



Reactie Masterplan Mobiliteit 2050

Commissie Mobiliteit

Vereniging EHVXL



Aan

Gemeenteraad Eindhoven en College van B&W

Onderwerp

Reactie Vereniging EHVXL op het Raadsvoorstel
'Masterplan Mobiliteit 2050'

Geachte Raadsleden en College van Burgemeester en Wethouders,

Bij deze bied ik u namens de Commissie Mobiliteit van Vereniging EHVXL onze reactie op het stuk 'Masterplan Mobiliteit 2050' aan. Als Commissie Mobiliteit, bestaande uit 16 actieve EHVXL'ers met een passie voor mobiliteit in onze stad, hebben wij ons de afgelopen maanden bezig gehouden met het formuleren van een gedegen visie op het onderwerp mobiliteit in Eindhoven en omgeving. Hierbij zijn we uitgegaan van de grondbeginselen van onze vereniging, de input van onze commissieleden, feedback vanuit onze leden en een enquête onder onze volgers op social media, die in een paar dagen tijd door meer dan 400 mensen is ingevuld.

Met deze visie in de hand heeft de Commissie een reactie geschreven op het nu voorliggende Raadsvoorstel 'Masterplan Mobiliteit 2050'. Dit heeft geleid tot een viertal aanbevelingspunten waarop het voorstel naar onze mening verbeterd kan worden. Daarnaast willen wij als commissie graag meedenken in het vervolgtraject na de eventuele aanneming van het voorstel door de Raad.

Wij hopen dat u onze aanbevelingen waardeert en ze meeneemt in uw overwegingen, en wensen u veel wijsheid toe bij de verdere behandeling van het stuk in de Raad.

Hoogachtend,

Boyd Hendrikse

Lid van de Commissie Mobiliteit van Vereniging EHVXL



HOGE AMBITIE VOOR KORTE EN LANGE TERMIJN

Reactie Masterplan Mobiliteit 2050 Gemeente Eindhoven

Inleiding

Het Masterplan Mobiliteit 2050 dient als kompas bij de uitdagingen op het gebied van mobiliteit die gepaard gaan met de ontwikkelingen die Eindhoven doormaakt en gaat doormaken de komende 30 jaar.

Binnen EHVXL heeft een groep geïnteresseerde leden de commissie Mobiliteit gevormd, bestaande uit inwoners van Eindhoven met verschillende achtergronden. Het doel van deze commissie is een gezamenlijke visie te vormen ten opzichte van de mobiliteitsvraagstukken die Eindhoven de komende jaren voor de kiezen krijgt.

Als een collectief van bewoners van Eindhoven reageert de commissie via dit schrijven op het onlangs gepubliceerde mobiliteitsplan 2050. Het mobiliteitsplan wordt gezien als een "levend document" en de commissie mobiliteit van EHVXL denkt daarom graag mee in de verdere uitwerking.

De benadering van de commissie richt zich op ambitieuze oplossingen met de focus op toekomstgerichtheid, toegankelijkheid, groen en inclusiviteit. In deze notitie stellen we onder andere voor om de huidige voorstellen in het masterplan van het college te verrijken met gedurfde ideeën, zoals de implementatie van een uitgebreid tram-, lightrail- of zelfs metronetwerk.

Enquête onder de achterban van EHVXL

Om de aangehaalde thema's en aanbevelingen in deze notitie te toetsen, heeft EHVXL intern een poll over het thema mobiliteit uitgezet onder de actieve leden. Hier hebben 34 mensen hun mening achtergelaten. Tevens is een externe enquête via Instagram, Facebook en LinkedIn verspreid. Via de social media kanalen heeft EHVXL een groot bereik binnen Eindhoven en de grotere regio. Het doel hiervan was het polsen welke thema's binnen mobiliteit en het mobiliteitsplan met name leven onder de volgers van onze social media kanalen. De uitkomst van deze twee polls wordt in deze notitie verder toegelicht.

De online enquête via de sociale media kanalen van EHVXL heeft een aantal dagen open gestaan en is door maar liefst 412 mensen ingevuld. De enorme dataset die dit heeft opgeleverd is geanalyseerd en de conclusies zijn in dit document opgenomen. De uitgebreide analyse van de enquête met bijbehorende dataset kan in overleg worden gedeeld.

