijklaan Slowlane Centrum
- Kleine Bleekstraat Slowlane Centrum
- Fietsstraten Oirschotsedijk - Groene Corridor
- Fietsstraat Zwaanstraat - Groene Corridor
- Fietsbrug Oirschotsedijk - Groene Corridor
- Fietsstraat Bezuidenhoutseweg
- Fietsstraat Celebeslaan
- Fietsbrug Tegenbosch
- Verbetering fietsparking Heuvelgalerie
- Uitbreiding maaiveld fietsparkeren Eindhoven CS
- Uitvrieding maaiveld fietsparkeren Centrum
- Bikescout fietsoversteek TU/e
- Fietstellers
- Schwung app

Nieuwe mobiliteit

- Introductie deelmobiliteit
- Stand eind 2021:
 - 162 tot 182 deelauto's
 - 400 elektrische snor- en bromfietsen
 - 525 (elektrische) fietsen
- Smart hub Genneper Parken
- Lancering MaaS app en start testen

Nieuwe wegenstructuur

- Wegenstructuur Brainport Park

Milieumaatregelen

- Verschoning vervoer
- Milieuzonering binnen de Ring
- Laadinfrastructuur

Verkeersmanagement

- Vervangingsprogramma verkeerlichten installaties (VRI's)
- iVRI's Ring noord – ITS applicatie
- iVRI's Ring oost – optimalisatie groene golf
- iVRI's Ring west – campagne 'vlot en veilig door de stad'

Gedragscampagnes

- Fietscampagne SJEES
- Gedragsbeïnvloedings campagne Eindhoven autoluw 'Duwtje'
- Diverse verkeersveiligheidscampagnes

Parkeermaatregelen

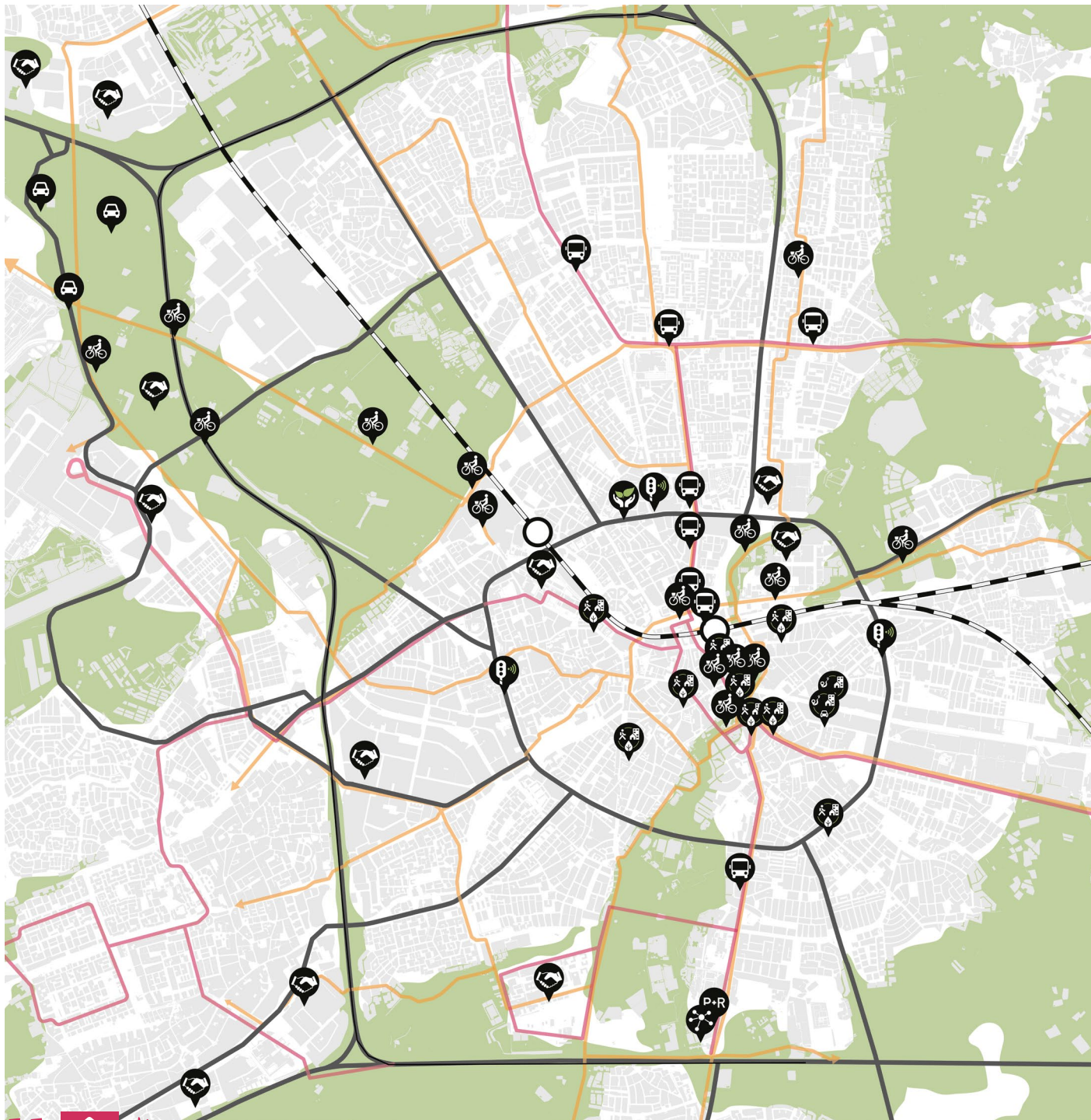
- Uitbreiding parkeerregulering
- Invoering kentekenparkeren
- Introductie parkeerscannaut
- Pilot parkeersensoren (maaiveld parkeren)

Werkgeversaankpak, waaronder:


- Eindhoven Noordwest (Airport, bedrijventerrein EA, BIC, Flight Forum, GDC)
- Eindhoven Centrum Noordoost (TU/e, Rabo, Fontys, Fellenoord)
- Industrierrein De Hurk
- High Tech Campus
- Eindhoven Centrum
- De Run Veldhoven
- Science Park Ekkersrijt (Oost en West)
- Philips Healthcare Campus/Bedrijventerrein Breeven

*: uitgevoerde projecten in lijn met Eindhoven op Weg, sinds 2014; niet limitatief



GEREALISEERDE FYSIEKE PROJECTEN



Netwerken

-  Fietsnetwerk
-  Autowegen
-  HOV netwerk

Knooppunten

-  Park+Ride
-  Treinstation

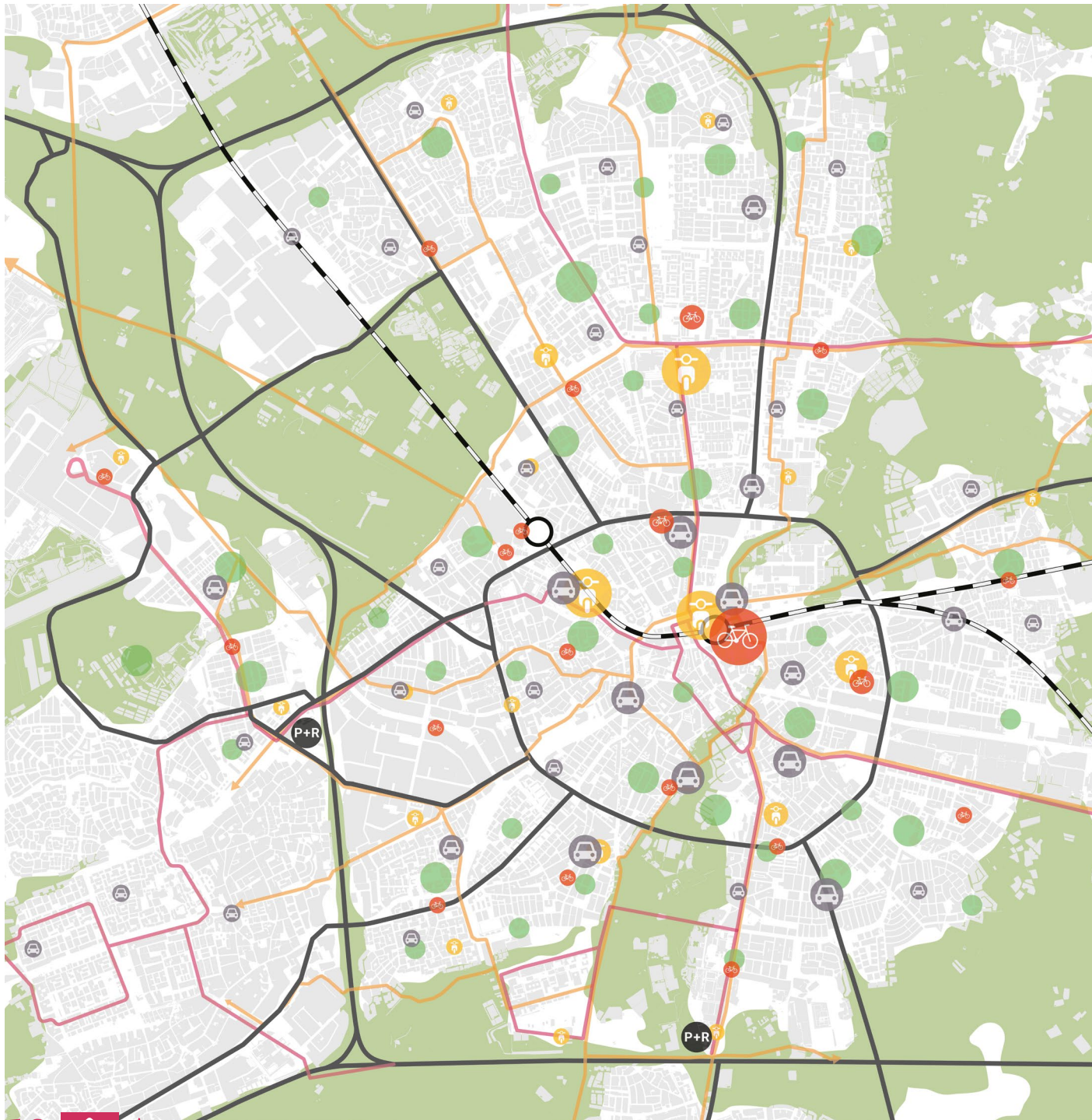
Soorten projecten

-  Herinrichting historische radialen/binnenring
-  Herinrichting nieuwe radialen
-  (H)OV maatregelen
-  Overstappunten
-  Fietsmaatregelen
-  Nieuwe mobiliteit: smart hubs
-  Nieuwe wegenstructuur
-  Milieumaatregelen
-  Verkeersmanagement
-  Werkgeversaanpak

CONCENTRATIE DEELMOBILITEIT EN LAADINFRASTRUCTUUR

Bronnen: Dashboard deelmobiliteit, Ritjeweg.nl en NS beschikbaarheid OV fietsen

Datum opname: 10 maart 2022



Netwerken

- Fietsnetwerk
- Autowegen
- HOV netwerk

Knooppunten

- P+R Park+Ride
- Treinstation

Deelmobiliteit

Deelauto's

- 🚗 5 of minder
- 🚗 5 tot 10
- 🚗 10 tot 15

Deelscooters

- 🛴 25 of minder
- 🛴 25 tot 50
- 🛴 50 tot 75
- 🛴 75 tot 100
- 🛴 100 tot 125

Deelfietsen

- 🚲 25 of minder
- 🚲 25 tot 50
- 🚲 50 tot 75
- 🚲 75 tot 100
- 🚲 75 + max. 370 OV-fietsen

Laadpalen

- 0 tot 6
- 6 tot 12



HOOFDSTUK 4: PRINCIPEKEUZES EINDHOVEN OP WEG

De matrix geeft per gebiedstype en vervoerswijze de principekeuze voor de mobiliteit weer. Sinds de vaststelling in 2013 is deze matrix het handelsmerk van Eindhoven op Weg.

Het kernidee achter de matrix is de samenhang tussen de gebouwde omgeving, het specifieke gebruik daarvan, de bereikbaarheid van bestemmingen en de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. De plek in de stad bepaalt het gebruik en de mogelijkheden om mobiliteit te faciliteren. Bovendien speelt – en niet in de laatste plaats – de beleving van dit alles een rol voor de mensen die wonen en werken in de stad of er een bezoek brengen. Afhankelijk van waar we zijn in de stad vinden we het logisch dat mobiliteit er anders uitziet, en er andere prioriteiten worden gesteld.

De hoekpunten van de matrix worden gevormd door de ‘bestaande stad’ (het hier en nu), de ‘veelzijdige stad’ (het streefbeeld voor de toekomst) en de leidende principes ‘slow motion fast forward’ (voorrang aan het langzaam verkeer waar nodig en waar het kan; prioriteit voor snel verkeer waar het moet) en ‘plaats maken’ (verkeersruimte maakt plaats voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en geeft meer ruimte aan het duurzaam verkeer).

De zijden van de matrix zijn opgebouwd langs vijf ruimtelijke schaalniveaus en vijf hoofdvervoerswijzen. De denklijn is van binnen naar buiten ofwel van het centrum naar de Brainportregio en het (buiten)land. Daarbij is de verbetering van ruimtelijke kwaliteit en duurzame bereikbaarheid centraal gesteld. Voor de hoofdvervoerswijzen geldt als uitgangspunt de prioriteitsvolgorde: voetganger, fietser, (H)OV-reiziger, nieuwe mobilist en automobilist.* De leidende principes geven aan hoe daar voor elk gebiedstype invulling aan wordt gegeven.

Sinds 2013 is Eindhoven op Weg op veel onderdelen uitgewerkt, zowel op thema's als op gebiedsniveau. Dat heeft geleid tot drie actualisaties:


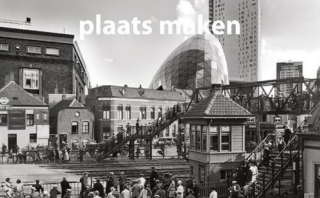










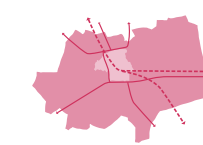

- Voor een aantal combinaties van gebieden en vervoerswijzen zijn de principekeuzes aangescherpt. Deze aanscherpingen zijn als rode tekst weergegeven.
- Het schaalniveau van Randweg, regio en (buiten) land is gesplitst in Stadsrand en Randweg enerzijds en Brainportregio en (buiten)land anderzijds. Dit biedt plek aan de enorme uitwerking van de plannen op deze schaalniveaus binnen o.a. SmartwayZ.NL, MIRT-onderzoek Brainportregio, Netwerkstudiestudie HVN/OWN, propositie Brainportlijnen, Regionaal OV-toekomstbeeld en Ontwikkelpad Regionale Mobiliteitshubs.

- De ‘nieuwe mobilist’ is toegevoegd als extra vervoerswijze. Dit geeft uitdrukking aan de stormachtige ontwikkeling van deelmobiliteit, mobiliteitshubs, verkeersmanagement, voertuigtechniek en andere vormen van slimme mobiliteit.

