

Gemeente Eindhoven



Evaluatie verkeerssituatie Meerhoven

Visiedocument

December 2009

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
	1.1 Eerst de visie, dan de maatregelen	3
	1.2 Werkwijze	4
2	VAN PLAN TOT UITVOERING	5
	2.1 Oorspronkelijk planconcept	5
	2.2 De werkelijkheid	8
	2.3 De eerste aanpassingen in het planconcept	9
3	ACTUELE VRAAGSTUKKEN	13
4	AANGESCHERPTE VISIE	16
5	HOE VAN VISIE NAAR MAATREGELEN	20
	5.1 Majeure knelpunten aanpakken in werkgroepverband	20
	5.2 Knelpunten op straatniveau aanpakken in leefbaarheidsteams	21
	5.3 Tijdpad	22
6	COLOFON	24





1

INLEIDING

1.1 Eerst de visie, dan de maatregelen

In Meerhoven wordt sinds 1998 gebouwd. Inmiddels is ongeveer de helft van het bouwprogramma gerealiseerd, met name bestaande uit woningen. Nu de wijk enkele jaren 'in gebruik is', worden de sterke en minder sterke kanten van het wijkontwerp voor Meerhoven duidelijker waarneembaar, ook op het gebied van verkeer. Het Eindhovense gemeentebestuur heeft dit moment aangegrepen om de planopzet van Meerhoven - en dan met name het verkeersaspect - tegen het licht te houden door een evaluatieonderzoek te laten uitvoeren.

In het evaluatieonderzoek is er veel aandacht voor de context waarbinnen Meerhoven is ontworpen. De oorspronkelijke planfilosofie die daarbij gehanteerd is, kan vele ontwerpkeuzes helpen verklaren en werpt in sommige gevallen een wat ander licht op de knelpunten, die inmiddels in de wijk optreden. De vergelijking tussen de planfilosofie en de actuele situatie laat zien waar er in de uitwerking van de plannen is afgeweken en wat daarvan de gevolgen zijn. De resultaten van deze evaluatie helpen bij het nemen van het besluit om al of niet in te grijpen in als problematisch aangeduide situaties in de wijk. Dit mag echter niet leiden tot een ad hoc-achtige benadering, aangezien die het risico in zich heeft dat de samenhang van de wijk wordt aangetast. Daarom is eerst voorliggend 'visiedocument' opgesteld, waarin de oorspronkelijke planfilosofie, de huidige stand van zaken en de wijze waarop nu (liefst) ingegrepen moet worden integraal in beeld worden gebracht. Ten aanzien van de ingrepen wordt tevens globaal nagegaan welke effecten deze hebben op de wijk.



In dit 'visiedocument' wordt voor elk van de geconstateerde knelpunten in de planfilosofie op een conceptueel niveau bepaald of ingrijpen nodig of gewenst is. Uit de voorgaande stap van het evaluatieonderzoek - de probleemverkenning - is al een goed beeld verkregen van de bestaande verkeerssituatie in Meerhoven met alle goede en minder goede kenmerken in beeld gebracht. Dit beeld wordt in de visievorming gebruikt als uitgangspunt.

1.2 Werkwijze

In het evaluatieproces staat open communicatie - wat ook naar elkaar luisteren omvat - centraal. Communiceren in twee richtingen leidt bij partijen tot meer inzicht in elkaars standpunten, waardoor na verloop van tijd ook het begrip voor elkaar groeit. Dat vergt allereerst bereidheid om met 'open vizier' in het proces te participeren, ten tweede voldoende tijd om de discussie te laten plaatsvinden en ten derde het vermogen om van groot naar klein te denken. Dit laatste helpt bij de structurering van de discussie en maakt het gemakkelijker collectieve en individuele belangen beter van elkaar te onderscheiden. De drie abstractieniveaus - als toegepast in het inventarisatieonderzoek - zijn hierin een handig hulpmiddel.

In de visievorming speelt de externe projectgroep - met buurtbewoners, vertegenwoordigers van buurtverenigingen en bedrijven - een belangrijke rol. Tevens neemt een stedenbouwkundige van de gemeente Eindhoven deel aan de besprekingen. Hij is nauw betrokken bij de planuitwerking van Meerhoven. Vanuit zijn functie beschouwt hij de veelal verkeerskundig getinte knelpunten vanuit een breder perspectief. Daarbij focust hij vooral op de vraag in welke mate verkeerskundige planaanpassingen op macroniveau de visie op Meerhoven beïnvloeden en - belangrijker nog - welke aanvullende eisen dit aan de aanpassingen stelt. De visievorming vindt plaats in twee rondes: een eerste 'vrije' sessie, gevolgd door een tweede sessie op basis van een concept visiedocument. Dit document is uiteraard het product van de eerste sessie. Ook intern binnen de gemeente is het visiedocument besproken. Daar waar meningen op wezenlijke onderdelen van elkaar afweken, vond nader overleg plaats om alsnog tot elkaar te komen. In het evaluatieproces ligt de eindverantwoordelijkheid voor het al of niet nemen van maatregelen bij het gemeentebestuur.



2 VAN PLAN TOT UITVOERING

2.1 Oorspronkelijk planconcept

Meerhoven is ontwikkeld in een andere tijd dan de huidige. De eerste lijnen werden op papier gezet in de jaren negentig, nog in de geest van de 'maakbare samenleving'. Voor de verkeerskundige opzet was dat tijdstip van wezenlijke invloed. Destijds werd op nationaal niveau - in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) - krachtig ingezet op beteugeling van de mobiliteitsbehoefte in het algemeen en de automobilititeit in het bijzonder: de verwachte 'autonome groei' van het autoverkeer moest fors worden gereduceerd, bijvoorbeeld door alternatieve vervoerwijzen aan te bieden - zoals openbaar vervoer en fiets - en tegelijkertijd de ruimte voor het autoverkeer zo min mogelijk te laten groeien. Tevens moest het gebruik van de eigen auto lastiger (duurder) worden gemaakt. Dit beleid kwam terug op diverse andere beleidsterreinen, waaronder ruimtelijke ordening. Zo moesten de in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra aangekondigde grootschalige nieuwbouwlocaties rond de steden - de zogenaamde VINEX-locaties - zoveel mogelijk duurzaam - lees: met openbaar vervoer en fiets - worden ontsloten. Ook voor Meerhoven was dit streven van toepassing.