In deze online enquête is de deelnemers gevraagd te reageren op vragen over:

1. De leeftijd van de deelnemer
2. Wel of geen inwoner van de stad Eindhoven
3. Wel of geen lid van Vereniging EHVXL
4. De mate waarin de deelnemer op de hoogte is van het 'Masterplan Mobiliteit 2050'
5. Het meest gebruikelijke vervoermiddel voor dagelijkse reisactiviteiten
6. De uitdagingen die de deelnemer ondervindt met betrekking tot mobiliteit in Eindhoven
7. Welk type vervoermiddel volgens de deelnemer in de toekomst meer (of de meeste) aandacht verdient
8. Welke toekomstambitie voor de deelnemer de meeste aandacht verdient
9. De mobiliteitsregelingen tijdens grote evenementen in de stad
10. Als laatste was er ruimte voor eventuele specifieke opmerkingen, suggesties of feedback met betrekking tot het Mobiliteitsplan 2050

Eerste conclusies online enquête

Met behulp van de data die uit de responses van de enquête zijn een aantal belangrijke conclusies op te maken. In de bijlage van dit stuk vindt u een tabel waar een aantal van deze conclusies uit onze eerste analyse van deze data naar voren komen. Een uitgebreide analyse met visualisering van alle gegevens uit de dataset vraagt meer tijd en nader onderzoek en kan in een eventueel vervolgtraject met de gemeente gedeeld worden.



Een groot aantal deelnemers geeft aan problemen te ervaren met het huidige fietsnetwerk. Denk hierbij aan de kwaliteit van de fietspaden, de veiligheid, de doorstroming en parkeerproblemen voor fietsen. Met name de leeftijdsgroepen tot en met 35 jaar geven aan veel gebruik te maken van het huidige OV-netwerk en bij de andere leeftijdsgroepen is dit juist veel minder. Echter geven deze andere leeftijdsgroepen, die nu nog vaak opteren voor de auto, aan dat hoogwaardig OV voor hen de prioriteit is bij de verbetering van het mobiliteitsaanbod van onze stad.

Een groot deel van de respondenten pleit voor een hoge ambitie richting 2050: hoogwaardig OV in de vorm van een tram/lightrail/metro.

Een deel van de deelnemers aan deze enquête heeft aan het einde van de vragenlijst aangegeven deel willen nemen aan een nog op te richten 'EHVXL opiniepanel' om verder met dit thema aan de slag te gaan. Hun mening kan bij een vervolgtraject wederom meegenomen worden tijdens de beoordeling van verdere vragen.

Korte en lange termijn ambities

De mobiliteitscommissie heeft naar aanleiding van een inventarisatie binnen de commissie, de actieve-ledengroep van EHVXL (98 deelnemers) en de online enquête een aantal hoofdthema's geformuleerd. Deze thema's zijn ingedeeld onder korte termijn en lange termijn ambities.

Korte termijn ambities

Op korte termijn (vóór 2030) stellen wij voor dat de volgende thema's meer prioriteit zouden moeten krijgen.

1. Meer investeringen in goede loop- en fietsverbindingen

De commissie is het met de gemeente eens dat de 'fiets op één' zou moeten staan en ziet dit graag terug in een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitsplan voor Eindhoven. In het huidige mobiliteitsplan lijkt de auto nog een te centrale rol te spelen.

Door te investeren in veilige fietsinfrastructuur, het creëren van fietsvriendelijke zones en het uitbreiden van het netwerk van fietspaden wordt het aantrekkelijker voor mensen om dit duurzame vervoermiddel te kiezen. Met een goede aansluiting op fietspaden in de omgeving kan dit ook een antwoord bieden voor woon-werkverkeer zowel binnen als buiten de stadsgrenzen.

De fiets komt tevens, naast het OV, in de online enquête van EHVXL terug als vervoermiddel dat de komende jaren meer prioriteit moet krijgen. De leeftijdsgroepen tot en met 55 jaar, en de 65 plussers, hebben de fiets op nummer één staan als hun voorkeurs vervoermiddel in de stad.