Naast deze actualisaties zijn de principekeuzes in de ‘sleutelmatrix’ geüpdatet aan de hand van de plannen die in de tussentijd uitgewerkt zijn. De teksten in het zwart komen uit Eindhoven op Weg 2013 en de teksten in het roze zijn de aanpassingen hierop. De ‘bronnenmatrix’ geeft per schaalniveau en vervoerswijze weer uit welke plannen de betreffende principekeuzes afkomstig zijn. Daarmee geeft de matrix ook de samenhang tussen de verschillende plannen weer.

	centrum en binnenring	stadkernen en radiale	stadkernen en ring	stadsrand en randweg	Brainportregio en (buiten)land
voetganger	voetganger ter plekke het belangrijkste	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk
fietser	voetganger ter plekke het belangrijkste	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk
(H)OV-reiziger	voetganger ter plekke het belangrijkste	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk
nieuwe mobilist	voetganger ter plekke het belangrijkste	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk
automobilist	voetganger ter plekke het belangrijkste	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk	voetganger ter plekke meest belangrijk

*: conform STOMP (stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteit als dienst, personenauto)

 <p>veelzijdige stad</p>	<p>centrum en binnenring</p> <p>aantrekkelijk, levendig en gezond centrum</p>	<p>stadsdelen en radialen</p> <p>historische radialen ontlasten, moderne radialen intensiveren</p>	<p>stadsdelen en ring</p> <p>Ring als herkenbare centrale verdeelroute in de auto-ontsluiting van de stad</p>	<p>stadsrand en randweg</p> <p>verzorgt de verbinding van de stad met de regio</p>	<p>Brainportregio en (buiten)land</p> <p>verzorgt de verbinding van de regio met de (inter)nationale netwerken</p>	 <p>plaats maken</p>
<p>voetganger</p> <p>voetganger ter plekke het belangrijkste</p>	<p>fijnmazig netwerk van straten en stoepen, gecombineerd met verschillend ingerichte pleinen</p>	<p>voetganger ter plekke meest belangrijk</p> <p>ontwikkelen van nieuwe routes ten gunste van nieuwe dynamiek</p>	<p>beperken barrièrewerking ring, met name bij de historische radialen</p>	<p>campussen zijn de nieuwe dorpen</p> <p>voetgangersnetwerk ter plekke linken aan recreatieve routes</p>	<p>uitstekende voetgangersfaciliteiten bij en in knooppunten, hubs en overstaplocaties</p>	
<p>fietser</p> <p>belangrijkste verkeersdeelnemer in het verbinden van plekken</p>	<p>doorfietsroutes om het centrum; de binnenring als belangrijkste verbindende stadsroute in het centrum</p> <p>voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren, met name in gebouwde vorm</p>	<p>doorfietsroutes en stadsroutes, met name via de historische radialen als bijdrage aan de 'levensader' van het stadsdeel</p>	<p>radiale doorfietsroutes als bijdrage aan stedelijk leven stadsdelen met stadsroutes die doorfietsroutes verbinden</p> <p>handhaven en verbeteren fietsoversteken Ring en kruispunten</p>	<p>Slowlane Brainport Avenue</p> <p>doorfietsroutes en stadsroutes ontsluiten de toplocaties</p>	<p>doorfietsroutes naar de omliggende steden en kernen</p>	
<p>(H)OV reiziger</p> <p>snel, hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar reizen op langere afstand voor grotere stromen</p>	<p>HOV tweezijdig via de binnenring</p> <p>Eindhoven Centraal als centrale hub en stadsentree</p>	<p>HOV-corridors als drager voor stedelijke ontwikkeling</p> <p>maatwerk openbaar vervoer voor doelgroepen en gebieden</p>	<p>HOV als drager voor stedelijke ontwikkeling assen</p> <p>HOV-corridors verbinden 'places to be'</p> <p>HOV zo mogelijk ongelijkvloers kruisen met de Ring</p>	<p>ontwikkeling HOV-tangenten en doorontwikkeling richting Brainportlijn</p> <p>afgestemde ov-netwerken met naadloze overstap</p>	<p>programma hoogfrequent spoor (nationaal) en verhoging sprinterfrequentie</p> <p>directe internationale spoorverbindingen naar belangrijke buitenlandse kennisregio's</p> <p>HOV lijnen geven snelle verbinding met de regio</p>	
<p>nieuwe mobilist</p> <p>van bezit naar (deel)gebruik, nieuwe reismogelijkheden, schoon, toegankelijk en betaalbaar</p>	<p>deelmobiliteit als lastmile oplossing centrum hubs</p> <p>digitale dropzones voor deelmobiliteit in het centrum</p> <p>Eindhoven Centraal als centrale transferhub</p>	<p>Park+Bike als nieuwe overstappunten nabij de Ring</p> <p>wijk-/buurthubs met deelmobiliteit</p>	<p>optimale doorstroming op de Ring en aansluitingen met IVRI's, slimme regelingen en groene golven</p> <p>wijk-/buurthubs met deelmobiliteit</p>	<p>Park+Ride als overstappunten gekoppeld aan de Randweg</p> <p>Smart Hubs leveren gemakkelijk en duurzaam alternatief</p>	<p>Randweg hubs met OV direct naar de economische toplocaties</p>	
<p>automobilist</p> <p>bewuste gebruikers: minder vaak, schoner, hoofdroutes, parkeren op afstand</p>	<p>autoluw centrum en verminderen maaiveldparkeren (bouwontwikkeling)</p> <p>loslaten binnenring als aaneengesloten autoroute</p> <p>geen uitbreiding bezoekers parkeren in het centrum</p> <p>nul-emissiezone binnen de Ring</p>	<p>30 km/u binnen de Ring en de 'auto te gast' m.u.v. moderne en nieuwe radialen</p> <p>uitbreiden parkeerregulering</p> <p>nul-emissiezone binnen de Ring, faciliteren laadinfrastructuur en groene stadslogistiek</p>	<p>doorstroming op de Ring; o.a. minder en/of eenvoudiger aansluitingen op de Ring</p> <p>vierde categorie in de wegcategorisering: buurt-/wijkontsluitingswegen</p> <p>nul-emissiezone binnen de Ring, faciliteren laadinfrastructuur en groene stadslogistiek</p>	<p>het autoverkeer van, naar en binnen Eindhoven wordt zoveel mogelijk buitenom afgewikkeld.</p> <p>het systeem van scheiden van verkeersstromen op de Randweg versterken aan de westzijde en op termijn uitbouwen aan de noordzijde</p>	<p>het hoofdsysteem van de Brainportregio bestaat uit robuuste rand en bundelroutes</p>	
 <p>slowmotion-fast forward</p>						 <p>bestaande stad</p>

	centrum en binnenring	stadsdelen en radialen	stadsdelen en ring	stadsrand en randweg	Brainportregio en (buiten)land	integraal beleid over alle schaalniveaus
voetganger	Menukaart Autoluw Centrum (2019)	Menukaart Autoluw Centrum (2019)				Agenda Ruimte voor Lopen (2022, in voorbereiding)
fietser	Actualisatie Nota Parkeernormen (2019) Doelgroepgerichte Fietsparkeerstrategie Eindhoven Centrum (2021) Menukaart Autoluw Centrum (2019)	Actualisatie Nota Parkeernormen (2019) Menukaart Autoluw Centrum (2019)	Actualisatie Nota Parkeernormen (2019)			Agenda fiets (2016) Metrokaart doorfietsroutes (2022, in voorbereiding) Initiatiefvoorstel Fiets op één (2022) Kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen (2021)
(H)OV reiziger			Tracebesluit HOV3 (2020)	Propositie Brainportlijn Eindhoven (2020) Tracebesluit HOV3 (2020)	OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong (2021) Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid (2021)	Programma van Eisen OV Concessie (2016) Gratis OV voor minima (2014-2022) Gedeelde mobiliteit - Provincie Noord-Brabant (2018) Taxiverordening (2016)
nieuwe mobilist	Beleidsregels deelmobiliteit 2020-2023 (2021)	Beleidsregels deelmobiliteit 2020-2023 (2021)	Beleidsregels deelmobiliteit 2020-2023 (2021)	Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (2021)	Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (2021)	Agenda deelmobiliteit (2019) Agenda Smart Mobility (2019) Aanpak mobiliteitshubs (2022)
automobilist	Actualisatie nota parkeernormen (2019) Menukaart Autoluw Centrum (2019) Green deal stadslogistiek (2021) Autoparkeerstrategie Centrum (2022, in voorbereiding) Nul-emissie zone binnen de Ring (2020)	Menukaart Autoluw Centrum (2019) Laden voor Elektrische Voertuigen - Aanpak gemeente Eindhoven (2019) Green deal stadslogistiek (2021) Autoparkeerstrategie Centrum (2022, in voorbereiding) Nul-emissie zone binnen de Ring (2020)	Menukaart Autoluw Centrum (2019) Laden voor Elektrische Voertuigen - Aanpak gemeente Eindhoven (2019) Quick win besluit Doorstroming Ring (2021) Plan van aanpak laadvoorzieningen (2019) Nul-emissie zone binnen de Ring (2020)	Netwerkstrategie HWN/OWN Eindhoven (2021)	Netwerkstrategie HWN/OWN Eindhoven (2021)	
integraal beleid over alle vervoerswijzen	Omgevingsvisie Kloppend hart van Brainport (2020) Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020) Handelingsperspectief en Ambitiedocument Multimodale Knoop Eindhoven Centraal (2021) Verdichtingsvisie Binnenstad Eindhoven (2020) Koepelnotitie Verkeer en Parkeren Stationsgebied Zuid (2021) Ontwikkervisie Fellenoord (2021) Agenda Emissievrije mobiliteit (2018)	Omgevingsvisie Kloppend hart van Brainport (2020) Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020) Agenda Emissievrije mobiliteit (2018)	Omgevingsvisie Kloppend hart van Brainport (2020) Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020)	Omgevingsvisie Kloppend hart van Brainport (2020) Integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio (2021) Ontwikkelpad MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven (2020) MIRT-vervolg Mobiliteitstransitie Brainportregio Eindhoven (2021, in procedure) Overkoepelende notitie - Wonen en werken bereikbaar in Brainportregio Eindhoven (2021, in procedure) Gebiedsvisie en Ontwikkelperspectief Eindhoven Airport District (2022)	Aanbod Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant (2016) Integraal MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio (2021) Ontwikkelpad MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven (2020) MIRT-vervolg Mobiliteitstransitie Brainportregio Eindhoven (2021, in procedure) Overkoepelende notitie - Wonen en werken bereikbaar in Brainportregio Eindhoven (2021, in procedure) Regionale mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven & provincie Noord-Brabant (2020) Beleidskader mobiliteit - Koers 2030 (2020)	Programmaplan Verkeer & Vervoer 2019-2022 Uitvoeringsplan Laadinfra (2019) Actieplan verkeersveiligheid (2021) Nota Verkeerslichten (2022, in voorbereiding)



HOOFDSTUK 5: HET NETWERK PER SCHAALNIVEAU IN VIJF SLEUTELKAARTEN

Per ruimtelijk schaalniveau is de samenhang tussen locaties en mobiliteit samengevat in 'sleutelkaarten'. Deze kaarten geven een actueel overzicht hoe in fysieke zin de bereikbaarheid van het stedelijke gebied in de toekomst is georganiseerd, volgens de diverse uitwerkingen die de afgelopen jaren hebben plaatsvonden.

5.1. Centrum en Binnenring

Belangrijke thema's voor het schaalniveau Centrum en Binnenring zijn verdichten, de transformatie van de binnenring en de autoluwe ontwikkeling (zowel autovrij en autoluw) voor een aantrekkelijk, levendig en gezond centrum. Voor de fietser is de ontwikkeling van doorfietsroutes **om** het centrum en stadsroute fiets over de binnenring van belang en dat fietsparkeren inpandig wordt georganiseerd. Eindhoven Centraal/Knoop XL dient als stadsentree en als centrale (transfer)hub voor (H)OV en nieuwe mobiliteit. Daarnaast worden centrum hubs ontwikkeld. Voor de automobilist blijft het autoluwe centrum bereikbaar door de Park+Walk parkeergelegenheden.

De belangrijkste bronnen voor dit schaalniveau zijn het Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020) en de Doelgroepsgerichte Fietsparkeerstrategie Eindhoven Centrum (2021).

	<p>fijnmazig netwerk van straten en stoepen, gecombineerd met verschillend ingerichte pleinen</p>
	<p>doorfietsroutes om het centrum; de binnenring als belangrijkste verbindende stadsroute in het centrum</p> <p>voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren, met name in gebouwde vorm</p>
	<p>HOV tweezijdig via de binnenring</p> <p>Eindhoven Centraal als centrale hub en stadsentree</p>
	<p>deelmobiliteit als lastmile oplossing centrum hubs</p> <p>digitale dropzones voor deelmobiliteit in het centrum</p> <p>Eindhoven Centraal als centrale transferhub</p>
	<p>autoluw centrum en verminderen maaiveldparkeren (bouwontwikkeling)</p> <p>loslaten binnenring als aaneengesloten autoroute</p> <p>geen uitbreiding bezoekers parkeren in het centrum</p> <p>nul-emissiezone binnen de Ring</p>

- Voetganger**
 -  Autoarm/Voetgangerszones
 -  Autoluw
 -  Wandelroutes
- Fiets**
 -  Doorfietsroutes
 -  Stadsroutes
 -  Bestaande/geplande inpandige fietsenstallingen
 -  Zoeklocaties toekomstige inpandige fietsenstalling
- HOV**
 -  HOV netwerk
 -  HOV knooppunt
 -  Zoekgebied HOV4
- Nieuwe mobiliteit**
 -  Eindhoven Centraal
 -  Centrumhubs/dropzones
- Auto**
 -  Park+Walk, Primaire bezoekersgarages
 -  Overige belangrijke bezoekersgarages
- Ruimtelijk**
 -  Gebiedsontwikkeling
- Funcies**
 -  Innovatieve en creatieve bedrijven
 -  Onderwijs en onderzoek

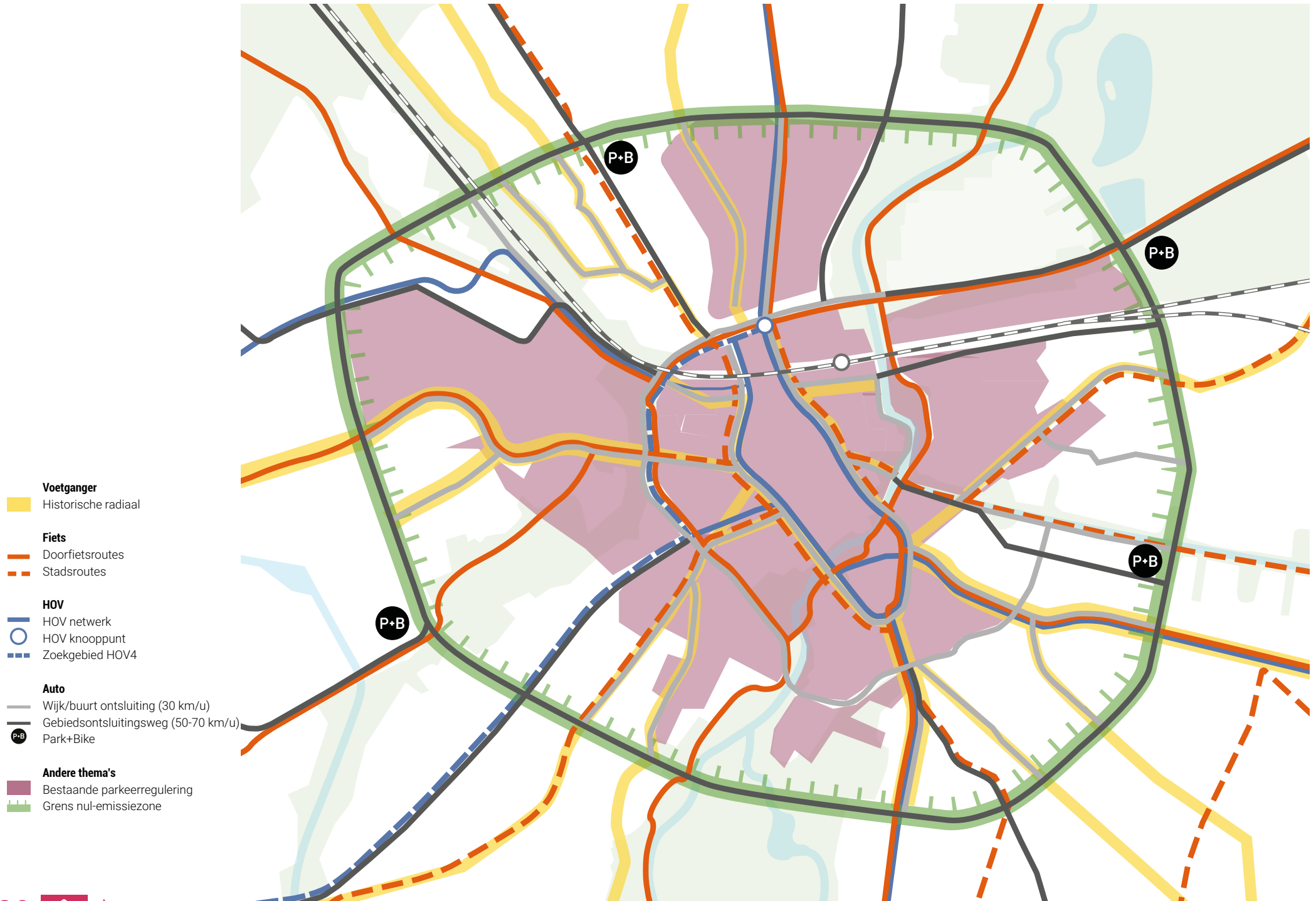


5.2. Stadsdelen en Radialen

Belangrijke thema's voor het schaalniveau Stadsdelen en Radialen zijn het ontlasten van historische radialen en het intensiveren van moderne radialen. Historische radialen worden heringericht. Via de historische radialen lopen doorfietsroutes en stadsroutes fiets. Het kan centrum bereikt worden door te parkeren bij een Park+Bike nabij de Ring, om vervolgens naar de eindbestemming te fietsen. Bij wijk- en buurthubs is deelmobiliteit te vinden. Er is een nul-emissiezone binnen de Ring, parkeerregulering wordt uitgebreid en binnen de Ring is 30 km/u de norm, m.u.v. moderne en nieuwe radialen.