Daarom werd bij het schetsen van de contouren van Meerhoven het ontmoedigen van het eigen autogebruik vanaf de start als uitgangspunt meegenomen. Uiteraard waren er nog andere uitgangspunten waarmee rekening werd gehouden, zoals de relatie met de bestaande stad, de groene setting en het duurzaam bouwen. Het mobiliteitsaspect leidde tot de volgende uitwerking:



- **Minimaliseren van het aantal binnenwijkse autoritten.**
Omdat binnenwijkse verplaatsingen altijd betrekking hebben op een (zeer) kleine afstand, moest het volgens de ontwerpers mogelijk zijn hiervoor vooral de fiets te gebruiken of te voet te gaan. Ze gingen er - waarschijnlijk terecht - vanuit, dat een dergelijke verplaatsingsgedrag niet vanzelf zou ontstaan. Daarom werd het autonetwerk van Meerhoven in de plannen zo ingericht, dat in de wijk géén interne autodoorverbindingen voorkwamen. De wijkdelen stonden alleen met elkaar in verbinding via de ringvormige autohoofdstructuur die (grotendeels) buiten de wijk omging: de automobilist moest dus ten opzichte van de fietser een fikse omweg maken om een hemelsbreed relatief kleine afstand te overbruggen. Daardoor werd het gebruik van de fiets vanzelf aantrekkelijker.
- **Tegengaan van doorgaand verkeer door Meerhoven.**
Doorgaand verkeer - verkeer dat geen herkomst of bestemming binnen de wijk heeft - werd door de ontwerpers gezien als een potentiële bron van hinder. Om die hinder zoveel mogelijk te beperken werd ingezet op een verkeersstructuur, die voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk was: rechtstreekse, interne autodoorverbindingen in Meerhoven werden achterwege gelaten. Een maatregel, die sterk vergelijkbaar was met die voor het minimaliseren van het aantal binnenwijkse autoritten en waardoor het relatief eenvoudig werd om nagenoeg de gehele wijk als verblijfsgebied aan te merken en conform de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' verkeersveilig in te richten. Ingewikkelde constructies om doorgaand verkeer te weren waren niet nodig.
- **Minimaliseren van het autogebruik in externe verplaatsingen.**
Minder gebruik van de eigen auto hield volgens de ontwerpers niet dat daarmee voor de Meerhovenaar ook verplaatsingsbehoefte zou afnemen. Er moesten daarom in het plan goede alternatieve vervoerwijzen worden geboden. Voor de externe verplaatsingen - die met herkomst óf bestemming binnen de wijk - leek het openbaar vervoer daarvoor het meest geëigend. Vanaf het begin werd daarom ingezet op het realiseren van een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding met het centrum van Eindhoven en het NS-station. Via deze laatste werden bijna alle lokale, regionale en nationale bestemmingen vanuit Meerhoven goed bereikbaar. De HOV-verbinding moest herkenbaar zijn en een wervende uitstraling hebben, reden om te kiezen voor vrije banen - ook in Meerhoven -



en speciaal ontworpen rijdend materieel. Dat met dezelfde lijn ook Eindhoven Airport kon worden ontsloten, maakte de haalbaarheid van de voorziening alleen maar groter.

- **Stimuleren van het fietsgebruik voor interne én externe verplaatsingen.**
Ook voor de fiets moesten in het plan maatregelen worden ingebouwd. De fiets werd gezien als een optimaal flexibel en altijd beschikbaar vervoermiddel, dat bovendien zeer duurzaam is vanwege het ontbreken van uitlaatgassen en verkeerslawaaï. Daarom werd in Meerhoven een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen ingepast, dat de fietser op een veilige en comfortabele wijze naar zijn bestemming moest brengen. Die bestemming mocht intern zijn - het netwerk verbond alle wijkdelen met elkaar - maar ook extern: de wijk werd ingepast in het bestaande regionale fietsnetwerk. In de richting van belangrijke bestemmingen, zoals Eindhoven-Centrum en Veldhoven Citycentrum, moesten nieuwe fietsverbindingen worden toegevoegd of bestaande worden geoptimaliseerd.
- **Centrale locatie van basisscholen.**
Om de mobiliteitsbehoefte in het algemeen - en de automobilititeit in het bijzonder - nog verder te beperken, situeerden de ontwerpers de basisscholen zoveel mogelijk centraal in de wijk. Daar waren ze vooral goed bereikbaar per fiets of zelfs te voet - vanwege de korte afstand tot de woning. Het aantal halers en brengers per auto zou zo kleiner blijven dan bij vergelijkbare scholen elders. Het gebruik van de auto was immers niet nodig en was - vanwege de matige autobereikbaarheid van de scholen - ook nog eens omslachtig.
- **Rekening houden met minder autobezit.**
Indien het gebruik van de eigen auto in Meerhoven tot een minimum kon worden beperkt door goede alternatieven te bieden, dan zou allicht ook het eigen autobezit bij bewoners kunnen verminderen. Dit bood volgens de ontwerpers ruimte om het aantal parkeerplaatsen in de wijk te verminderen ten opzichte van de toen reguliere norm. En het mes sneed aan twee kanten: minder parkeerplaatsen betekende ook moeilijker parkeren, waardoor vanzelf meer bewoners hun auto van de hand zouden doen.