Uit de enquête komt naar voren dat het merendeel van de volgers van EHVXL, ongeacht leeftijd, vinden dat het fietsnetwerk en de veiligheid hiervan verbeterd moeten worden.

2. Een toegankelijk en laagdrempelig OV netwerk

Ongeveer 67% van de leeftijdscategorie jonger dan 25 gaf in de online enquête aan beperkingen in de toegankelijkheid van het OV in en rond Eindhoven te ervaren. De bereikbaarheid van omliggende dorpen laat volgens deze groep te wensen over en het OV wordt als te duur ervaren. Onze aanbeveling zou zijn om te zorgen voor een zo laagdrempelig mogelijk OV systeem, dat met een voldoende hoge frequentie rijdt, ook naar de buurgemeenten en later op de avond/vroeger in de morgen. Op deze manier wordt het voor grotere groepen mensen aantrekkelijker om het OV te gebruiken, zowel voor woon/-werkverkeer, maar ook voor privé afspraken.

Om de fysieke toegankelijkheid van OV-haltes te verbeteren moet worden geïnvesteerd in de verbetering van OV-haltes en overstappunten. Dit omvat de installatie van liften, hellende vlakken en duidelijke bewegwijzering. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar station Strijp-S en busstation Centraal.

Om de mobiliteit van alle burgers te waarborgen, stellen we voor actuele toegankelijkheids- en bereikbaarheidseisen op te stellen in samenwerking met belangenorganisaties. Dit omvat niet alleen bredere stoepen en uitstap stroken, maar ook specifieke focus op rolstoeltoegankelijke paden, geleidelijnen voor visueel gehandicapten en rustpunten voor mensen met mobiliteitsbeperkingen.

Daarnaast is het van belang in te zetten op digitale toegankelijkheid tot vervoersmogelijkheden met platforms en apps die niet alleen eenvoudig te gebruiken zijn, maar ook voldoen aan diverse vaardigheidsniveaus waarin ook functies als spraaknavigatie, real-time updates en persoonlijke assistentie voor mensen met specifieke behoeften geborgd zijn. Implementeer een feedbackmechanisme om continue verbeteringen door te voeren en betrek gebruikers met verschillende behoeften bij de app-ontwikkeling.

3. Duurzame mobiliteit stimuleren

Opvallend is dat de klimaatverordening, met bijbehorende duurzaamheidsdoelen op het gebied van mobiliteit, niet aan bod komt in het huidige mobiliteitsplan. Volgens de commissie mobiliteit van EHVXL zou hier meer aandacht aan moeten worden besteed omdat op het gebied van mobiliteit en klimaat nog veel winst te behalen valt.

Overweeg in dit kader om duurzame vervoermiddelen te stimuleren en vervuilende vervoermiddelen zo veel mogelijk mijden door bijvoorbeeld aangepaste/aantrekkelijke tarieven voor duurzaam vervoer. Ook een flexibele dienstregeling, met name bij piekuren, kan obstakels weghalen voor mensen in de keuze voor hun vervoermiddel.

Zoals ook uit de online enquête blijkt, kan het toegankelijk maken van de prijzen van het aanbod van diverse vervoermiddelen positief bijdragen aan het gebruik van duurzame vervoermiddelen door groepen die nu nog vaak opteren voor de auto.

Lange termijn ambities

Voor de lange termijn (2030-2050) zijn de volgende speerpunten geformuleerd. Toverwoorden hierbij zijn toekomstgerichtheid en toekomstbestendigheid. Deze 'dromen' zouden naar onze mening als extra pijlers in het Masterplan moeten worden opgenomen.

1. Ga voor echte toekomstgerichte mobiliteit met de aanleg van een hoog niveau lightrail- of tramnetwerk, of zelfs een metro!