De belangrijkste bronnen voor dit schaalniveau zijn het Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020) en Menukaart Autoluw Centrum (2019).

	voetganger ter plekke meest belangrijk ontwikkelen van nieuwe routes ten gunste van nieuwe dynamiek
	doorfietsroutes en stadsroutes, met name via de historische radialen als bijdrage aan de 'levensader' van het stadsdeel
	HOV-corridors als drager voor stedelijke ontwikkeling maatwerk openbaar vervoer voor doelgroepen en gebieden
	Park+Bike als nieuwe overstappunten nabij de Ring wijk-/buurthubs met deelmobiliteit
	30 km/u binnen de Ring en de 'auto te gast' m.u.v. moderne en nieuwe radialen uitbreiden parkeerregulering nul-emissiezone binnen de Ring, faciliteren laadinfrastructuur en groene stadslogistiek








5.3. Stadsdelen en Ring

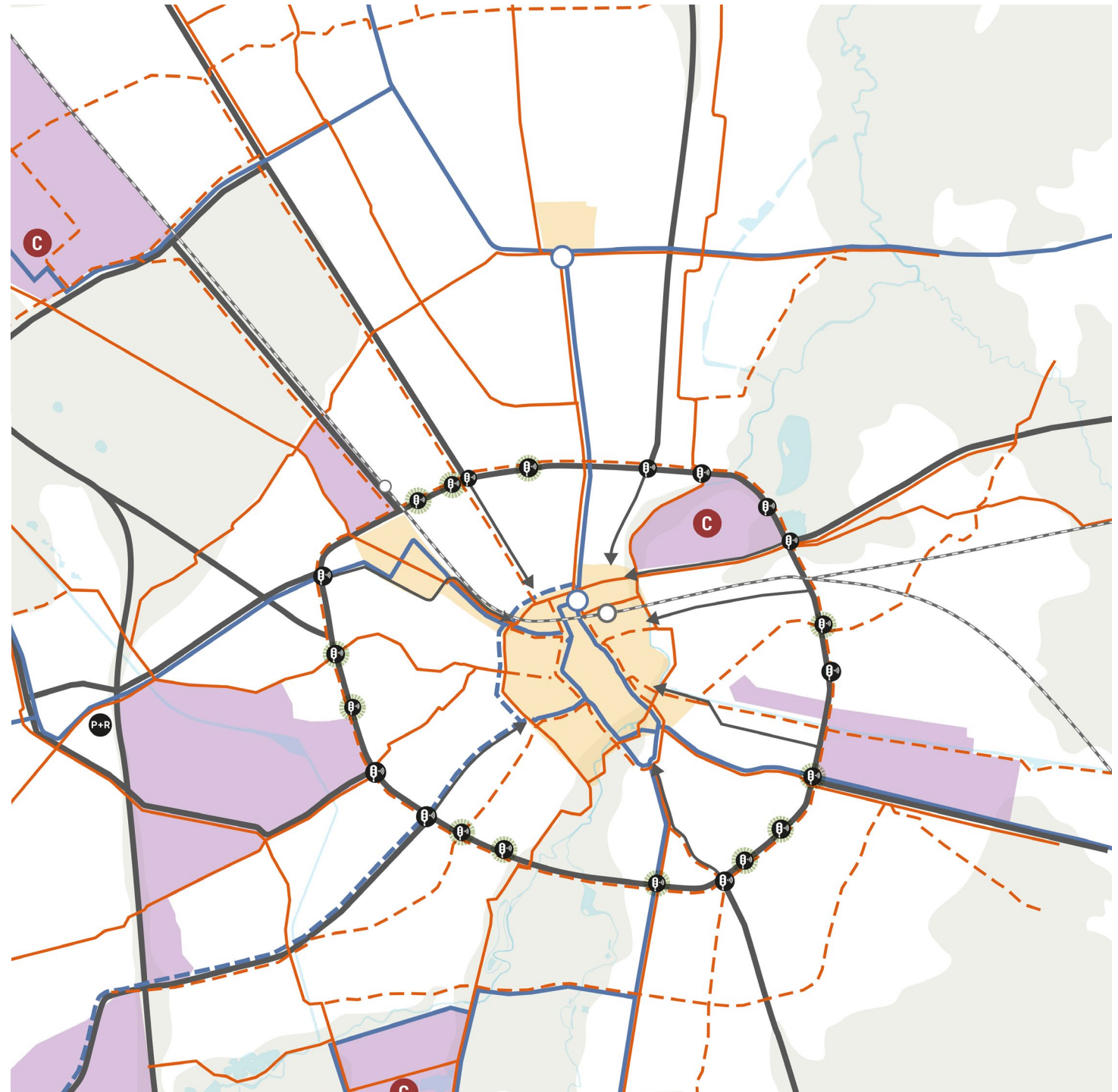
Belangrijke thema's voor het schaalniveau












Stadsdelen en Ring is de Ring als herkenbare centrale verdeelroute in de auto-ontsluiting van de stad.

Door verkeersmanagement met iVRI's op de Ring en vereenvoudigde aansluitingen met de Ring, wordt de doorstroming verbeterd. Door invalsradialen kom je vanaf de Randweg op de Ring. Daarbij zijn HOV-tangenten dragers voor stedelijke ontwikkeling van de assen. Bij wijk- en buurthubs wordt deelmobiliteit aangeboden en er worden laadpalen gefaciliteerd.

De belangrijkste bronnen voor dit schaalniveau zijn Eindhoven: Kloppend Hart van Brainport (2020), Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (2020) en Menukaart Autoluw Centrum (2019).

	<p>beperken barrièrewerking ring, met name bij de historische radialen</p>
	<p>radiale doorfietsroutes als bijdrage aan stedelijk leven stadsdelen met stadsroutes die doorfietsroutes verbinden</p> <p>handhaven en verbeteren fietsoversteken Ring en kruispunten</p>
	<p>HOV als drager voor stedelijke ontwikkeling assen</p> <p>HOV-corridors verbinden 'places to be'</p> <p>HOV zo mogelijk ongelijkvloers kruisen met de Ring</p>
	<p>optimale doorstroming op de Ring en aansluitingen met iVRI's, slimme regelingen en groene golven</p> <p>wijk-/buurthubs met deelmobiliteit</p>
	<p>doorstroming op de Ring; o.a. minder en/of eenvoudiger aansluitingen op de Ring</p> <p>vierde categorie in de wegcategorisering: buurt-/wijkontsluitingswegen</p> <p>nul-emissiezone binnen de Ring, faciliteren laadinfrastructuur en groene stadslogistiek</p>



- Ruimtelijk**
-  Economische toplocaties
 -  Hoogstedelijk gebied:
Centrum/Winkelcentrum Woensel/Strijp S
 -  Campus
- Fiets**
-  Doorfietsroutes
 -  Stadsroutes
- Openbaar vervoer**
-  HOV netwerk
 -  HOV knooppunt
 -  Zoekgebied HOV4
- Auto**
-  Park+Ride
 -  Vereenvoudiging aansluiting Ring
Hoofdwegen
- Nieuwe mobiliteit**
-  iVRI's

5.4. Stadsrand en Randweg

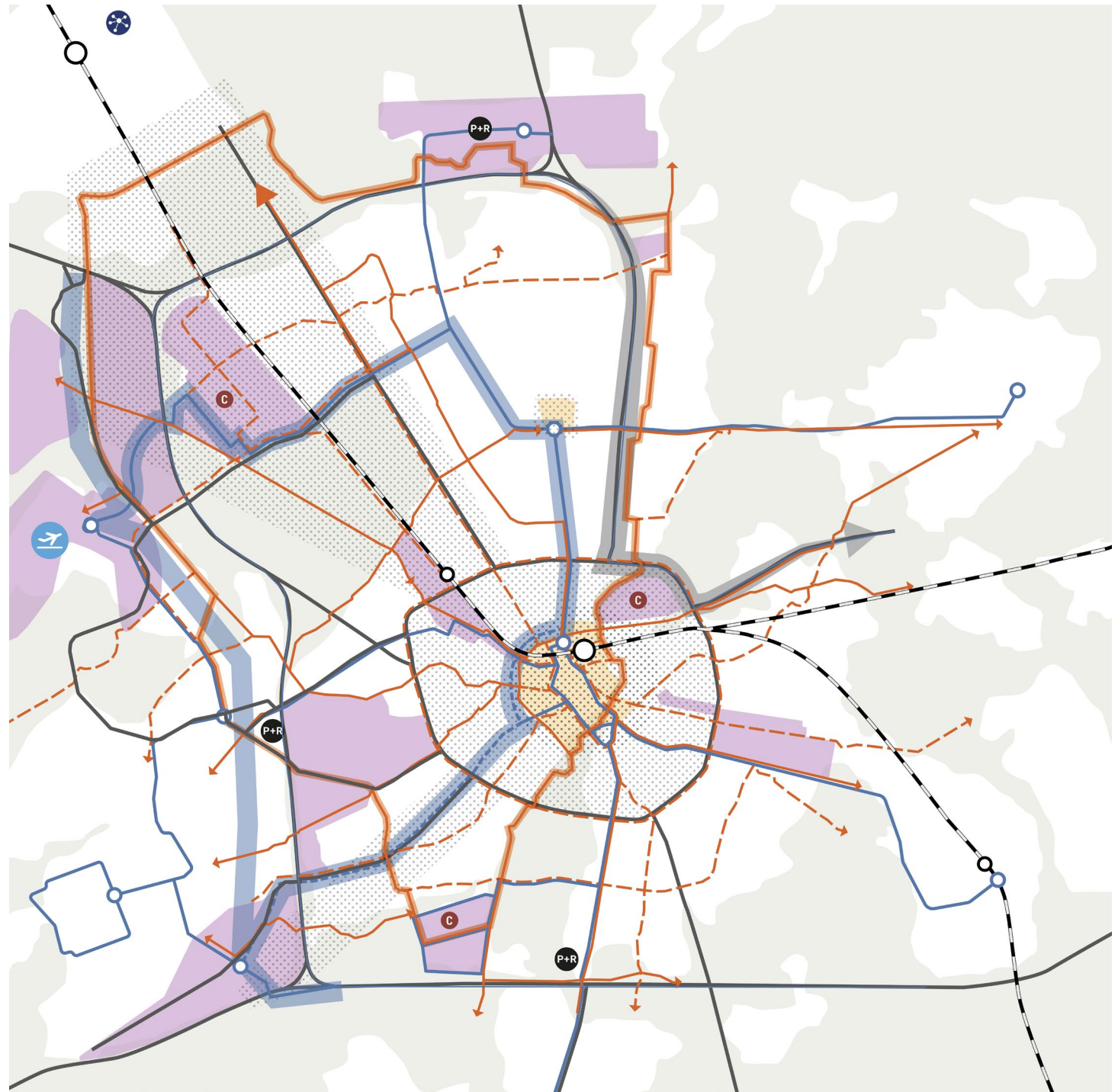
Belangrijke thema's voor het schaalniveau Stadsrand en Randweg zijn de ontwikkelzones en bereikbaarheid van economische toplocaties, omdat de Stadsrand en Randweg de verbinding verzorgt van de stad met de regio. Opschaling HOV (HOV3 en HOV4) en doorontwikkeling tot Brainportlijn speelt hier een rol in. Via P+R's kan er overgestapt worden op HOV-lijnen.

Een ander thema is de optimalisatie van het Randwegstelsel, waarbij het autoverkeer van, naar en binnen Eindhoven zoveel mogelijk buitenom wordt afgewikkeld, via Randweg, John F. Kennedylaan en Ring noordoost. Het systeem van scheiden van verkeersstromen op de Randweg versterken aan de westzijde en op termijn uitbouwen aan de noordzijde van de Randweg en op John F. Kennedylaan en Ring noordoost.