Met de bovengenoemde uitgangspunten was de verkeerskundige verschijningsvorm van Meerhoven in hoge mate bepaald. Uit de in het eerste Masterplan Meerhoven geschetste verkeersstructuur met de extern gelegen ringweg en de grote, centraal gelegen waterplas viel onmiddellijk af te leiden, dat de auto in Meerhoven een ondergeschikte rol moest gaan spelen. Ook nadat in de plannen de waterplas was vervangen door het wijkpark bleef dat concept over-



eind. In lijn met de tijdgeest werd het autoluwe concept ook bestuurlijk goed ontvangen en vastgesteld. Daarna werd aangevangen met de uitwerking in deelplannen en de realisatie.

2.2 De werkelijkheid

Op papier zag het autoluwe concept er goed en lovenswaardig uit, de praktijk bleek echter weerbarstig. Dat begon al bij de aanvang van de bouwactiviteiten. Zoals in bijna alle grotere nieuwbouwwijken in Nederland, werd vanaf de start van de bouw van Meerhoven veelvuldig gebruik gemaakt van allerlei tijdelijke maatregelen en voorzieningen om de eerste bewoners het leven enigszins mogelijk te maken. De tijdelijke maatregelen sloten echter nauwelijks aan op het basisconcept, dat voor Meerhoven geldt. Zo was in Meerhoven de autoluwe ontsluitingsstructuur in de eerste periode nog niet beschikbaar, waardoor autoverkeer zonder enige belemmering kriskras door het gebied kon rijden. Voor fietsers en voetgangers waren ook nog amper voorzieningen beschikbaar, waardoor veilig fietsen en lopen nog een hele toer was en deze gewenste vorm van verplaatsen in wezen werd ontmoedigd. Van functionerend openbaar vervoer in de wijk was al helemaal geen sprake. Voor de meeste voorzieningen gold in die beginperiode en ook nu nog, dat ze binnen Meerhoven nog niet aanwezig waren en de bewoners er voor - veelal met de auto - naar elders moesten. Een gewoonte, die velen ook nu nog volgen en die in gaat tegen het autoluwe concept van de wijk.

Het effect van dit alles was dat de eerste bewoners van de nieuwbouwwijk gewend raakten aan de tijdelijke situatie en daar een bijpassend verplaatsingsgedrag bij ontwikkelden. Veel van deze eerste bewoners wilden vervolgens niet meer terug naar de volgens het planconcept van de autoluwe woonwijk wenselijk geachte verplaatsingsgedrag, ook niet nadat de voorzieningen voor de alternatieve vervoerwijzen wél beschikbaar kwamen. Voor aspirant-bewoners werd het autoluwe concept van Meerhoven minder zichtbaar. Dit is voor het draagvlak voor het autoluwe concept erg vervelend, aangezien in de regel sowieso de nodige scepsis moet worden overwonnen alvorens aspirant-bewoners overtuigd zijn van de voordelen van een autoluwe woonomgeving.



Meerhoven kreeg in die periode niet het gewenste imago van duurzaamheid - waar het autoluwe integraal onderdeel van uitmaakt - maar werd juist achtervolgd door de negatieve berichtgeving naar aanleiding van allerhande opstartkwaaltjes. Op het gebied van verkeer bepaalde de eerste verkeersoplossingen - hoe tijdelijk ook - in hoge mate het beeld, dat de bewoners in de regio van de wijk kregen. Een beeld, dat in een later stadium maar moeilijk meer te veranderen was en waardoor het duurzame imago alleen maar verder buiten bereik kwam.

2.3 De eerste aanpassingen in het planconcept

Al snel na de aanvang van de bouwactiviteiten in Meerhoven deden zich knelpunten voor, die de verkeerskundige opzet van de wijk ter discussie stelde. Het autoluwe concept kwam onder druk te staan. Uitgangspunten die tot voor kort helder en onomstreden waren, werden in het licht van actuele ontwikkelingen ineens weer aangevochten.

Die actuele ontwikkelingen hielden vooral verband met de wijze waarop in Nederland werd gedacht over mobiliteit. De keuze voor het autoluwe concept leek in de jaren negentig logisch - want passend in het streven om de (milieubelastende) mobiliteitsgroei af te remmen - tien jaar later dacht men daar anders over. Vermindering van de mobiliteitsgroei werd aanzienlijk minder breed gedragen. Eén van de redenen daarvoor was dat de inmiddels toegepaste maatregelen om de groeivermindering te bewerkstelligen nauwelijks of geen effect hadden. En zo kon het gebeuren dat - op het moment dat de eerste delen van Meerhoven opgeleverd werden - de eigen auto werd gekoesterd als nooit tevoren. In plaats van vermindering van de mobiliteitsgroei was juist sprake van een versnelling in de groei. Het aandeel van de auto in het totale aantal verplaatsingen werd almaar groter. Files rezen de pan uit en in bijna alle VINEX-wijken in Nederland manifesteerde zich een chronisch tekort aan parkeerplaatsen. De gemiddelde Meerhovenaar ging mee in deze landelijke trend. Ook hier werd het autogebruik in de wijk veel groter dan vooraf was ingeschat (of gewenst). Gevolg was, dat het autoluwe concept steeds meer op gespannen voet kwam te staan met de dagelijkse praktijk. Dat kwam onder meer tot uiting in een groot aantal verkeersgerelateerde klachten uit de wijk. Op enkele



plaatsen werd naar aanleiding van deze klachten ingegrepen. Dat gebeurde op een wijze, die niet altijd overeenstemde met het autoluwe concept. De belangrijkste ingrepen waren:

- **Het omzetten van de ringstructuur voor het autoverkeer in een hoefijzer**

De ringstructuur voor het autoverkeer vormde de hoofdontsluiting van de wijk conform het masterplan Meerhoven. In het bestemmingsplan Meerhoven - een rechtstreekse vertaling van het masterplan - ontbrak echter de oostzijde van de ring. Reden hiervoor was dat het bestemmingsplan zich beperkte tot het gebied ten westen van het Beatrixkanaal, terwijl het oostelijk deel van de ring aan de oostzijde van dit kanaal gepland was. De aanleiding om de oostzijde van de ring - en daarmee ook de geplande rechtstreekse verbinding tussen dit deel van de ring en Zandrijk via Zandgolf - uit de plannen te schrappen was de verwachting van de plannenmakers, dat dit oostelijke deel voor de wijk uit oogpunt van capaciteit niet nodig zou zijn. Daar tegenover stond het reële gevaar, dat dit deel van de Meerhovense ring zou gaan functioneren als sluiproute voor het verkeer op de A2/Randweg. Toen beide verwachtingen door een nadere analyse werden bevestigd, werd de conclusie getrokken, dat het oostelijke deel van de ring achterwege kon blijven. Dat werd nog eens versterkt door de suggestie om de destijds in voorbereiding zijnde verbreding van de A2/Randweg de functie van het oostelijke deel van de ringstructuur te laten overnemen. Aldus werd de ring rond Meerhoven een hoefijzer, met de opening aan de oostzijde, tussen de Anthony Fokkerweg en de Grasdreef. Bijkomend effect van dit principe is, dat naar mate de omweg voor de auto groter wordt, ook de druk op de binnenwijkse autobarière (de interne 'waterscheiding') toeneemt en automobilisten dus gaan zoeken naar mogelijkheden om de barrière te omzeilen. Denk hierbij aan automobilisten die verboden negeren; als rijden over de HOV busbaan en fietspaden en door het groen proberen te rijden als hier geen fysieke barrière is aangebracht.

- **Het realiseren van een autoverbinding tussen Zandrijk en Grasrijk**

Als gevolg van het achterwege laten van de oostzijde van de ring rond Meerhoven én het knippen van de bestaande Sliffertsestraat moesten bewoners van Zandrijk aanzienlijk gaan omrijden om met de auto in andere delen van Eindhoven of in Grasrijk te komen. In het planconcept was immers het uitgangspunt, dat binnenwijkse doorverbindingen tussen de wijkdelen niet werden toegepast, waardoor een kunstmatige 'waterscheiding' voor autoverkeer in de wijk ontstond. De druk op deze 'waterscheiding' liep door de knip van de



Sliffertsestraat - het enige, tijdelijke 'gat' in de scheiding - flink op (de Sliffertsestraat heeft tot aan het gereed komen van de hoefijzerstructuur gefunctioneerd als tijdelijke verbindingroute tussen Grasrijk en Zandrijk). Voor Grasrijkers werd het daardoor veel lastiger om met de auto bijvoorbeeld bij de school in Zandrijk te komen, voor Zandrijkers gold omgekeerd hetzelfde. Ter hoogte van de 'waterscheiding' trad al gauw veelvuldig ongeoorloofd verkeersgedrag op, zoals met de auto gebruik maken van fietspaden en de HOV-baan of door groenstroken rijden. Er ontstond vanuit beide wijkdelen de vraag om een ondergeschikte doorkoppeling voor autoverkeer te realiseren, die het mogelijk maakte vanuit Zandrijk via Grasrijk de Noord-Brabantlaan te bereiken en vanuit Grasrijk via Zandrijk de Anthony Fokkerweg. Na veel discussie werd uiteindelijk besloten om centraal vanuit Zandrijk de door velen gevraagde verbinding te maken, via de rand van Bosrijk, naar de Sliffertsestraat. Hiermee kreeg Zandrijk een redelijk directe route naar de Noord-Brabantlaan. De verbinding via de Bosrand werd zo uitgevoerd dat de verschijningsvorm een minimale aantrekkingskracht heeft op doorgaand verkeer en vrachtverkeer er fysiek onmogelijk is. Om te voorkomen dat autoverkeer tussen Zandrijk en Grasrijk zich zou concentreren op enkele woonstraten in Grasrijk en om vast te houden aan het principe om geen direct verkeer tussen de delen van Meerhoven mogelijk te maken, is de verbinding via de Bosrand niet direct aangesloten op Grasrijk, maar er via de Sliffertsestraat omheen geleid. De plannenmakers hebben daarmee zo veel mogelijk geprobeerd vast te houden aan het autoluwe concept van de wijk. Desondanks is het ook voor wijkvreemd verkeer mogelijk gebruik te maken van deze route door het woongebied van Meerhoven. In de praktijk blijkt dit ook te gebeuren.

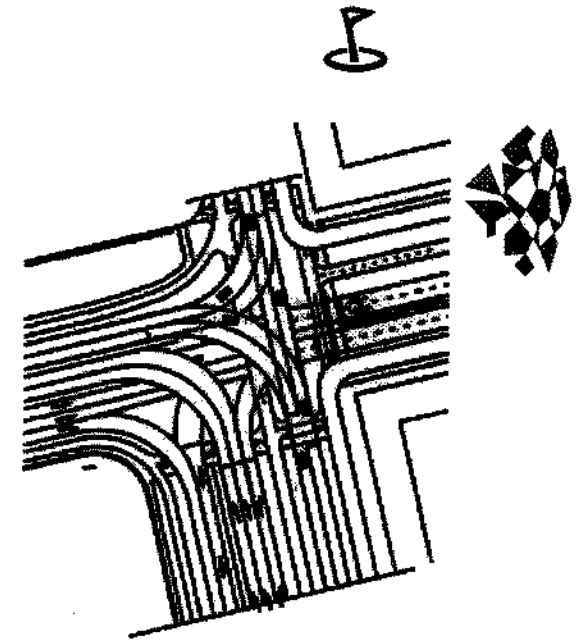
- **Het verhogen van de parkeernorm in Zandrijk en Grasrijk**

In Meerhoven was de parkeernorm vanwege het autoluwe concept in de plannen ten opzichte van de toen gangbare waarde verlaagd tot 1,3 per woning. Het eigen autobezit van de Meerhovenaar bleek echter 'gewoon' op het landelijke gemiddelde te liggen en nam bovendien - conform de landelijke tendens - nog verder toe. Hierdoor ontstond op sommige plaatsen in Zandrijk en Grasrijk een tekort aan parkeerplaatsen. Met name in Grasrijk werd de parkeersituatie langzaam aan onhoudbaar, wat er toe leidde dat ruimte in de straat - bedoeld voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen - werd getransformeerd tot parkeerruimte. Dit leidde tot een verhoging van de parkeernorm tot 1,5. In Zandrijk was de

parkeersituatie gunstiger, maar ook daar is op enkele plaatsen extra parkeergelegenheid toegevoegd. Ook in nog te bouwen plandelen werd de parkeernorm verhoogd.