Voor de lange termijn ambitie (tot 2050) stelt de commissie mobiliteit van EHVXL dat het actiepakket van (H)OV dat in het Masterplan Mobiliteit 2050 wordt voorgesteld moet matchen met de te verwachten groei die Eindhoven de komende 30 jaar doormaakt. Tot 2050 wordt een extra groei van onze stad met zo'n 70.000 mensen voorzien. Dit is een groei van bijna 30% ten opzichte van het aantal inwoners vandaag de dag. Let op: dan nemen we de groei van de omliggende dorpen en steden in onze regio nog niet eens mee. Dit vraagt om een véél hoger ambitieniveau op het gebied van openbaar vervoer en infrastructuur dan nu in het Masterplan wordt voorgesteld. Naar onze mening is een serieus onderzoek naar de mogelijkheden van de implementatie van goed en robuust lightrail- of tramnetwerk, en/of zelfs een metrolijn, gewenst. De commissie doet hier graag verder onderzoek naar en denkt hier graag over mee.

De aanleg van een stads breed en robuust lightrail netwerk heeft vele voordelen, ook ten opzichte van het nu voorgestelde HOV-plan en de Brainportlijn. Ten eerste is het een bewezen systeem dat aantoonbaar succesvol en relatief snel in andere steden in binnen en buitenland is geïmplementeerd¹. Ook kunnen met behulp van lightrail vele malen grotere stromen mensen worden vervoerd dan met bussen of HOV, onder andere door de grotere rijtuigen en hoge frequentie. Lightrail is bovendien de meest groene variant. Naast dat het systeem volledig elektrisch is, kunnen de rails worden ingebed in een groene ondergrond, anders

¹ Zie bijvoorbeeld de lightrailnetwerken van Franse steden als Dijon (164.000 inwoners), Orléans (121.000 inwoners), Angers (157.000 inwoners), Brest (140.000 inwoners) en Rennes (365.000 inwoners). Al deze netwerken zijn na 1995 aangelegd.

dan bij bussen die asfalt nodig hebben. Dit betekent minder verstening, en vaak vernieuwde straten met veel meer groen en minder parkeerplekken. Daarbij rijden bussen op rubberen banden, die tijdens het rijden afslijten en daarmee kleine stukjes rubber verliezen, die als microplastics in het milieu verdwijnen. Daarnaast is de efficiëntie van ijzer-op-ijzer vele malen hoger dan die van rubber op asfalt. Ook hebben trams geen batterij nodig, wat een zeer vervuilend chemisch onderdeel van een elektrische bus is. Deze batterijen bevatten zeer giftige en moeilijk te recyclen mineralen, die bovendien veelal worden gedolven in tropische regenwouden onder vaak bedenkelijke omstandigheden. Als laatste hebben bussen over het algemeen een levensduur van niet meer dan 10-15 jaar. De levensduur van een tramstel daarentegen is eerder 30-40 jaar. Vanuit het kader van duurzaamheid is de tram daarmee een no-brainer.

Ook in onze enquête komt het ambitieniveau van onze stad op het gebied van hoogwaardige lightrail, tram of metro oplossingen duidelijk terug. Maar liefst 57% van de respondenten noemde tram, lightrail of metro als het mobiliteitsconcept waar zij in de toekomst graag extra aandacht voor wil hebben. Ook op onze social media posts over mobiliteit in combinatie met tram/lichtrail in Eindhoven kregen wij een enorme hoeveelheid positieve reacties. Het is duidelijk dat het onderwerp lightrail leeft onder Eindhovenaren, en dat veel Eindhovenaren een dergelijk systeem graag in onze stad gebouwd zien worden.

Concluderend: wil Eindhoven écht serieus werk maken van een groene, autoluwe, toekomstgerichte en gezonde stad, dan moet het ambitie tonen, en werk maken van een serieus lightrail- of tramnetwerk in de stad. Dit is hét moment om deze vorm van mobiliteit toe te voegen aan het Masterplan Mobiliteit 2050. Wij roepen u als Raad dan ook op om ambitie te tonen en dit toe te voegen aan het Masterplan.

2. Kijk naar innovaties op het gebied van digitalisering en nieuwe vormen van mobiliteit

Gemeente Eindhoven is reeds bezig met technologische oplossingen zoals verbeterde navigatie-apps, slimme verkeersoplossingen en 'mobility-as-a-service' (MaaS) systemen. Echter worden deze digitale hulpmiddelen vaak nog door een zeer beperkte groep gebruikt. De focus zou dus moeten liggen op de zichtbaarheid en toegankelijkheid van dit soort digitale hulpmiddelen. Dit kan het gebruik van nieuwe technologieën bevorderen om barrières die mensen rondom deze nieuwe vormen van mobiliteit ervaren doorbreken.