De belangrijkste bronnen voor dit schaalniveau zijn Eindhoven: Kloppend Hart van Brainport (2020), Propositie Brainportlijn Eindhoven (2020), Metrokaart doorfietsroutes (2022, in voorbereiding), MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio (2021), Netwerkstrategie HWN/OWN Eindhoven (2021) en Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (2021).

	campussen zijn de nieuwe dorpen voetgangersnetwerk ter plekke linken aan recreatieve routes
	Slowlane Brainport Avenue doorfietsroutes en stadsroutes ontsluiten de toplocaties
	ontwikkeling HOV-tangenten en doorontwikkeling richting Brainportlijn afgestemde ov-netwerken met naadloze overstap
	Park+Ride als overstappunten gekoppeld aan de Randweg Smart Hubs leveren gemakkelijk en duurzaam alternatief
	het autoverkeer van, naar en binnen Eindhoven wordt zoveel mogelijk buitenom afgewikkeld. het systeem van scheiden van verkeersstromen op de Randweg versterken aan de westzijde en op termijn uitbouwen aan de noordzijde






- Ruimtelijk**
- Economische toplocaties
 - Hoogstedelijk gebied:
Centrum/Winkelcentrum Woensel/Strip S
 - Campus
 - Gebiedsontwikkeling
- Fiets**
- Doorfietsroutes
 - Stadsroutes
 - Slowlane Brainport Avenue
- Openbaar vervoer**
- HOV netwerk
 - HOV knooppunt
 - Zoekgebied HOV4
 - Zoekgebied Brainportlijn
- Auto**
- Park+Ride
 - Doorstroming
 - Hoofdwegen Randwegstelsel
- Nieuwe mobiliteit**
- Regionale mobiliteitshubs
- Eindhoven Airport**



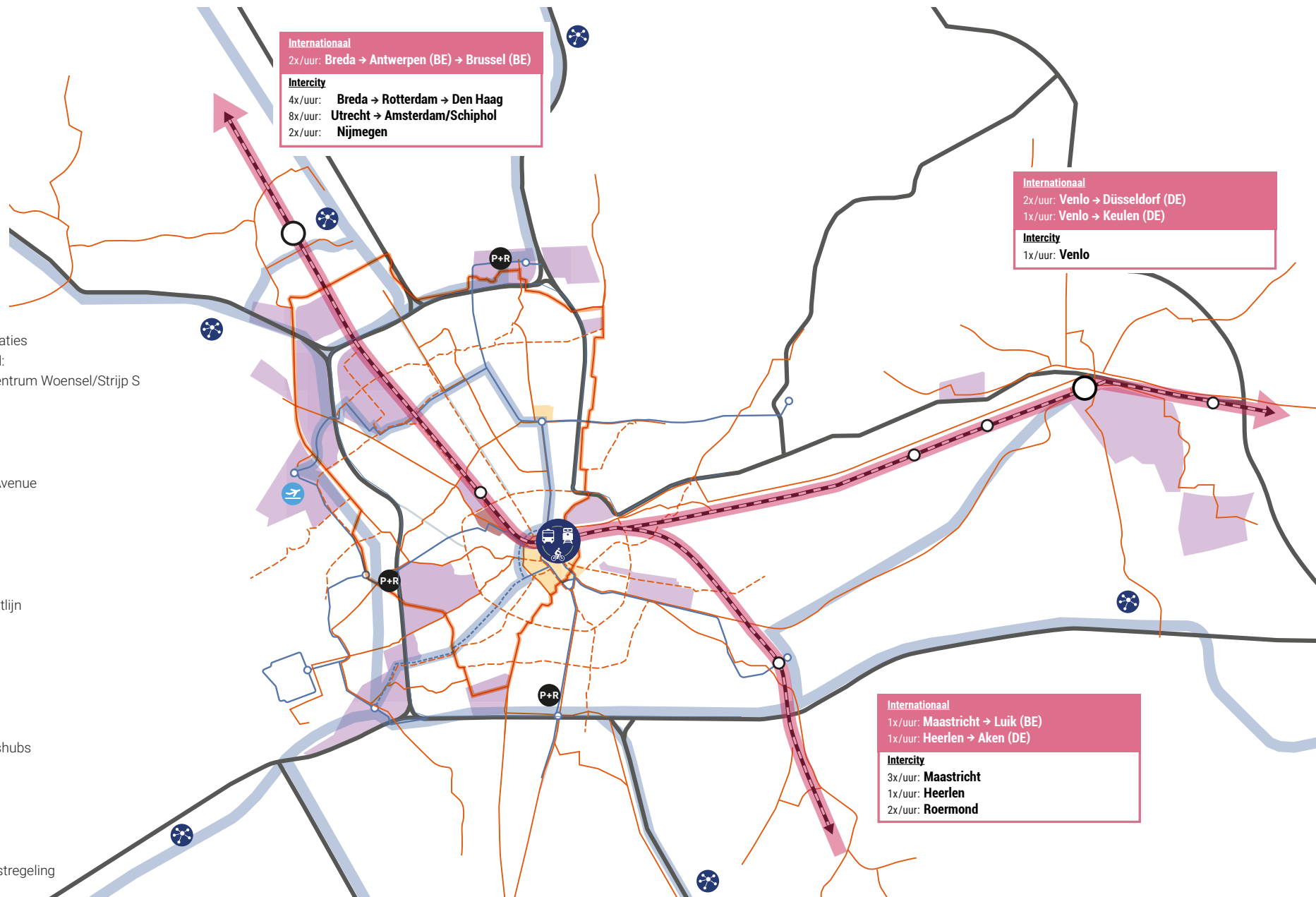
5.5. Brainportregio en (Buiten)land

Belangrijke thema's voor het schaalniveau Brainportregio en (Buiten)land zijn de ontwikkelzones en bereikbaarheid van economische toplocaties, omdat de Stadsrand en Randweg de verbinding verzorgt van de regio met (inter) nationale netwerken, waaronder de regionale aansluitingen van de Brainportlijn, Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), internationale treinverbindingen, overstappen bij Randweg hubs en het (inter)nationaal wegennet optimaliseren. Het hoofdsysteem van de Brainportregio bestaat uit een robuuste rand (N279-A67-A2-A58-A50) en bundelroutes (N615 - A270 - Eisenhowerlaan - Ring noordoost - John F. Kennedylaan) via bestaande tracés.

De belangrijkste bronnen voor dit schaalniveau zijn Eindhoven: Kloppend Hart van Brainport (2020), Propositie Brainportlijn Eindhoven (2020), Metrokaart doorfietsroutes (2022, in voorbereiding), MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio (2021), Netwerkstrategie HWN/OWN Eindhoven (2021), Ontwikkelplan regionale mobiliteitshubs (2021) en Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid (2021).

	uitstekende voetgangers-faciliteiten bij en in knooppunten, hubs en overstaplocaties
	doorfietsroutes naar de omliggende steden en kernen
	programma hoogfrequent spoor (nationaal) en verhoging sprinterfrequentie directe internationale spoorverbindingen naar belangrijke buitenlandse kennisregio's HOV lijnen geven snelle verbinding met de regio
	Randweg hubs met OV direct naar de economische toplocaties
	het hoofdsysteem van de Brainportregio bestaat uit robuuste rand en bundelroutes

- Ruimtelijk**
- Economische toplocaties
 - Hoogstedelijk gebied:
Centrum/Winkelcentrum Woensel/Strijp S
- Fiets**
- Doorfietsroutes
 - Stadsroutes
 - Slowlane Brainport Avenue
- Openbaar vervoer**
- HOV netwerk
 - HOV knooppunt
 - Zoekgebied HOV4
 - Zoekgebied Brainportlijn
- Auto**
- Park+Ride
 - Robuuste randen
- Nieuwe mobiliteit**
- Regionale mobiliteitshubs
 - Eindhoven Centraal
- Eindhoven Airport**
-
- Trein**
- (Inter)nationale dienstregeling
 - Treinstation
 - Eindhoven Centraal



Internationaal
2x/uur: Breda → Antwerpen (BE) → Brussel (BE)

Intercity
4x/uur: Breda → Rotterdam → Den Haag
8x/uur: Utrecht → Amsterdam/Schiphol
2x/uur: Nijmegen

Internationaal
2x/uur: Venlo → Düsseldorf (DE)
1x/uur: Venlo → Keulen (DE)

Intercity
1x/uur: Venlo

Internationaal
1x/uur: Maastricht → Luik (BE)
1x/uur: Heerlen → Aken (DE)

Intercity
3x/uur: Maastricht
1x/uur: Heerlen
2x/uur: Roermond

HOOFDSTUK 6: ORGANISATIE EN SAMENWERKING

De toekomst van mobiliteit is steeds meer een samenwerking- en organisatieopgave. Reisinformatie, mobiliteitsdiensten, MaaS, innovaties in voertuigen en verkeersmanagementsystemen zijn inmiddels als digitale bereikbaarheid net zo belangrijk voor de bereikbaarheid als de fysieke infrastructuur. Op al deze aspecten is de gemeente één van de actoren maar zijn andere partijen net zo bepalend of zelfs in de lead. Dat betekent dat slim organiseren en samenwerken de sleutel vormt voor het bereiken van de doelstellingen voor de gemeente Eindhoven. Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste thema's en samenwerkingen.

6.1. Slimme mobiliteit kan alleen in samenwerking met de markt en integratie

Mobiliteitsdiensten, verkeersmanagementsystemen en voertuigtechnologie worden ontwikkeld en aangeboden door marktpartijen. Vaak is de reiziger de directe afnemer en de rol van de gemeente enthousiasmerend, faciliterend, stimulerend of juist regulerend. Samenwerking en digitale integratie van dienstenaanbod is daarbij essentieel om voor de reiziger en de stad tot een goed werkende mobiliteitsoplossing te komen. Nu al is het mogelijk met een MaaS-app een reis te plannen en in

één keer af te rekenen die start met de eigen auto, een parkeerplaats regelt op een hub/P&R en verder gaat met een deelscooter, of op de terugweg met de bus. Deze zakelijke reis wordt vervolgens automatisch verrekend met het mobiliteitsbudget dat deze reiziger van zijn werkgever ontvangt. Kortom, één reis waaraan zeker tien publieke en private partijen hebben bijgedragen om die mogelijk te maken. Afstemming en overleg met dienstenaanbieders én bouwende partijen (ontwikkelaars, woningcorporaties) is noodzakelijk. De gemeente Eindhoven loopt voorop in slimme mobiliteit. Omdat dit helpt om de doelstellingen van Eindhoven op Weg te bereiken én omdat dit bijdraagt aan onze positie als slimste regio. De agenda Smart Mobility geeft invulling aan de inzet van de gemeente in twee actielijnen en drie randvoorwaarden:

Actielijnen:

1. Het stimuleren en ontwikkelen van MaaS
2. Het hanteren van een integrale aanpak

Randvoorwaarden:

3. Data (open en op orde)
4. Interne organisatie (intern alles goed georganiseerd, tussen de afdelingen en organisatieonderdelen)
5. Externe organisatie (netwerk op orde)



6.2. Regionale samenwerking bepaalt externe bereikbaarheid

Na 2013 is besloten het plan voor de Ruit niet door te zetten, maar te focussen op de inzet van slimme mobiliteitsmaatregelen én de ontwikkeling van een robuust randwegstelsel. Dit is in regionaal verband (MRE, provincie Noord-Brabant) uitgewerkt in de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant, waaraan nu in samenwerking uitvoering wordt gegeven. Sinds 2016 wordt in SmartwayZ.NL intensief regionaal samengewerkt tussen overheid (gemeente, regio, provincie en rijk), kennisinstellingen en bedrijfsleven. Het programma richt zich op slimme mobiliteit, waaronder gerichte beïnvloeding van mobiliteitsgedrag en (slimme) infrastructuur. Vanuit SmartwayZ.NL worden ook bedrijven actief ondersteund om mobiliteitsprogramma's voor werknemers op te zetten. Daarvoor is in 2021 het platform Brainport Bereikbaar opgericht, dat werkgevers, overheid én innovators hiervoor verbindt en uitvoering geeft aan acties en maatregelen. Gebiedsgericht wordt daarvoor gewerkt aan het maken van concrete afspraken, vastgelegd in 'mobiliteitsdeals'. De bereikbaarheidsdeal met ASML is daar een concreet voorbeeld van. Regionale verbindingen zoals de bundelroutes worden vanuit SmartwayZ.NL geoptimaliseerd en ontwikkeld. In 2020

is het MIRT-onderzoek Brainportregio uitgevoerd, onder regie van SmartwayZ.NL. Dit was de start voor een regionale strategie voor verstedelijking in samenhang met bereikbaarheid. In 2022 wordt een verstedelijkingsakkoord verwacht waarin rijk, provincie en regio nadere afspraken maken. De regionale SmartwayZ.NL samenwerking ontwikkelt zich hiermee tot een intensieve samenwerking die zich zowel om mobiliteit als het raakvlak met verstedelijking richt. Op sommige thema's vindt bovendien landelijke of G5 samenwerking en afstemming plaats. Bij voorbeeld op vlak van deelmobiliteit, taxi en milieuzonering.



6.3. Samenwerking met de stad essentieel voor Eindhoven op Weg

De samenwerking en dialoog met bewoners, gebruikers, bedrijven en kennisinstellingen is essentieel om de doelstellingen van de visie te behalen. Naast de acties vanuit SmartwayZ.NL en Brainport Bereikbaar zijn de belangrijkste vormen hiervoor:

- Bedrijven en instellingen hebben steeds meer mogelijkheid en belang de mobiliteit van hun werknemers en bezoekers te organiseren, van de dagelijkse woon-werk verplaatsing tot toeristen en evenementbezoekers. In informatie, financiële arrangementen en mobiliteitsdiensten is maatwerk mogelijk waardoor de werknemer en bezoeker prettiger reizen, bedrijven beter bereikbaar zijn en de stad erop vooruit gaat. Men wordt gastvrij ontvangen.
- Sinds 2019 zijn initiatiefnemers in en rond het centrum verplicht tot het opstellen van een mobiliteitsplan. Samen met ontwikkelaars wordt hierin gezocht naar duurzame mobiliteitsoplossingen die passen bij een gezonde groei van de stad.
- Open en actiegerichte participatie. Voor het invullen van de opgaven de komende jaren is een dergelijke aanpak een vereiste om de juiste keuzes te kunnen maken. Dat is bijvoorbeeld gedaan bij de herinrichting

van de Vestdijk. Via de websites www.eindhoven.nl en www.openeindhoven.nl wordt de stad actief geïnformeerd over verschillende ontwikkelingen en projecten, zoals Fellenoord, Emmasingelkwadrant, VDMA, Stationsplein en herinrichtingen als Grote Berg, Mathildelaan en westelijke Binnenring

- In het actieplan verkeersmanagement is het gesprek met de stad als belangrijk deel van de aanpak benoemd. Zo wordt onder het motto “vlot en veilig door de stad” gebruikers gevraagd via de interactieve ‘verkeerslichtenkaart’ aan te geven waar zij problemen ervaren. Daarmee geeft de stad ons meer inzicht in de knelpunten en ervaringen én kunnen wij in reacties aangeven hoe we aan een oplossing kunnen werken.
- Om meer bewustwording voor onze opgaven te krijgen én meer inzicht in de achterliggende keuzes en motiveringen van gebruikers gaan we echt het gesprek aan via het spelen van ‘serious games’. In dit spel mogen de spelers zelf bepalen wat ze belangrijk vinden, de keuzes maken en het geld uitgeven in onderling overleg met medespelers. De inzichten hieruit worden meegenomen in de verdere plannen voor een transitie naar een meer duurzame mobiele stad.



DEEL B OPGAVEN MOBILITEIT VOOR PERIODE 2022-2026 EN VERDER



OPGAVEN MOBILITEIT VOOR PERIODEN 2022-2026 EN VERDER

Leeswijzer

Deel B van dit document is een inventarisatie van opgaven voor de komende jaren. Doel van dit stuk is om een beeld te geven welke onderwerpen de komende jaren de agenda gaan bepalen. Het is nadrukkelijk geen beleidsstuk in de zin dat er keuzes worden gemaakt. Het stuk beperkt zich tot het schetsen van de opgaven en mogelijke voorbeelden van oplossingen. Dit om de nieuwe raad en het nieuwe college een beeld te geven van het type keuzes dat vanuit ontwikkelingen en ingezet beleid de komende jaren aan de orde zal komen.

Introductie

Vanuit de actualisatie van Eindhoven op Weg in deel A wordt ook zichtbaar waar de opgaven liggen voor de toekomst. Dat geeft een beeld van de onderwerpen die de komende jaren hun weg naar de agenda zullen vinden. De komende jaren zal de mobiliteitsagenda vooral worden bepaald door de groei van de stad en de integrale ruimtelijke opgaven die daarbij horen. De gebiedsontwikkeling zorgt voor de urgentie en dynamiek. Die werkt door op drie niveaus:

Directe mobiliteitsopgave in de transformatiegebieden

De groei van de stad is het meest tastbaar in de plannen voor het centrumgebied en in de sterke economische groei op de toplocaties. De koppeling met mobiliteit is hier evident; meer mensen, meer verplaatsingen, meer druk op de ruimte en hogere eisen aan de verblijfskwaliteit. De basisprincipes voor het centrumgebied zijn de afgelopen jaren bepaald maar in de uitwerking van de plannen voor het centrumgebied zijn nog vele belangrijke keuzes te maken. Na de centrumontwikkeling dient het volgende contingent woningbouw zich aan. Dit zal ongeveer even groot zijn als de ontwikkeling in het centrum en de

planvorming hiervoor bevindt zich nog in het startstadium. Vergelijkbare beslissingen als die de afgelopen jaren voor het centrumgebied genomen zijn, komen dus ook voor andere stadsdelen op de agenda. Gebiedsgerichte uitwerkingen van Eindhoven op Weg voor de gebieden buiten het centrum zal dus een belangrijk onderdeel zijn van de mobiliteitsagenda van de komende jaren.