- **Het gelijkvloers uitvoeren van de kruising Meerhovendreef/Grasdreef in Grasrijk**
Omdat ongelijkvloerse oplossingen niet realistisch werden geacht - zowel ten aanzien van financiën als ten aanzien van stedenbouwkundige inpasbaarheid - en rotondeoplossingen waarschijnlijk onvoldoende capaciteit zouden bieden om het toekomstige verkeer goed te kunnen verwerken, werd de kruising Meerhovendreef/Grasdreef voor de ontsluiting van Meerhoven aan de zuidzijde als 'regulier', gelijkvloers kruispunt uitgevoerd. Vanwege de combinatie van auto-, bus- en langzaam verkeer ontstond daardoor een erg grootschalig, gecompliceerde kruising. De gemeente hechtte veel belang aan een goede doorstroming, wat er toe leidde dat - op basis van de verwachte omvang van het verkeersaanbod op het moment dat Meerhoven helemaal is afgebouwd - de aantakende weggedeelten (Meerhovendreef) met meerdere rijstroken voor het autoverkeer werden gerealiseerd. Het beeld van het kruispunt - gelegen tussen de woonbebouwing - beantwoordde niet aan dat van een woonomgeving.

Elk van de hierboven omschreven ingrepen had invloed op het functioneren van de wijk. Ze kwamen tot stand naar aanleiding van soms verhitte discussies tussen belanghebbenden en oplopende druk vanuit de wijk. Géén van de maatregelen was onomstreden.



3

ACTUELE VRAAGSTUKKEN

Dat er nu een evaluatieonderzoek naar de verkeersaspecten in Meerhoven wordt uitgevoerd maakt op zich al duidelijk, dat de hiervoor omschreven ingrepen geen eind hebben gemaakt aan alle verkeersknelpunten in de wijk. In tegendeel, nog steeds komen er nieuwe knelpunten en klachten bij - de wijk is nog steeds in aanbouw - en bovendien blijven met regelmaat discussies over sommige eerder gedane ingrepen de kop opsteken. Op het eerste gezicht is dit niet vreemd: verkeerskwesties mogen zich in de regel verheugen in een warme belangstelling van bewoners en de meningen die daarbij naar voren komen lopen maar al te vaak flink uiteen. Veel van de nieuwe klachten hangen bovendien samen met de bijna wekelijks veranderende verkeerssituatie in Meerhoven en die veranderingen gaan niet altijd in één keer goed. Sowieso moeten de gebruikers steeds weer aan nieuwe situaties wennen.

Toch is er in Meerhoven waarschijnlijk meer aan de hand. De vele klachten, de doorlopende intensieve betrokkenheid van bewoners en recentelijk de discussies op het Meerhovense verkeerwebforum laten niet alleen zien dat bewoners erg begaan zijn met de verkeerssituatie in hun wijk. Ze geven ook aan dat er een aantal zaken op het gebied van verkeer in de wijk niet goed lijkt te zitten. Een beschouwing van de binnengekomen klachten in de probleemverkenning laat zien, dat ze onder bewoners breed worden gedragen en door deskundigen regelmatig worden onderkend. Bovendien blijkt dat veel klachten direct of indirect samenhangen met het autoluwe concept, dat aan Meerhoven ten grondslag ligt. Een concept, dat in de wijk inmiddels lastiger herkenbaar is, omdat de 'corrigerende' ingrepen de oorspronkelijke opzet deels heeft aangetast. Blijkbaar is dat bij het besluiten tot sommige ingrepen onvoldoende onderkend, waardoor onbedoelde bijeffecten zijn opgetreden en de discussie weer de kop opstak.



Hieronder worden enkele knelpunten genoemd, die steeds weer naar voren komen en die vanuit de context van het oorspronkelijke autoluwe concept nadere aandacht behoeven:

- **Autoluwe verkeersstructuur**

De inmiddels bijna volledig uitgevoerde verkeersstructuur van Meerhoven is ten opzichte van de oorspronkelijke plannen op twee onderdelen ingrijpend gewijzigd: eerst werd de ringstructuur ingewisseld voor een hoefijzervorm, daarna werd de interne doorkoppeling via Bosrand aangebracht. Het eerste leidde niet tot aantasting van het autoluwe concept, maar zorgde er wel voor dat vanuit bewoners grote druk ontstond op de 'waterscheiding' voor autoverkeer die door de wijk heen loopt. De tweede wijziging correspondeerde echter niet met het elementaire uitgangspunt géén doorgaand verkeer door het woongebied van Meerhoven toe te staan. Redenerend vanuit het autoluwe concept biedt deze evaluatie een uitstekende gelegenheid deze wijziging nog eens tegen het licht te houden door na te gaan welke effecten er van uitgaan en te checken of andere oplossingen wellicht beter scoren .