Wijs middelen toe voor de aanleg en verbetering van infrastructuur die niet alleen voldoet aan toegankelijkheidsnormen maar ook rekening houdt met toekomstige behoeften. Overweeg bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit en intelligente kruispunten die rekening houden met diverse vervoerswijzen.

Samen keuzes maken

Voor zowel de korte termijn als de lange termijn ambities die in dit document worden benoemd geldt dat de uitwerking van deze ambities het meest kansrijk is wanneer er een breed gedragen visie ligt. Voor de totstandkoming van het mobiliteitsplan zijn meerdere labs georganiseerd. Aanvullend hierop komt de mobiliteitscommissie met een aantal aanbevelingen.

Regionale Mobiliteitsplannen

Faciliteer samenwerking tussen overheid, maatschappelijke organisaties, bedrijven en universiteiten. Betrek hen bij het ontwikkelen van concrete mobiliteitsoplossingen met oog voor diverse behoeften en uitdagingen. Werk aan een gedeelde visie voor de regio die mobiliteit als een integraal onderdeel van levenskwaliteit beschouwt.

Een overweging hierbij zou ook moeten zijn om de bestaande P+R en carpoollocaties beter in te zetten (en nieuwe toe te voegen) om reisbewegingen van en naar Eindhoven en de omliggende dorpen en steden te verbeteren.

Daarnaast spelen mobiliteit hubs een belangrijke rol als centrale knooppunten waar diverse vervoermiddelen samenkomen en waarin mag worden gezet op het aanbod van deelmobiliteit.

Betrokkenheid belanghebbenden

Zet structurele mechanismen op voor deelname van belanghebbenden in besluitvorming en implementatie. Dit omvat niet alleen ervaringsdeskundigen maar ook vertegenwoordigers van verschillende gemeenschappen, zodat de mobiliteitsvisie inclusief en representatief is voor de diversiteit van de stad.

In aanloop naar de totstandkoming van het mobiliteitsplan heeft de gemeente meerdere inspraaksessies georganiseerd. Dromenlabs, kennislabs, straatlabs en digi-panels zijn genoemd in het masterplan en de verslagen van deze bijeenkomsten zijn online te vinden. Er is dus veel aandacht uitgegaan naar de organisatie van deze bijeenkomsten. Echter is het belangrijk dat er voldoende wordt teruggekoppeld over deze bijeenkomsten en over de implementatie van de inbreng van deelnemers.

Conclusies en aanbevelingen

De voorgestelde visie 'Masterplan Mobiliteit 2050' biedt een waardevol beginpunt van de discussie over de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in de Metropoolregio Brainport Eindhoven in de nabije en verdere toekomst. De gedefinieerde 'dromen' bieden een interessante blik op welke zaken voor de dagelijkse mobiliteitsvraag van Eindhovenaren van belang zijn. Het is goed dat de gemeente nadenkt over een mobiliteitsstrategie voor de lange termijn, zeker gezien de grote uitdagingen waar de stad Eindhoven en de regio de komende decennia voor staan.

Echter denken wij dat de ambities die in het huidige 'Masterplan Mobiliteit 2050' zijn voorgesteld niet voldoende zullen zijn de problemen van een sterk groeiende regio met een grote taak op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid in de toekomst goed op te kunnen vangen. Zeker op de lange termijn zijn de nu voorgestelde oplossingen nog te vaag en te weinig ambitieus. De commissie vraagt de gemeente dan ook om een concretere en hogere ambitie voor 2050 te formuleren dan in het huidige plan is opgenomen.

Hierbij heeft de Commissie Mobiliteit van EHVXL een aantal concrete voorstellen gedaan, op basis van de uitgangspunten van onze vereniging en de feedback die wij hebben opgehaald binnen onze commissie en binnen de achterban van EHVXL.