Effect van de groei op de netwerken

De groei van de stad heeft ook gevolgen op netwerkniveau. Voor 'spoor', hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en auto (Randweg en Kennedylaan/Ring) geldt dat de optelsom van alle plannen op netwerkniveau om oplossingen vraagt. Die opgaven zijn dus niet gekoppeld aan een specifiek ruimtelijk plan, maar wel aan de totaalopgave en worden ieder jaar urgenter. Ook omdat de doorlooptijd van grote infra ingrepen 10 jaar of meer is.

Versnelling van de mobiliteitstransitie in de volle breedte randvoorwaardelijk

Zowel op gebiedsniveau (Ontwikkelperspectief Centrum 2040) als samen met provincie en rijk (MIRT-onderzoek Brainportregio) is de conclusie getrokken dat stedelijke transformatie en verdichting in de gewenste kwaliteit alleen haalbaar zijn als er stevig geïnvesteerd wordt in infrastructuur (robuuste randen) en er een mobiliteitstransitie tot stand gebracht wordt waarbij ingezet wordt op lopen, fietsen, OV en slimme mobiliteit. Vanuit de gebruiker gedacht, werkt dat alleen als de hele keten van deur-tot-deur op orde is. Minder autoritten in het centrum komen er alleen als ook de hub aan de stadsrand, het verbindende OV of deelmobiliteit, het flankerende parkeerbeleid en de hele organisatie daaromheen (o.a. mobiliteitsdiensten) op orde zijn. De urgentie vanuit de verstedelijking werkt op die manier door naar een hele brede mobiliteitsagenda. Deze transitieopgave is geen vanzelfsprekendheid. Die zal zeker gepaard gaan met onzekerheden, maar vooral ook met fundamentele verandering in systeem, netwerk en gedrag.

Bovenstaande wordt concreet in een aantal opgaven voor de komende collegeperiode.

Opgaven voor komende perioden

Tijd voor deals over grote rijk/regio investeringen binnen het MIRT. MIRT vraagt keuzes van Eindhoven.

De afgelopen collegeperiode is intensief samengewerkt met rijk, provincie en regio. Voor het eerst is daarbij gezamenlijk een perspectief opgesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling én de mobiliteit in de Brainportregio. Resultaat zijn een aantal principekeuzes en een 'ontwikkelpad'. Dit ontwikkelpad beschrijft de grote ingrepen die nodig zijn en een eerste beeld van volgorde en onderlinge afhankelijkheden.

Het ontwikkelpad is nadrukkelijk 'adaptief'; het geeft een globale richting waar afhankelijk van voorkeuren, middelen en omstandigheden vanaf geweken kan worden. De volgende stap is dat de ingrepen geconcretiseerd worden en rijk, provincie, regio en gemeente Eindhoven afspraken gaan maken over financiering en de start van verkenningen en/of planstudies. Op dat punt vindt de beslissende overgang plaats van het gesprek op ambitie en principeniveau naar afspraken over projecten en financiering. Deze stappen moeten voor het volledige ontwikkelpad nog gezet worden. De belangrijkste onderdelen om tot afspraken te komen zijn:

- EIK XL, centrale hub in Eindhoven. Doorontwikkeling van de Multi Modale Knoop. Nieuw busstation, perroncapaciteit, aantakking HOV-lijnen.
- Versterking van het wegennet; Randweg en Kennedylaan/noordoostkwadrant Ring/N270.
- Opwaarderen van het spoor in Brabant zodat hogere frequenties en snellere verbindingen naar Eindhoven mogelijk worden.
- Realiseren van directe internationale spoorverbindingen met Düsseldorf en Brussel.
- Realisatie van HOV-corridors (HOV3, HOV4) en verder brengen van het concept van de Brainportlijn.
- Realiseren van een netwerk van regionale hubs inclusief bijbehorend OV en deelmobiliteit.
- Netwerk van regionale en stedelijke doorfietsroutes.

Binnen deze onderdelen zal altijd geprioriteerd en gefaseerd moeten worden. Daarin zit dus een grote mate van bestuurlijke afweging welke zaken de komende 10 jaar naar realisatie gebracht worden en welke zaken later kunnen. Deze afweging is ook breder dan de infraprojecten zelf. Wederkerigheid tussen realisatie van woon- en werklocaties en de bijbehorende mobiliteitsingrepen is een belangrijk uitgangspunt. Uitgangspunt is ook dat de gezamenlijke mobiliteitsstrategie ook een bredere inzet op een 'mobiliteitstransitie' bevat, waarvan bijvoorbeeld ook de parkeeraanpak en omgang met automobieliteit

op de werklocaties deel uitmaakt. In de prioritering en het maken van afspraken met rijk en provincie zal dus altijd een koppeling (wederkerigheid en cofinanciering) zijn tussen ruimtelijke plannen, investeringen in het mobiliteitssysteem en afspraken over de wijze waarop de mobiliteitstransitie vorm krijgt.

Duurzame ontwikkeling Eindhoven Airport District

Een bijzondere opgave is een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het advies Van Geel (Opnieuw Verbinden, Advies ontwikkeling Eindhoven Airport 2020-2030; Proefcasus Eindhoven Airport). Het luchthavengebied biedt mogelijkheden om de doelen uit de Proefcasus te benutten. Dit gaat dan om verduurzaming en vergroting van de meerwaarde van de luchthaven voor de regio en versterking van de relatie met omwonenden en inwoners uit de regio.

Mobiliteit binnen de Ring; nog concrete keuzes te maken

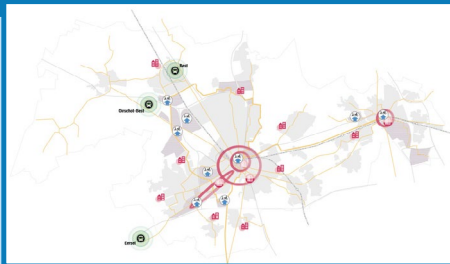
In het Ontwikkelperspectief Centrum 2040, Verdichtingsvisie Binnenstad, Menukaart Autoluw Centrum en de Ontwikkelvisie Fellenoord zijn de principekeuzes gemaakt om de verdichting in het centrumgebied samen te laten gaan met aantrekkelijke openbare ruimte en het regelen van de bereikbaarheid. Streven is een autoluw centrum. De inzet is verder meer ruimte voor voetgangers en fietsers en openbaar vervoer. Voor het beperken van autobezit en -gebruik wordt ingezet op duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen, zoals deelmobiliteit (deelfietsen/-auto's etc.) en nieuwe mobiliteitsdiensten (Mobility as a Service; MaaS). Doorgaand autoverkeer gaat via de Ring of de robuuste randen en het gebied binnen de Ring is alleen voor bestemmingsverkeer. Voor Fellenoord is het uitgangspunt een ondergronds busstation en Fellenoord als autoluwe stadsboulevard. De richting is dus bepaald maar in de verdere uitwerking zijn nog belangrijke keuzes te maken. De belangrijkste voorbeelden zijn:

- De autoluwe stadsboulevard Fellenoord laat in de huidige uitwerking nog te veel autoverkeer zien. Dat betekent dat de vraag is welke (netwerk)maatregelen nodig zijn om de gewenste ambitie te bereiken. Vanuit de keuzes voor Fellenoord ontstaat zo de noodzaak breder naar het netwerk te kijken. Mogelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld afwaardering over een groter gebied of de ontwikkeling naar een aangepast verkeerscirculatiemodel.

- Daarmee is de link gelegd met het gelijk oplopende belang van de verbetering van de doorstroming op de Ring op korte en langere termijn en de aanpassing van aansluitingen van de diverse radialen passend bij mogelijke circulatiemaatregelen binnen de Ring.
- Tracé- en inrichtingskeuzes voor (hoogwaardig) openbaar vervoer (HOV4 Eindhoven CS - ASML/De Run, Brainportlijn).
- De uitwerking van het principe van het 'Nieuwe 30'; 30 binnen de bebouwde kom, tenzij.
- Mate waarin 'autoluw' wordt doorgevoerd. Zowel op de weg (30 km/uur, wegen toevoegen aan autovrije gebied) als in de mate waarop parkeermaatregelen daarin ondersteunend worden ingezet (bv. parkeren op afstand, parkeerkosten, parkeernormering).
- De uitwerking van nul-emissie in het centrum, met name de vraag in welke tempo oudere voertuigen (en later alle voertuigen met emissie) geen toegang meer krijgen tot het centrumgebied.
- De doorvertaling van de Nul-Emissieaanpak, samen met bedrijfsleven, vervoerders en verladers, naar werkzame concepten voor groene stadslogistiek.
- Het uitwerken van het Initiatiefvoorstel Fiets op één, als integraal onderdeel van een snellere mobiliteitstransitie.
- Op het fietsparkeren voor het centrum rust een flinke opgave met de verdubbeling van het aantal stallingsplaatsen. Waarbij de ambitie er ook op gericht is tweederde deel daarvan in gebouwen te huisvesten.

2025

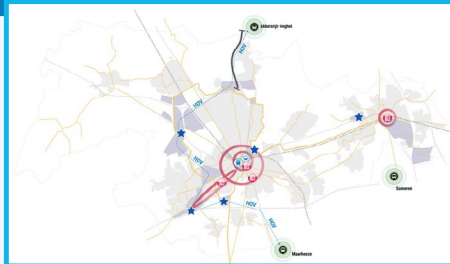
Eindbeeld
2025



- Gebiedsontwikkeling deel 1
- Mobiliteitshubs (1e drie hubs)
- Bus op vluchtstrook A50 (Ekkersrijt - Eerde)
- Flankerend beleid
- Werkgeversaanpak
- Fietsnetwerk (tranche 1)

2030

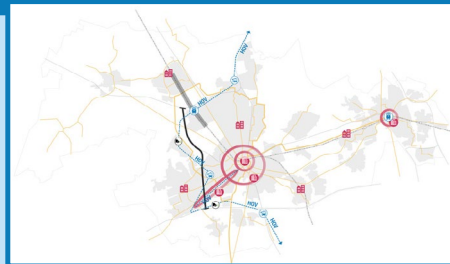
Eindbeeld
2030



- Mobiliteitshubs (opschaling en 2e drie hubs)
- Fietsnetwerk (tranche 2)
- Busstation Neckerspoel
- Brainportlijn. Versterken (tangentele) OV structuur fase 1. met bus.

2035

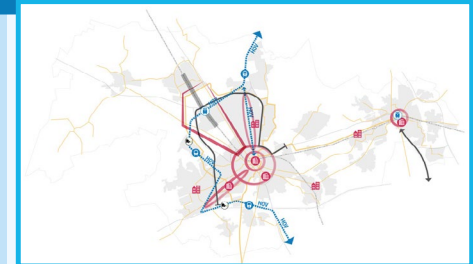
Eindbeeld
2035



- A2/N2 west/noord
- HOV Eindhoven - De Run - Veldhoven
- Stationsknoop Helmond
- Zuidelijke ontsluiting Helmond / Kasteeltraverse

2040

Eindbeeld
2040

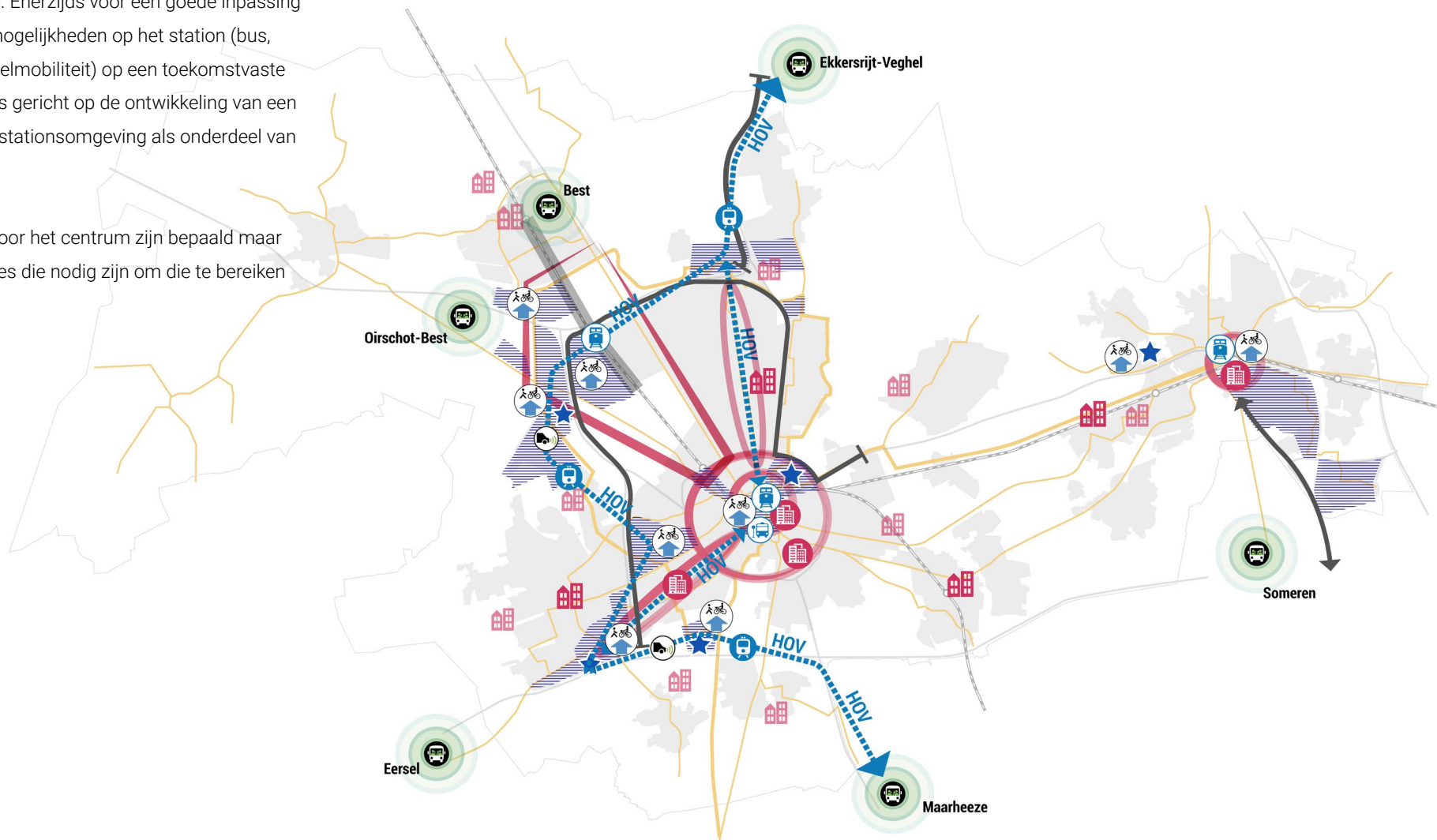


- Vervolg aanpak randweg (zuid - west - noord & NO en JKF laan) via bestaand tracé
- Doorontwikkelen emplacement Eindhoven
- Vergroten spoor en perroncapaciteit
- HOV Noordoost as
- Brainportlijn. Versterken (tangentele) OV structuur fase 2. met smart vehicles en eigen infra
- 2e IC station Noordwest (zoekgebied Best - Strijp S)

Bron: Update MIRT ontwikkelpad Brainportregio Eindhoven (2021)

- De doorontwikkeling van Eindhoven Centraal als multi modale knoop en centrale hub in de stad is een complexe opgave. Enerzijds voor een goede inpassing van alle transfermogelijkheden op het station (bus, fiets, taxi, K+R, deelmobiliteit) op een toekomstvaste manier. Anderzijds gericht op de ontwikkeling van een mensvriendelijke stationsomgeving als onderdeel van het centrum.