- **Zuidelijk deel van de verkeersstructuur**

Aan de zuidkant van Meerhoven in Grasrijk is de verkeersstructuur weliswaar grotendeels uitgevoerd volgens plan - de nu gerealiseerde breedte was niet voorzien en het wegvak ten oosten van de Grasdreef ontbreekt nog - maar van een autoluwe situatie is geen sprake. Op de Meerhovendreef en - in mindere mate - de Grasdreef is in het plan gekozen voor een ontsluitingsstructuur dóór de woonbebouwing van Grasrijk heen in plaats van er ómheen. Beide wegen behoren in de eerste plaats tot de verkeersruimte, maar er wordt aan weerszijden ook aan gewoond. Bovendien zorgen de wegen voor een barrièrewerking, als gevolg waarvan het plandeel Grashoek geïsoleerd komt te liggen ten opzichte van de rest van Grasrijk. Op dit moment bereiden Rijkswaterstaat en de gemeente besluitvorming voor inzake de realisering van de ontvlechtingvariant ten behoeve van de A2/Randwegaansluiting. Indien gekozen wordt voor de ontvlechtingvariant, zal dit op het zuidelijk deel van de Meerhovendreef vrijwel zeker leiden tot een toename van de verkeersintensiteit - waaronder wijkvreemd verkeer met een relatie met de A2/Randweg - waardoor de leefbaarheid op dit deel van de Meerhovendreef nog verder onder druk komt te staan. Ook de verkeersdruk op de Sliffertsestraat/Bosrand kan door de maatregel toenemen. Een en ander is voldoende reden om deze situatie vanuit het bewonersperspectief



nog eens goed in ogenschouw te nemen en te zoeken naar oplossingen om de situatie er te verbeteren.

- **Parkeren met een hogere norm**

Het structurele tekort aan parkeerplaatsen in Meerhoven is al jaren aanleiding tot problemen. Inmiddels dient zich nog een extra probleem aan in de vorm van de parkerende vliegveldreizigers en invoering van betaald parkeren op het bedrijventerrein Eindhoven Airport. In de voorbije jaren is binnen de bestaande ruimte de norm van 1,3 parkeerplaatsen per woning al zoveel mogelijk opgehoogd naar 1,5 of zelf 1,7 parkeerplaatsen. Op sommige plekken is echter nog steeds sprake van een tekort, waardoor foutief wordt geparkeerd op hindertijke of zelfs gevaarlijke plaatsen. De vraag die nu opkomt is of door moet worden gegaan met het opofferen van openbare ruimte voor parkeerplaatsen of dat andere oplossingen moeten worden onderzocht. Bovendien moet adequaat gereageerd worden op de 'nieuwe' problemen die zich aandienen vanuit Eindhoven Airport. Genoeg reden om een en ander in onderling verband met elkaar te bestuderen en oplossingen te ontwikkelen.

De opgave is om het aantal verkeersknelpunten in Meerhoven - met name de bovenstaande - flink te doen verminderen door doeltreffend en gericht maatregelen te treffen en - belangrijker nog - dit in goede samenspraak met de belanghebbenden te doen, zodat ook het aantal klachten afneemt. Naar aanleiding van dit evaluatieonderzoek moet daarvoor binnenkort een keuze worden bepaald uit een wellicht groot aantal alternatieve maatregelen. Vooraf is gesteld, dat die maatregelen samenhangend moeten zijn en moeten passen binnen een overkoepelende visie voor de gehele wijk. De vraag die daarom als eerste voortligt is, hoe die visie er uit moet zien. Moet daarin het autoluwe concept dan uitgangspunt blijven, net als in de oorspronkelijke planopzet? Of moet het concept worden aangepast of zelfs geheel worden losgelaten?



4 AANGESCHERPTE VISIE

De structuur van Meerhoven is opgezet vanuit een autoluwe gedachte en dat is zo vanaf het begin ook uitgedragen. Dat in de loop der jaren naar aanleiding van klachten op een aantal punten concessies zijn gedaan aan de autoluwe uitgangspunten en dat die concessies op hun beurt weer leiden tot nieuwe klachten doet daar niets aan af. Het autoluwe concept nu loslaten is geen reële optie: daarmee zouden immers alle gerealiseerde delen van Meerhoven weer ter discussie komen te staan, omdat het autoluwe element in tal van details in de wijk is verwerkt. Het is bovendien niet wenselijk, omdat het autoluwe concept op zich - behoudens enkele optredende knelpunten - goed functioneert en veel bewoners van Meerhoven er bij het bepalen van hun woonomgeving doelbewust voor hebben gekozen.

Wél is het nodig de visie op onderdelen aan te scherpen of te nuanceren. Met de kennis die we nu hebben is beter in te schatten waar nog verbeteringen mogelijk zijn en of er aspecten van het autoluwe concept zijn die een te hoog idealistisch gehalte hebben. Hoewel dat op het eerste gezicht wellicht tegenstrijdig overkomt, is de nuancering van de visie er juist op gericht het autoluwe concept zoveel mogelijk - duurzaam - overeind te houden. De vele, intensieve discussies met en tussen diverse bewoners geven allereerst aan hoe bijzonder betrokken ze zijn bij de toekomst van hun wijk, maar wijzen ook uit dat het draagvlak voor een adequaat autoluwe concept voor Meerhoven groot is.

De verkeerskundige hoofddoelstelling voor Meerhoven blijft dus onverkort intact. Hiermee wordt het best gewaarborgd, dat het bijzondere karakter van de in Meerhoven gecreëerde



woonmilieus behouden blijft en Meerhoven zich dus ook in de toekomst kan blijven onderscheiden van andere nieuwbouwwijken in de regio Zuidoost Brabant. Het autoluwe concept past nog steeds bijzonder goed in het streven in Meerhoven een duurzame, groene leefomgeving te realiseren. Dit streven was ook een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerpen van de wijk, waaraan consequent is vastgehouden en wat in de tussentijd niets aan actualiteit heeft ingeboet. Een en ander moet er toe bijdragen dat de Meerhovenaren zich thuis voelen en binding hebben (houden) met de wijk.

Toch is aanscherping van de visie nodig. Dat maakt het mogelijk volgens de nieuwste inzichten en met de ambitie om er iets bijzonders van te maken, een wijk ontstaat met een eigen identiteit, waar het prettig wonen is. De aangescherpte visie moet er toe leiden dat Meerhoven haar bewoners een verkeersstructuur biedt die past in het huidige wensbeeld, gekenmerkt door keuzevrijheid in de wijze waarop dagelijkse verplaatsingen worden uitgevoerd. Elke verplaatsingswijze wordt in de verkeersstructuur ruimte geboden, maar aansluitend op de gewenste duurzame leefomgeving worden er grenzen aan gesteld. Bovendien moet de visie enige ruimte laten om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen of gewijzigde inzichten, zonder dat ze daarbij aan kracht verliest.