Deze voorstellen zijn onderverdeeld in twee categorieën:

1. Korte termijn ambities (tot 2030)
2. Lange termijn ambities (periode 2030 – 2040)

Voor de korte termijn vindt de commissie het van belang dat de gemeente zich meer richt op de volgende drie punten:

- Investeer meer in goede loop- en fietsverbindingen en zet daadwerkelijk de 'fiets op één'.
- Zorg voor een toegankelijk en laagdrempelig OV netwerk dat bereikbaar is voor iederéén in de regio Eindhoven. Ongeacht leeftijd, financiële situatie en visuele- of andere mobiliteitsbeperkingen.
- Focus op het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Voor de langere termijn roepen we de gemeente op om een veel hoger ambitieniveau na te streven dan nu het geval is:

- Onderzoek de mogelijkheid om te investeren in de aanleg van een lightrail-/tramnetwerk, en de nu aangelegde HOV-lijnen met bussen op te waarderen naar voorwaardige lightrail-lijnen.



- Zet meer in op het ontwikkelen van innovatieve mobiliteitssystemen door middel van o.a. digitalisatie en nieuwe vormen van mobiliteit.

Daarnaast is het van belang om te streven naar een inclusief, duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is, ongeacht eventuele mobiliteitsbeperkingen. Betrek burgers en belanghebbenden actief bij het definiëren van deze ambitie, om zo een breed gedragen visie te waarborgen. En ga het gesprek aan met omliggende gemeentes, om ervoor te zorgen dat de hele regio wordt meegenomen bij de ontwikkeling en verbetering van de mobiliteitsoplossingen in de regio tot 2050, en zorg ervoor dat zowel de stad als de regio goed met elkaar verbonden blijft en niet vastloopt.

“Door middel van publiek debat de grootstedelijke ontwikkelingen in de regio Eindhoven te belichten en daar op een constructieve wijze in de planvorming aan bij te dragen”, dat is EHVXL

BIJLAGE 1

Tabel eerste uitkomsten online enquête 'Mobiliteit in Eindhoven 2050' naar leeftijdscategorie

Leeftijd categorie	No. resp.	Voorkeur vervoersmiddel	Opvallende/interessante conclusies
<25 jaar	46	1. Fiets 2. OV	Een groot deel van de respondenten binnen deze leeftijdsgroep ervaart beperkingen in de toegankelijkheid van het OV. Het OV wordt daarnaast als te duur ervaren en ziet de (on)bereikbaarheid van omliggende dorpen als een probleem.
25-35 jaar	168	1. Fiets 2. Auto 3. OV	Ook binnen deze leeftijdsgroep geeft een aanzienlijk aantal respondenten aan dat het OV als te duur wordt ervaren en/of slecht bereikbaar is. Verkeerscongesties worden ook als probleem ervaren.
36-45 jaar	84	1. Fiets 2. Auto	Uit de analyse van de antwoorden op de enquête blijkt dat deze leeftijdsgroep weinig gebruikmaakt van het OV. Tevens opvallend is dat meer dan de helft van deze groep voorstander is van verbeteringen in het openbaar vervoer, ondanks dat zij tot nu toe het minst gebruikmaken van het OV. Deze wens omvat alle vormen van openbaar vervoer, waaronder het (hoofd-)openbaar vervoer, regionale/internationale treinnetwerken, en trams en/of lightrail
46-55 jaar	58	1. Fiets 2. Auto	In deze groep blijkt dat de fiets als het overduidelijke voorkeur vervoersmiddel naar voren komt. Uit de analyse blijkt dat deze groep niet vaak het OV gebruikt. Deze groep opteert wel vaak voor de auto.

56-65 jaar	44	1. Auto 2. Fiets	Binnen deze leeftijdsgroep valt op dat de auto als voorkeurs vervoermiddel wordt benoemd. Ook de fiets is belangrijk voor deze groep. Een deel van de respondenten geeft aan zorgen te hebben over de kwaliteit van het huidige fietsnetwerk, beschikbare parkeergelegenheid voor fietsen en de veiligheid van het fietsnetwerk. De leeftijdsgroep heeft ook zorgen over verkeerscongestie en gebrek aan parkeergelegenheid voor de auto.
65 jaar en ouder	12	1. Fiets & auto 2. OV	Deze leeftijdsgroep spreekt de wens uit voor de verbetering van het OV en verbetering van de kwaliteit van de fietspaden.