Kortom, de ambities voor het centrum zijn bepaald maar de noodzakelijke keuzes die nodig zijn om die te bereiken staan nog open.



Bron: MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Eindhoven Brainportregio (2020); Update MIRT ontwikkelpad (2021)

Nieuwe stedelijke gebieden. Wat is de agenda tussen de Ring en de Randweg?

In de afspraken met rijk en provincie (Woondeal, MIRT-onderzoek Brainportregio) is gekozen voor 62.000 woningen in het stedelijk gebied Eindhoven (waarvan ongeveer 40.000 binnen Eindhoven) en ongeveer 70.000 arbeidsplaatsen (waarvan het merendeel in Eindhoven). De helft van die woningen komt binnen de Ring. De andere helft komt dus buiten de Ring maar binnen het stedelijk gebied. Voor de toplocaties is een doorontwikkeling voorzien waarbij het aantal arbeidsplaatsen groeit en de kwaliteiten als aantrekkelijke plekken voor interactie en samenwerking worden versterkt. Deze plannen zitten nog eerste initiatieffase.

Voor mobiliteit betekent dit dat er vergelijkbare gebiedsplannen en keuzes als het Ontwikkelperspectief Centrum 2040 aankomen. Belangrijke mobiliteitsonderdelen in die toekomstige zijn de koppeling met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV4, Brainportlijn), fietsnetwerk, regionale hubs en stedelijk aantrekkelijke verbindingen over de Ring en Randweg. Net als de afgelopen jaren voor het centrumgebied gedaan is, wacht de komende jaren dus en uitwerking van de 'nieuwe stedelijke gebieden' waarbij vergelijkbare principekeuzes en keuzes voor grote ingrepen aan de orde zijn. De eerste opgave aan snee is de planvorming voor de

verdichtingscorridor Eindhoven Centrum - Veldhoven in zuidwestelijke richting, gecombineerd met de ontwikkeling van een tracé voor HOV4 (Eindhoven CS - ASML/De Run).

Inhoud geven aan Mobiliteitstransitie buiten het centrumgebied

In het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven is als uitgangspunt gekozen: Hoofdkeuze voor het mobiliteitssysteem is om in te zetten op robuuste randen en een brede mobiliteitstransitie. Vliegwielen hiervoor is de sterk toenemende stedelijkheid van het SGE ten gevolge van de ruimtelijke keuzes. Die maakt het mogelijk het SGE vooral te organiseren op basis van nabijheid en 'stedelijke mobiliteit'. Ook bij het ontwikkelen van de plannen voor het centrumgebied bleek dat gebiedsontwikkeling een belangrijke aanleiding is om mobiliteitskeuzes te maken. Verdichting in wonen en het creëren van campusmilieus op werklocaties leidt immers tot extra ruimtevraag, andere ruimtelijke prioriteiten en de behoefte mobiliteit anders te organiseren. Toekomstige gebiedsontwikkelingen in het stedelijke gebied tussen de Ring en de Randweg zullen dus ook aanleiding geven om breder na te denken over de toekomstige mobiliteit voor een veel groter deel van de stad dan het centrumgebied. Die stap is ook nodig omdat het MIRT-onderzoek heeft aangetoond dat alleen bij een brede inzet op een mobiliteitstransitie in het hele stedelijk gebied van Eindhoven en Helmond het gewenste effect bereikt

wordt. Die transitie gaat vooral over het faciliteren van lopen, fietsen, OV-gebruik en nieuwe mobiliteitsdiensten. Bepalende kwesties hierin zijn 30 km/uur, parkeeraanpak, emissievrij, mobiliteitshubs, kwaliteit secundaire OV-knoppen (waaronder station Strijp-S en directe omgeving).

30 km/uur, verkeersveiligheid en emissievrij: win-win-win

De CO₂ reducties blijven nog achter bij de doelstellingen. Monitoring en bijsturen is belangrijk uit oogpunt voor een gezonde leefomgeving. De stip op de horizon is gezet: nul-emissie voor alle voertuigen binnen de Ring. Na de evaluaties van 2022 en 2024 volgen landelijke richtlijnen voor de maatregelen na 2025 richting 2030. In de andere G5 steden wordt – in verschillende fasen – van besluitvorming ingezet om tussen nu en 2030 de stap te zetten naar 30 km/uur als standaard en steeds strengere voertuigeisen voor het hele gebied 'binnen de snelweg'. Die maatregelen om de transitie te ondersteunen en/of te versnellen lijken buitengewoon effectief om tot een mobiliteitstransitie te komen in een veel groter gebied dan het centrummilieu en leiden tot een forse verbetering van leefbaarheid én verkeersveiligheid.

Doorontwikkelen fietsnetwerk

De groei van de stad leidt vooral tot meer fietsritten. De fiets draagt zowel in aantal ritten als in groei het meeste bij aan het faciliteren van verdichting en aan de mobiliteitstransitie. De 'fiets' heeft ook steeds meer vrienden; e-bikes, steps, e-(deel)scooters, cargo-bikes, light-electric-vehicles, etc. Keerzijde is dat de druk op fietspaden en fietsparkeren toeneemt en er ook meer verkeersongevallen waarbij de fiets betrokken is plaatsvinden. Opgave is daarom het uitrollen van een netwerk van doorfietsroutes (stedelijk en regionaal) en onderliggend fietsnetwerk (stadsroutes) en het uitbreiden van stallingsmogelijkheden. In de andere G5 steden wordt ook steeds meer de vraag gesteld of op stedelijke assen een fietspad nog een passende oplossing is. Er wordt volop gewerkt aan concepten waarbij juist de autoluwe rijbaan voor de (snelle) fiets is. In het MIRT-onderzoek Brainportregio is het concept Smartlane geïntroduceerd; een brede fietsweg die alle fietsers en nieuwe e-mobiliteit met 25 km/uur of minder flink de ruimte geeft. De fietsroutes van de toekomst moeten ruimte bieden aan de 'fiets en zijn vrienden'. Dit zijn niet alleen de grootse maar ook de meest dynamische vervoerswijzen in de stad. Niet alleen voor het rijden, maar zeker ook voor het fietsparkeren, met name in het centrum. Opgaves om keuzes te maken én met kracht te realiseren.

Kortom, de vraag is hoe de mobiliteitstransitie eruit komt te zien in het hele stedelijk gebied, inclusief de toplocaties. Kernpunten daarin zijn: 30 km/uur, parkeren, emissie(vrij) en 'fiets en vrienden'.

Nieuwe mobiliteit; om de ambities te realiseren zal er de komende jaren heel veel moeten gebeuren

De gemeente Eindhoven verwacht veel van nieuwe mobiliteit, zowel voor een beter mobiliteitssysteem als ter versterking van het koploperschap van de regio op het vlak van slimme mobiliteit. In 2019 is de agenda Smart Mobility vastgesteld. Ook voor verkeersmanagement, deelmobiliteit, laden, emissievrij en omgang met data zijn visies en plannen opgesteld. Om de ambities te realiseren zal er de komende jaren heel veel moeten gebeuren. Zowel fysiek als in organisatie en samenwerking met het bedrijfsleven. De belangrijkste onderdelen zijn:

Realiseren van een systeem met hubs en deelmobiliteit op verschillende schaalniveaus

De 'hub' is een centraal onderdeel van de toekomstige bereikbaarheid van de stad. Kernidee is dat reizigers soepel kunnen wisselen van vervoersmiddel zodat de kracht van de auto buiten de stad wordt gecombineerd met OV of deelmobiliteit in de stad of op weg naar de werklocaties. Daarmee kan zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid fors verbeterd worden. Zowel regionaal als stedelijk zijn de plannen opgesteld en zoekgebieden voor hubs bepaald. Nu start de opgave om hubs ook daadwerkelijk te realiseren. Daarbij hoort dat dienst als dienst breedte vindt waardoor de reiziger zijn volledige reis kan plannen, organiseren en liefst ook betalen met enkele drukken op de knop. En daarmee de bereikbaarheid ook digitaal is georganiseerd. Een belangrijke vraag hierbij is welke rol de gemeente kiest in realisatie, exploitatie en dienstverlening. Het totale systeem is immers een combinatie van parkeervoorziening, gebiedsontwikkeling, openbaar vervoer, deelmobiliteit en mobiliteitsdienst aan de reiziger. Een vergaande publieke rol betekent investeren, exploitatiekosten & risico's en het opzetten/uitbreiden van een organisatie die van strategisch tot operationeel niveau voor deze taak gesteld is. Dat levert dan wel op dat de gemeente zelf de keuzes kan maken en het

tempo kan bepalen. Een beperkte rol betekent dat de afhankelijkheid van marktpartijen toeneemt met risico dat maatschappelijk gewenste diensten niet van de grond komen of diensten niet aan alle doelgroepen of in alle gebieden worden aangeboden. De stappen die de komende collegeperiode op dit vlak worden gezet, bepalen in hoge mate hoe de 'nieuwe mobiliteit' er de komende decennia uit komt te zien in Eindhoven. De nieuwe OV concessie (2026) is een van de momenten om hierover goede afspraken te maken.

Structureel organiseren van innovatie en samenwerking met marktpartijen

Voor slimme mobiliteit is samenwerking met marktpartijen en overheden essentieel. Dit geldt op verschillende gebieden: om datagedreven te kunnen werken, burgerwetenschap (citizen science) toe te passen, om te informeren, om markt uit te dagen op innovaties, om bouwende partijen (ontwikkelaars, woningcorporaties) in het juiste spoor mee te krijgen, om kennis te delen met andere steden, om stadsbrede-/regionale/landelijke afspraken te maken over standaarden, koppelvlakken etc. Voor verschillende onderwerpen zoals deelmobiliteit, laadinfra, MaaS, hubs zien we een vergelijkbare behoefte op dit vlak. Het gaat dan niet alleen om het creëren van een fysiek netwerk maar ook een digitaal netwerk dat

ervoor zorgt dat de verschillende diensten op elkaar aansluiten. Dat vraagt dat de gemeente kennis opbouwt, keuzes maakt over de rollen die ze wel en niet gaat spelen en daar vervolgens de organisatie op inricht. Inzicht vanuit de organisatie is dat de gemeente meer kan doen met innovatie en samenwerking met marktpartijen. Belangrijk hierbij is ook dat de gemeente meer zelf gaat bepalen wat we willen bereiken en hoe het past bij onze opgaven. In plaats van testen van een innovatie die de markt ons biedt. Naast capaciteit is dat ook een organisatievraag. Wat doen we regionaal (Smartwayz.NL, MRE, Brainport Bereikbaar) en wat in de stad? Wat besteden we uit en wat willen we in huis? Hoe ziet de strategische besluitvorming eruit; willen we in Eindhoven ook een soort CTO (chief technology office), zoals Amsterdam dat kent?

Communicatie en marketing

Een actieve en slimme communicatie richting de reiziger is een belangrijk onderdeel van de totale mobiliteitsaanpak. Mobiliteit is voor een belangrijk deel gedrag. De mogelijkheden om met communicatie en marketing reizigers te ondersteunen in het gewenste mobiliteitsgedrag zijn veel groter dan nu benut wordt. Een belangrijke opgave is daarom om keuzes te maken in communicatie en marketing strategie en de achterliggende waarden die de gemeente daarbij wil

overbrengen. Vervolgens vraagt dit ook organisatie en implementatie om tot resultaat te komen. Onderwerpen binnen dit thema zijn: keuze met betrekking tot nudging/gedragsbeïnvloeding, gebruik van monitoringsdata, successen laten zien, inzet ambassadeurs, integratie met mobiliteitsdiensten en samenwerking met marktpartijen.

Integrale parkeeraanpak

Traditioneel is parkeren een locatievraag waarbij het doel is om voldoende parkeerplekken op iedere locatie te bieden. De mogelijkheden om met parkeren als onderdeel van een integrale mobiliteitsaanpak strategisch én gebiedsgericht te sturen zijn de afgelopen jaren enorm toegenomen door data en techniek. Informeren, betalen, reguleren en het aanbieden van (deel)mobiliteit in combinatie met hubs zijn veel gemakkelijker, waardoor de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid snel toeneemt. Dit biedt de kans om parkeren in combinatie met de ontwikkeling van alternatieven meer in te zetten als onderdeel van de totale mobiliteitsaanpak.

Versterken verkeersmanagement

Met de verdichting groeien de verkeersbewegingen in de stad. Hierdoor wordt de behoefte aan het op netwerkniveau sturen op verkeersstromen groter. Dat vraagt samenwerking, communicatie, organisatie, systemen en maatregelen. Voor het autoverkeer is het hoofdconcept sturen van autoverkeer naar de rand en prioriteit voor de Ring. Intelligente verkeerslichten zijn of worden geplaatst. Vervolgstep is om hier vanuit strategie en organisatie maximaal gebruik van te kunnen maken. Andere belangrijke onderdelen zijn sturing bij evenementen, werkzaamheden en incidenten ('minder hinder'), dynamische parkeerinfo en het stimuleren van de overstap op en het gebruik van schone mobiliteit zoals fiets, ov, deelmobiliteit op verschillende locaties (hubs, station). Meer dan bij de andere onderdelen van 'slimme mobiliteit' is verkeersmanagement een primaire publieke rol waarbij samenwerking met bijvoorbeeld evenementen, werkgevers, regiopartijen en markt essentieel zijn. Hiermee reizen werknemer en bezoeker prettiger en worden zij gastvrij ontvangen. De basis van het verkeersmanagement in Eindhoven is op orde. Maar voor een meer strategische inzet en de volgende stap naar multimodaal en slim sturen is meer nodig. Er ligt dus een opgave om het ambitieniveau te bepalen en daar in organisatie, systemen en maatregelen vervolgens daadwerkelijk invulling aan te geven.