De planfilosofie voor Meerhoven gaat uit van een autoluw verkeersconcept, dat zoveel mogelijk doorwerkt in tal van ontwerpdetails en primair tot doel heeft de leefbaarheid van alle delen van Meerhoven zoveel mogelijk te optimaliseren. Concreet betekent dit:

- een verkeersstructuur waarin de autobereikbaarheid tot de ingang van de wijk goed en herkenbaar is, maar waarin de auto binnen de wijk onmiskkenbaar te gast is;
- dat doorgaand auto- en vrachtverkeer door het woongebied van Meerhoven geheel wordt geweerd;
- dat het woongebied van Meerhoven één groot verblijfsgebied is - waar 30 km/uur voor gemotoriseerd verkeer eigenlijk al te hard is - en waar het mogelijk moet zijn het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers op nul te houden;
- dat de snelheid van verplaatsen per auto binnen de wijk duidelijk ondergeschikt is aan de snelheid van het verplaatsen per fiets en openbaar vervoer én aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid;



- dat de middelen die worden ingezet om de snelheid van auto's laag te houden primair zijn gericht op verleiden en daarna pas op afdwingen, niet voor overlast voor omwonenden zorgen en qua uitvoering passen bij de vormtaal van de openbare ruimte in Meerhoven;
- dat binnenwijkse autoverplaatsingen worden ontmoedigd;
- dat optimale ontsluitingsmogelijkheden voor fiets en openbaar vervoer worden geboden ten behoeve van de mobiliteit binnen de wijk, maar ook vanuit de wijk naar buiten;
- dat voor de fiets daarom wordt voorzien in een fijnmazig en kwalitatief hoogwaardig en verkeersveilig fietspadennet van directe verbindingen;
- dat voor het openbaar vervoer daarom veel intensiever gebruik wordt gemaakt van de aanwezige vrije infrastructuur ten einde de positie van openbaar vervoer ten opzichte van de auto aanzienlijk te versterken
- dat de auto in het straatbeeld een liefst ondergeschikte, maar in ieder geval een minder dominante rol krijgt dan in woonwijken te doen gebruikelijk - onder andere door terughoudend om te gaan met straatparkeren - hetgeen ten goede komt aan de verblijfskwaliteit;
- dat op plaatsen waar een grotere behoefte bestaat aan parkeervoorzieningen, de veroorzakers de mogelijkheid wordt geboden bij te dragen aan oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van parkeren op eigen terrein of tegen betaling op openbaar terrein;
- dat kinderen op straat moeten kunnen spelen en de ontsluitingswegen in de wijk veilig moeten kunnen oversteken;
- dat wordt ingezet op innovaties op het gebied van duurzame mobiliteit - overeenkomstig de uitstraling van Meerhoven;
- dat voor alle te nemen binnenwijkse maatregelen geldt, dat zij moeten bijdragen aan het daadwerkelijk oplossen of verzachten van knelpunten en niet tot het verplaatsen ervan naar elders in de wijk.

Er wordt dus niet wezenlijk afgeweken van de oorspronkelijke basisfilosofie. Het ideaalbeeld van de autoluwe wijk blijft in de aangescherpte visie onverkort bestaan. Nieuw is dat het binnen dat ideaalbeeld in bepaalde gevallen kan worden afgeweken van het autoluwe concept, mits de vertrekpunten altijd het richtinggevend kader vormen. Dergelijke afwijkingen zijn ook in de afgelopen jaren al gedaan, maar dat gebeurde vooral op ad hoc-basis, als reactie op



zware druk vanuit de wijk. Bovenstaande visie heeft de intentie met ad hoc maatregelen af te rekenen. Indien zich nu een knelpunt aandient - en dat kan vanuit de wijk zelf komen maar ook zijn veroorzaakt door het stadsbelang - moeten oplossingen vooraf altijd worden getoetst aan dat richtinggevend kader. Expliciet moet in beeld worden gebracht welke consequenties oplossingen hebben voor het functioneren van het Meerhovense verkeerssysteem als geheel en dan met name de autoluwe filosofie, waarop dit systeem gebaseerd is.



5

HOE VAN VISIE NAAR MAATREGELEN

5.1 Majeure knelpunten aanpakken in werkgroepverband

Vraag is nu hoe de hiervoor beschreven, geactualiseerde visie kan worden vertaald in concrete maatregelen. Het is voor de handliggend hiervoor met partijen rond de tafel te gaan zitten. Daarom wordt bij het gemeentebestuur voorgesteld één of meer werkgroepen in te stellen, waarin de hiervoor aangeduide 'majeure' knelpunten in Meerhoven in enkele gespreksronden worden geanalyseerd en waarvoor alternatieve oplossingen worden ontwikkeld en gewogen. Doel is in de werkgroep(en) tot gezamenlijk gedragen standpunten te komen. De werkgroepen worden bemenst met een combinatie van gemeentelijke deskundigen en vertegenwoordigers van bewoners. Zij zoomen in op de knelpunten in al hun samenhang en wegen alternatieve oplossingen op verschillende aspecten. Bewoners doen dat vanuit het belang van hun woonomgeving met kennis van de situatie ter plaatse, de gemeente vanuit het stadsbelang en met vakinhoudelijke deskundigheid. Ingeschat wordt dat twee werkgroepen in het leven kunnen worden geroepen. Eén daarvan concentreert zich op de autostructuur in relatie tot de ontsluitingsstructuur in de omgeving van Meerhoven. De ander neemt de parkeerproblemen onder de loep. Eventueel kunnen beide worden gecombineerd.

Er zijn enkele voorwaarden vooraf. De eerste is, dat vooraf geen enkele oplossing wordt uitgesloten. Elke ingebrachte optie wordt in een open dialoog zo objectief mogelijk op z'n effecten beoordeeld, waarbij uiteraard ook een eerste inschatting gemaakt wordt van de financiële en planologische haalbaarheid. Indien mogelijk wordt tevens nagegaan of de kosten en baten van op-



lossingen enigszins in balans zijn. De intentie van beide partijen is er een van 'we proberen hier gezamenlijk uit te komen'. Dat betekent, dat de gesprekken zich niet beperken tot het uitwisselen van de eigen standpunten - dat gebeurt nu per slot van rekening ook al - maar dat tevens geluisterd wordt naar de wederzijdse argumentatie. Er wordt in de gespreksronden gestreefd naar consensus, maar of dat altijd haalbaar is, is vooraf natuurlijk niet te zeggen.

Het proces in de werkgroep(en) mondt uit in - liefst een gezamenlijk gedragen - maatregelenpakket om de belangrijkste verkeersknelpunten in Meerhoven op te lossen. Dit maatregelenpakket wordt samen met de andere conclusies uit het evaluatieonderzoek voorgelegd aan het Eindhovense gemeentebestuur met het verzoek er mee in te stemmen. Het is vervolgens aan het bestuur om te bepalen of er financiële middelen beschikbaar zijn om het pakket uit te voeren. Sommige maatregelen zullen alvorens een besluit tot uitvoering kan worden genomen, eerst verder moeten worden uitgewerkt. Dat kan bijvoorbeeld nodig zijn ten aanzien van de planologische inpasbaarheid (bestemmingsplan!) of bij maatregelen die sterk ingrijpen op de belangen van derden. In die gevallen kan een eventueel besluit tot daadwerkelijke uitvoering waarschijnlijk pas (veel) later worden genomen.

Ongeacht de uitkomst van de afweging binnen het gemeentebestuur is het bovenomschreven proces zinvol. Het werk in de werkgroepen biedt immers de kans op eenduidige, transparante wijze het gemeentebestuur aan te geven waar in Meerhoven de pijn zit en wat er gedaan kan worden om die pijn op te lossen of op z'n minst te verzachten.

5.2 Knelpunten op straatniveau aanpakken in leefbaarheidsteams

De knelpunten op straatniveau zijn niet gebaat bij bespreking in Meerhoven-breed opgezette werkgroepen. De aard van de knelpunten is immers lokaal en in dat geval kan efficiënter gewerkt worden indien alleen de betrokken omwonenden aanschuiven. De gemeente Eindhoven kent al de leefbaarheidsteams - ook in Meerhoven - die bij uitstek geschikt zijn om knelpunten op straatniveau te bespreken en daarvoor maatregelen aan te dragen. Het heeft de voorkeur om deze teams een voldoende groot budget toe te bedelen, waaruit zij kunnen putten voor



het doen uitvoeren van maatregelen. Ervaringen elders leren dat dit de effectiviteit van de teams enorm vergroot. Concreet betekent het beschikbaar stellen van een uitvoeringsbudget, dat de teams *daadwerkelijk* de verantwoordelijkheid gaan voelen voor het oplossen van de geconstateerde knelpunten. Bovendien wordt ook de verantwoordelijkheid voor de keuze welke maatregel wel en welke maatregel niet teruggesteld bij de leefbaarheidsteams. Alles doen is geen optie, aangezien daarvoor het budget ontoereikend is. Uiteraard gaat een en ander onder begeleiding van de gemeente (zowel procesmatig als inhoudelijk), zodat de gemeente als verantwoordelijk wegbeheerder steeds het stadsbelang kan blijven bewaken.

5.3 Tijdpad

Ten opzichte van de oorspronkelijke planning is dit visiedocument met enige vertraging tot stand gekomen. Daarvoor is echter een goede reden: de discussies met zowel de externe betrokkenen als de interne betrokkenen (gemeente) bleken veel intensiever dan vooraf was ingeschat. Zo bleek het meer tijd te vergen ten aanzien van de probleemverkenning en de aangescherpte visie tot één algemeen gedragen formulering te komen. De stukken die nu voorliggen worden door betrokkenen breed gedragen, argumenten en gezichtspunten zijn uitgebreid ter tafel gekomen en diepgaand bediscussieerd. Dat heet 'communicatie', en dat stond vanaf het begin van deze evaluatie centraal.

Met enige vertraging dus wordt nu toegewerkt naar besluitvorming inzake de probleemverkenning en het visiedocument. Beide worden gezamenlijk aangeboden aan het gemeentebestuur, tezamen met een voorstel voor het beschikbaar stellen van budget voor het uitvoeren van maatregelen op straatniveau en het vervolg, zoals dat hierboven is omschreven. Naar verwachting wordt dit voorstel in november door het gemeentebestuur behandeld. Afhankelijk van de uitkomst wordt dan vanaf december van dit jaar - of daarna indien vertraging optreedt in de besluitvorming - gestart met de werkgroepen. Een einddatum voor dit proces wordt niet gegeven, aangezien dit afhankelijk is van de voortgang in de groepen.



Voor het werk op straatniveau kan worden ingehaakt op de planning voor de leefbaarheids-teams. Zij kunnen reeds met hun (inhoudelijke) werkzaamheden beginnen nog voordat een uitvoeringsbudget is vastgesteld, vooropgesteld natuurlijk dat zij over voldoende menskracht beschikken. Zowel budget als menskracht zijn onontbeerlijk voor een succesvol proces, waarbij bovendien moet worden aangetekend dat beide niet te lang op zich moeten laten wachten.



6

COLOFON

Opdrachtgever
Gemeente Eindhoven

Project
EHV0801/Evaluatie verkeerssituatie Meerhoven

Rapport
Visiedocument

Status
Definitief

Auteurs
ir. Berry Verlijdsdonk
Wendy van Bussel

Datum
December 2009

Kenmerk
RA09/000