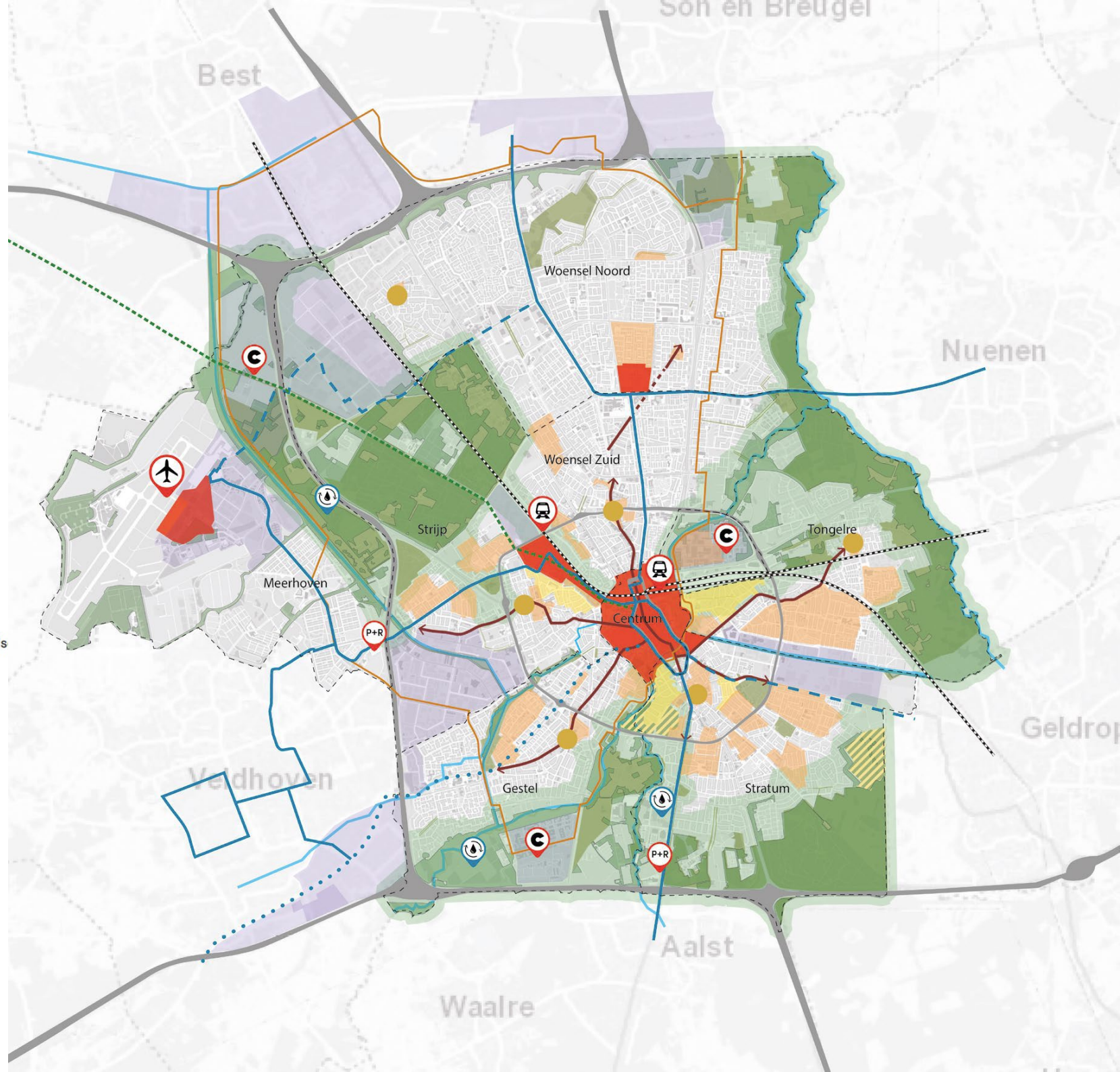
BIJLAGEN



LEGENDA

-  Spoor
-  Historische waterlopen
-  Snelwegen, Ring en binnenring
-  Station
-  HOV-lijn
-  HOV-lijn in voorbereiding
-  Doorstromas OV
-  Luchthaven
-  Centrum / Strijp-S / Eindhoven Airport / Winkelcentrum Woensel
-  Snelfietsroute
-  Economische toplocaties
-  Campussen
-  Historische radialen
-  Beschermd stadsgezichten
-  Historische stedenbouwkundige structuur
-  Historische stadskernen
-  Historisch landschap
-  Beschermd stadsgezicht en historisch lands
-  Natuurnetwerk
-  Landschapsparken
-  Stadsdelen
-  Waterwingebieden
-  Groene Corridor
-  Park and Ride locaties

Eindhoven: Kloppend Hart van Brainport
 (2020): Integrale visie voor de fysieke
 leefomgeving van Eindhoven
 Kaart: Stedelijke en groene hoofdstructuur





BEREIKBAARHEID

- Externe auto radiaal (randweg-ring)
- Auto radiaal (ring-centrum)
- Wijksluitingsweg
- Park&Bike zoekgebied
- Park&Ride aan de stadsranden
- Park&Walk aan de rand van binnenstad
- Vereenvoudigde aansluiting Ring
- Spoorlijn
- Trein station
- HOV-lijn
- HOV halte
- Snelfietspad
- Centrum HUBs
- Voetgangersgebied autovrij
- Voetgangersgebied autoluw
- Historische radiaal

KLIMAAT & GEZONDHEID

- Bestaand water
- Nieuw water
- Groen hart
- Beekdalen
- Brainport park
- Kanaalpark
- Groen door verkeersingrepen
- Bomen Rode Steentjes gebied
- Afwateringsgebieden
- Afstromingspijlen

VERSTEDELIJK

- FSI 5,08 (hoogstedelijk)
- FSI 1,34 (groenstedelijk)
- Historische radiaal
- Innovatieve bedrijven
- Creatieve bedrijven
- Internationale zaken
- Onderwijs en onderzoek
- Overheid
- Voorzieningen
- Retail
- Productie bedrijven

LOCATIES

- Ontwikkellocaties
- Zoeklocaties

Hoofdkaart
 Ontwikkelperspectief Centrum
 Eindhoven 2040



- BEREIKBAARHEID**
- Externe auto radiaal (randweg-ring)
 - Auto radiaal (ring-centrum)
 - Wijkontsluitingsweg
 - Park&Bike zoekgebied
 - Park&Ride aan de stadsranden
 - Park&Walk aan de rand van binnenstad
 - Vereenvoudigde aansluiting Ring
 - Spoorlijn
 - Trein station
 - HOV-lijn
 - HOV halte
 - Snelfietspad
 - Centrum HUBs
 - Voetangersgebied autovrij
 - Voetangersgebied autoluw
 - Historische radiaal

*Themakaart Bereikbaarheid
Ontwikkelperspectief Centrum
Eindhoven 2040*

F-route kleuren VOORSTEL (Boven) lokale routes, felle kleur voor lange routes (NBd kleurpallet)



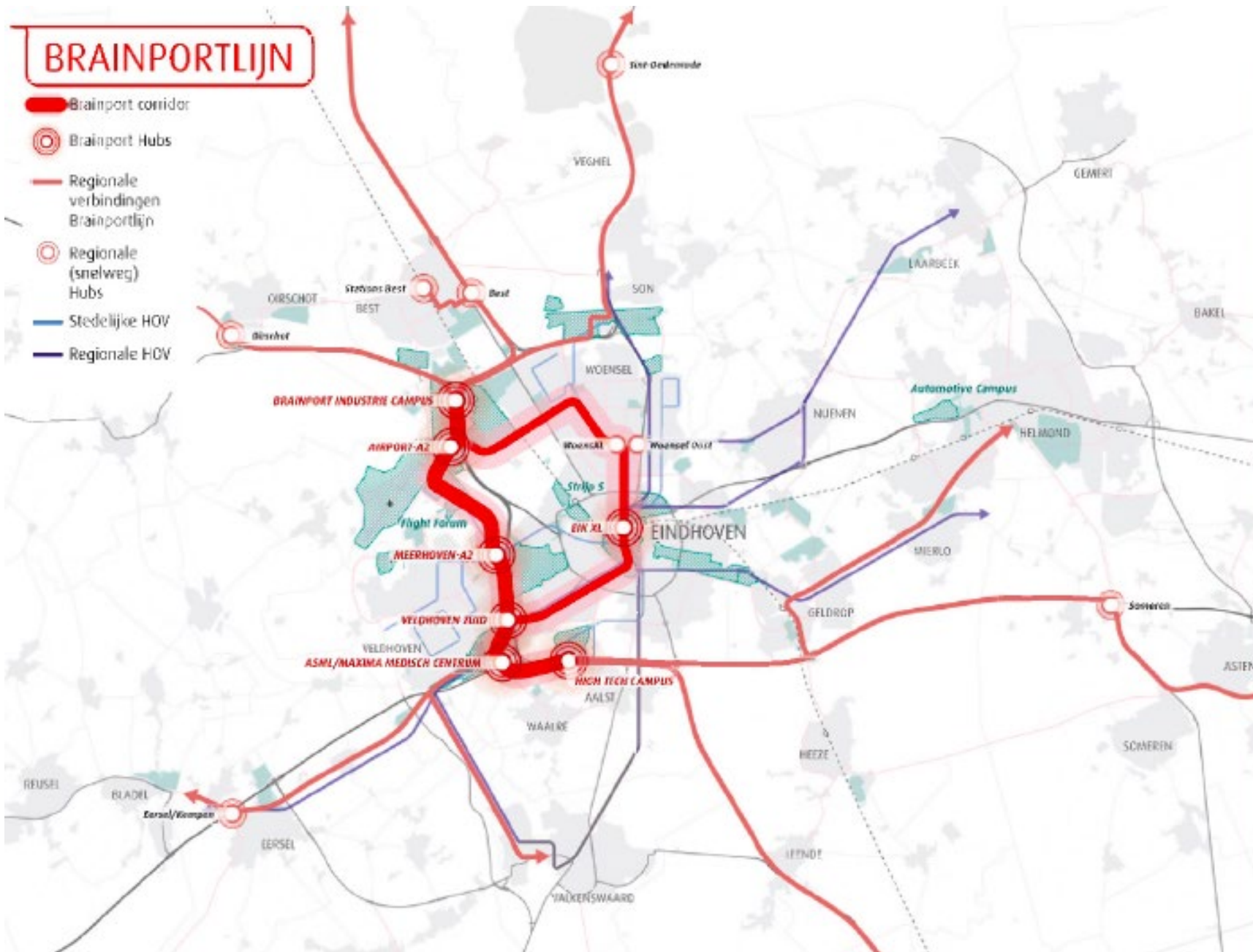
VOORSTEL; verbetering routekleuren Eindhoven:
 Langere routes een felle kleur:
 • F40 Slowlane > Oranje
 • F67 Helmond-Eersel > Roze
 Bovenlokale routes donkere kleuren:
 • F90 Nuenen-De Run > Donker blauw
 • F80 Airport-CS > Donker paars
 Hiermee wordt ook parallel lopen van donkere kleuren beperkt.

Legenda

F-route kleurcodering

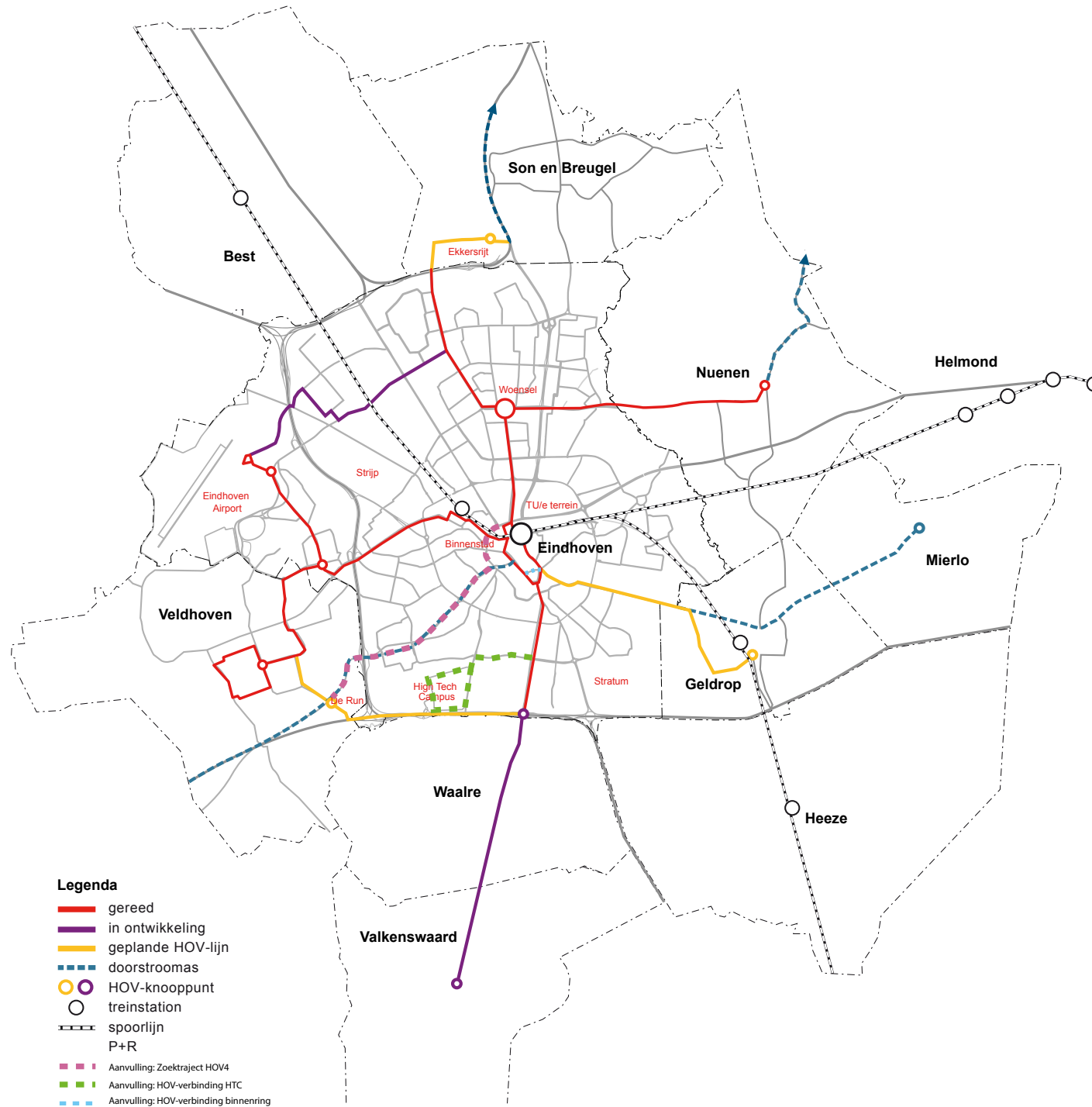
F60	De Run Veldhoven - Nuenen - Gemert
F58	Tilburg - Oirschot - Eindhoven CS
F80	Eindhoven Airport - Eindhoven CS
F90	De Run Veldhoven - Nuenen
F270	Eindhoven CS - Helmond - Deurne
F69	Ekkersrijt - Waalre - Valkenswaard
F40	Slowlane noord - zuid
F50	Son - Aalst
F67	Eersel - Geldrop - Helmond
F2	's-Hertogenbosch - Best - CS - Geldrop - Heeze

- Toelichting bestemmingen**
- H 'MMC' = Maxima Medisch Centrum
 - O 'HTCE' = High Tech Campus Eindhoven
 - O 'TU/e' = Eindhoven University of Technology
 - O 'Legerkazerne' = Generaal-Majoor De Ruyter van Steveninck Kazerne
- Fietsparkeerlocaties**
- P1 18 Septemberplein
 - P2 Heuvel
 - P3 Centraal Station
 - P4 WoensXL
- Fietsinfrastructuur-iconen Eindhoven**
- De "Hovenring"
 - Van Gogh bicycle path



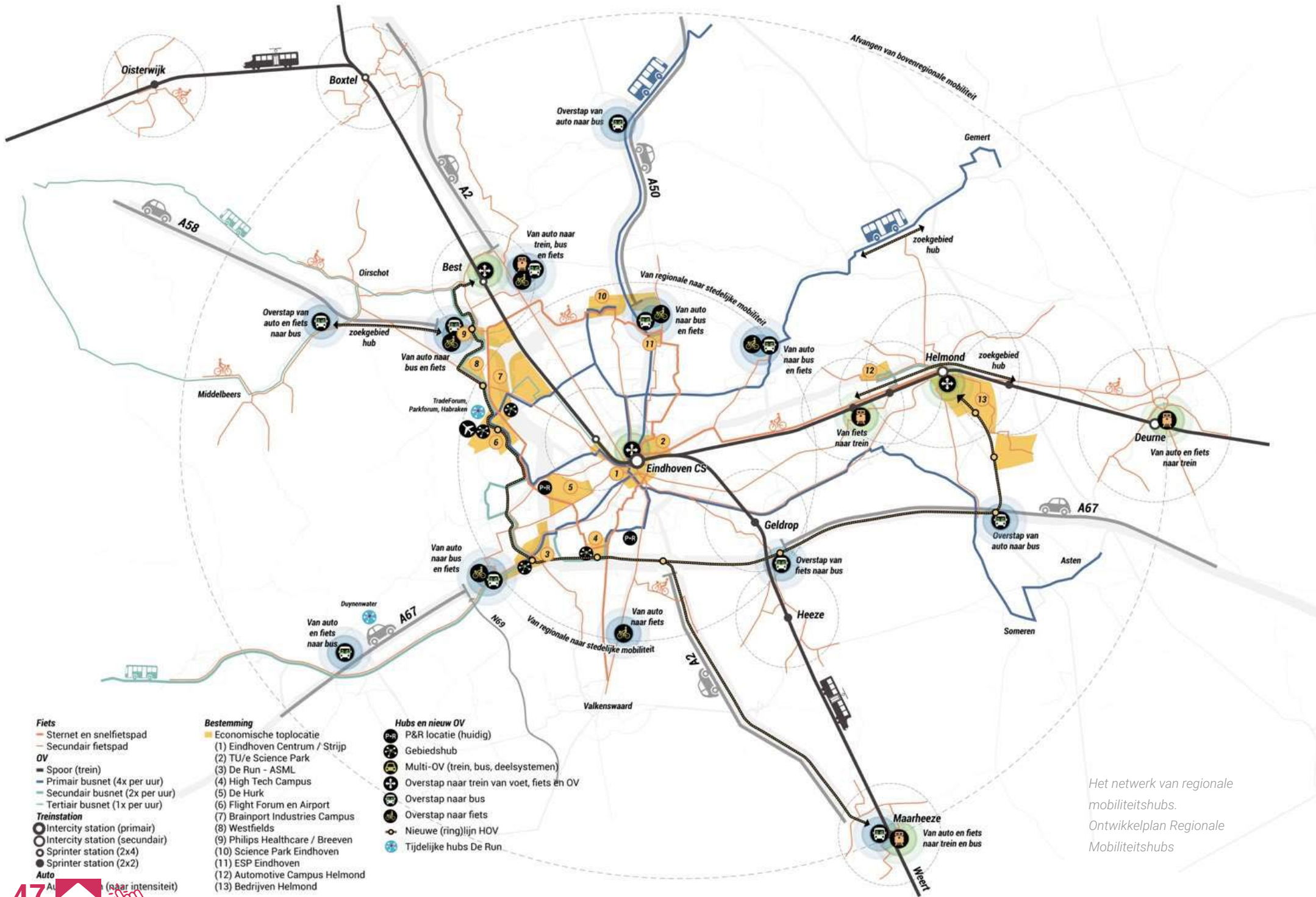
Propositie september 2021
Brainportlijn Eindhoven
Kaart: Brainportlijn verbindt de belangrijkste woon- en werklocaties

HOV-netwerk regio Eindhoven



Kaart HOV netwerk (2020)
 Gemeente Eindhoven
 Met aanvullingen





- Fiets**
- Sternet en snelfietspad
 - Secundair fietspad
- OV**
- Spoor (trein)
 - Primair busnet (4x per uur)
 - Secundair busnet (2x per uur)
 - Tertiair busnet (1x per uur)

- Treinstation**
- Intercity station (primair)
 - Intercity station (secundair)
 - Sprinter station (2x4)
 - Sprinter station (2x2)

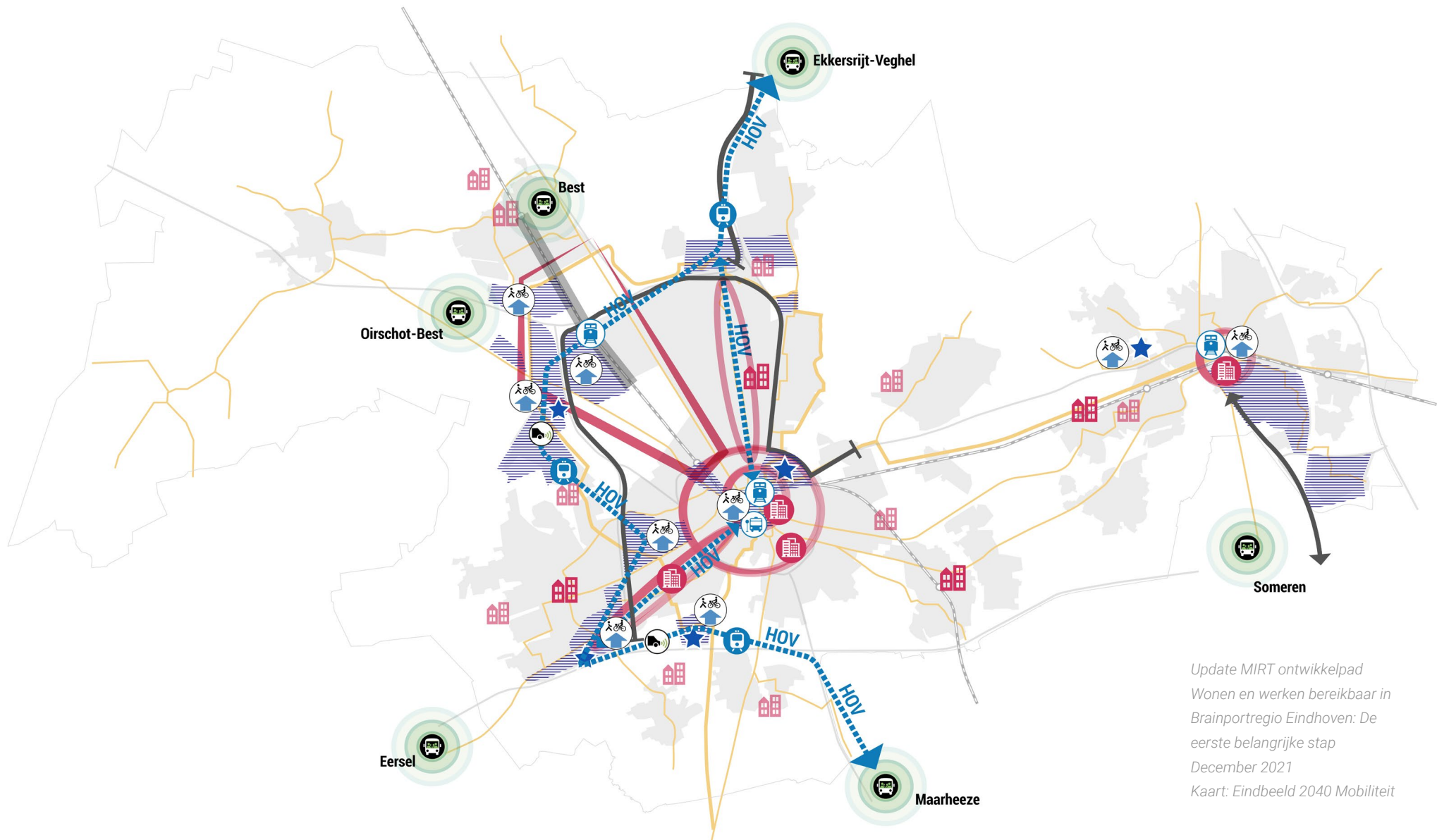
Auto

47 (naar intensiteit)

- Bestemming**
- Economische toplocatie
 - (1) Eindhoven Centrum / Strijp
 - (2) TU/e Science Park
 - (3) De Run - ASML
 - (4) High Tech Campus
 - (5) De Hurk
 - (6) Flight Forum en Airport
 - (7) Brainport Industries Campus
 - (8) Westfields
 - (9) Philips Healthcare / Breeven
 - (10) Science Park Eindhoven
 - (11) ESP Eindhoven
 - (12) Automotive Campus Helmond
 - (13) Bedrijven Helmond

- Hubs en nieuw OV**
- P&R locatie (huidig)
 - Gebiedshub
 - Multi-OV (trein, bus, deelsystemen)
 - Overstap naar trein van voet, fiets en OV
 - Overstap naar bus
 - Overstap naar fiets
 - Nieuwe (ring)lijn HOV
 - Tijdelijke hubs De Run

Het netwerk van regionale mobiliteitshubs. Ontwikkelplan Regionale Mobiliteitshubs



Update MIRT ontwikkelpad
 Wonen en werken bereikbaar in
 Brainportregio Eindhoven: De
 eerste belangrijke stap
 December 2021
 Kaart: Eindbeeld 2040 Mobiliteit

OVERZICHT VISIES EN BELEID

In deze tabel worden voor de online publicatie hyperlinks naar de rapporten opgenomen.

Document	Jaar	Weblink
Mobiliteit		
Eindhoven op weg	2013, november	Eindhoven op weg
Agenda Fiets	2016	Agenda Fiets 2016-2025
Taxibeleid	2016	Taxiverordening Eindhoven 2016
Taxibeleid	2019	Beleidsregel bestuurlijke handhaving Taxiverordening Eindhoven 2016
Gratis OV minima	2019, januari	Continuering Gratis OV Eindhovense minima
Nota Parkeernormering 2019	2019, september	Actualisatie Nota Parkeernormen 2019
Agenda Deelmobiliteit	2019, april	Agenda Deelmobiliteit
Beleidsregels vergunningen en ontheffingen deelmobiliteit	2021	Beleidsregels Vergunningen en Ontheffingen deelfietsen en deel LEVX 2020-2023
Aanwijsbesluit deelmobiliteit	2021	Aanwijsbesluit Deelmobiliteit
Menukaart Autoluw Centrum	2019, december	menukaart Autoluw Centrum
Agenda Emissievrije mobiliteit	2018	Agenda Emissievrije mobiliteit
Agenda Smart Mobility	2019	Raadsinformatiebrief_Agenda_Smart_Mobility
Stappenplan Nul-Emissiezone	2020, juni	Nul-emissie-zone binnen de Ring
HOV3 tracebesluit	2020, juni	HOV3 tracebesluit
Positionpaper Bereikbaarheid en Mobiliteit	2020, juni	<i>Geen weblink</i>
Positionpaper Brainportlijn	2020, september	Positionpaper Brainportlijn - Samenvatting
		Propositionpaper Brainportlijn - rapport
Uitvoeringsagenda Stadslogistiek	2021, februari	Uitvoeringsagenda_stadslogistiek
Handelingsperspectief en Ambitiedocument (PvE) Multi Modale Knoop Eindhoven	2021, maart	<i>Geen weblink</i>

Kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen	2021, april	kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen
Aanwijsbesluit betaald parkeren	2021, mei	Parkeergebieden betaald parkeren woonwijken
Green Deal Stadslogistiek 2021-2025	2021, juni	Green deal Stadslogistiek 2021-2025
Fietsparkeerstrategie Centrum	2021, juni	Fietsparkeerstrategie Centrum
Quick win besluit Doorstroming Ring	2021, juli	Raadsinformatiebrief_Doorstroming_Ring
Aanpak Mobiliteitshubs	2021, februari	Raadsinformatiebrief_Aanpak_mobiliteitshub
Initiatiefvoorstel de fiets op één	2022, februari	Initiatiefvoorstel Fiets op één (PvdA, GroenLinks, D66)
Koepelnotitie verkeer en parkeren Stationsgebied zuid	2021, juni	Koepelnotitie mobiliteit-parkeren stationsgebied zuid
Actieplan Verkeersveiligheid 2021	2021	Actieplan Verkeersveiligheid 2021
Actieplan verkeersmanagement	2021, februari	<i>Geen weblink</i>
Uitvoeringsplan Laadinfra	2019	Uitvoeringsplan Laadinfra
		<i>Geen weblink</i>
In voorbereiding/procedure		
Autoparkeerstrategie Centrum	2022	<i>Geen weblink</i>
Actieplan Verkeersveiligheid 2022	2022	<i>Geen weblink</i>
Agenda Ruimte voor Lopen	2022	<i>Geen weblink</i>
Nota Verkeerslichten 2022	2022	<i>Geen weblink</i>

Document	Jaar	Weblink
Ruimtelijk		
Omgevingsvisie	2020, juni	Omgevingsvisie
Ontwikkelperspectief Centrum 2040	2020, september	Ontwikkelperspectief Centrum 2040
Verdichtingsvisie Binnenstad	2020, oktober	Verdichtingsvisie Binnenstad Eindhoven
Ontwikkelvisie Fellenoord	2021, maart	Ontwikkelvisie Fellenoord
Ontwikkelvisie Emmasingelkwadrant (actualisatie)	2018	<i>Geen weblink</i>
Gebiedsvisie en Ontwikkelstrategie Eindhoven Airport District	2022, januari	Gebiedsvisie Eindhoven Airport District
		Ontwikkelstrategie Eindhoven Airport District
		Opnieuw Verbinden - Advies Van Geel ontwikkeling Eindhoven Airport
Binnenstadsvisie / Uitvoeringsprogramma	2016	Uitvoeringsagenda_DOEN
Positionpaper Gennepark	2019	Positionpaper Gennepark
Regionaal		
Woondeal SGE	2019, maart	Woondeal BZK-Stedelijk Gebied Eindhoven-provincie Noord-Brabant
Bereikbaarheids Agenda ZO Slimbereikbaar	2016, juli	ZO Brabant Slim Bereikbaar
Interim Regionale Mobiliteits Agenda MRE	2020, december	Regionale Mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven & Provincie Noord-Brabant
Streefbeeld mobiliteit 2040		<i>Geen weblink</i>
Ontwikkelplan Regionale Hubs	2020	<i>Geen weblink</i>
Positionpapers Regionale Hubs	2020	<i>Geen weblink</i>

Document	Jaar	Weblink
MIRT		
MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio Eindhoven	2020, november	MIRT onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio Eindhoven (smartwayz.nl)
MIRT vervolg: Verstedelijkingsakkoord		<i>Geen weblink</i>
MIRT vervolg: Stationsdistrict/EIK-XL	2022	<i>Geen weblink</i>
MIRT vervolg: Mobiliteitstransitie	2022	<i>Geen weblink</i>
MIRT vervolg: Netwerkstrategie HWN/OWN	2022	<i>Geen weblink</i>
Bovenregionaal/Provinciaal		
Uitvoeringsprogramma Fiets in de versnelling 2016-2020	2016	Voortgangsrapportage 2018 Fiets in de versnelling
Gedeelde mobiliteit is maatwerk	2018, december	Gedeelde mobiliteit - Provincie Noord-Brabant
Werkagenda Slimme en duurzame mobiliteit Brabant	2019	<i>Geen weblink</i>
Brabants Verkeersveiligheidsplan	2020	Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024
OV Toekomstbeeld 2040	2021, januari	OV Toekomstbeeld 2040 landsdeel zuid
		Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040
Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030	2020, oktober	Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030
Samenwerkingsagenda BrabantStad	2021	Samenwerkingsagenda BrabantStad

Document	Jaar	Weblink
Samenwerkingsverbanden		
SmartwayZ.NL		SmartwayZ.nl
Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility (SmartwayZ)	2020	uitvoeringsplan-krachtenbundeling-smart-mobility-2020.pdf (smartwayz.nl)
Brainport Bereikbaar	2021	Brainport Bereikbaar - hier gaan wij voor
		Projectenlijst - Brainport Bereikbaar
Mogelijke relaties met:		
Detailhandelsnota	2015, december	Wie kiest, wordt gekozen - Detailhandelsnota 2015
Klimaatplan 2021 - 2025	2020, oktober	Klimaatplan 2021-2025
Woonprogramma 2021-2025	2021	Woonprogramma 2021-2025
Groenbeleidsplan	2017	Groenbeleidsplan
Gezondheidsnota 2022-2025, Gezondheid telt voor iedereen	2021	Gezondheidsnota 2022-2025
		Eindhoven's Preventie Akkoord
Luchtkwaliteit - Rekenkamerrapport	2021	Luchtkwaliteit: de lucht geklaard?
City Marketing 2022 – 2030 De toekomst is van ons samen	2022, januari	Strategie_Eindhoven365_De_toekomst_is_van_ons_samen_2022-2030



Actualisatie Eindhoven op Weg

maart 2022

Studio Bereikbaar

Team

Erik van Hal, Gemeente Eindhoven
Manus Barten, Studio Bereikbaar
Vannia Contreras, Studio Bereikbaar
Susan Ruinaard, Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – E1.186
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl

EINDHOVEN 
op weg



EINDHOVEN