



Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

Factsheets

Auteur
Mobycon

versie 2020

VESTDIJK Eindhoven

Kenmerken:

- Programmatisch werken
- Reductie autocapaciteit
- Luchtkwaliteit
- Verblijfsruimte

Doel(en)

De directe aanleiding voor de herindelings van de Vestdijk in Eindhoven, was de **overschrijding** van de **normen voor luchtkwaliteit**. Een middel om de luchtkwaliteit te verbeteren is de hoeveelheid doorgaand autoverkeer via de Vestdijk te verminderen. Hiertoe werd een praktijkopstelling/proefopstelling gerealiseerd met een andere verkeerscirculatie om te testen of hiermee de benodigde verbetering van de luchtkwaliteit gerealiseerd kon worden. Daarnaast paste het project goed binnen de ambities in het 'Binnenstadsplan' en 'Eindhoven op weg' om de **verblijfskwaliteit in de binnenstad te verbeteren**.

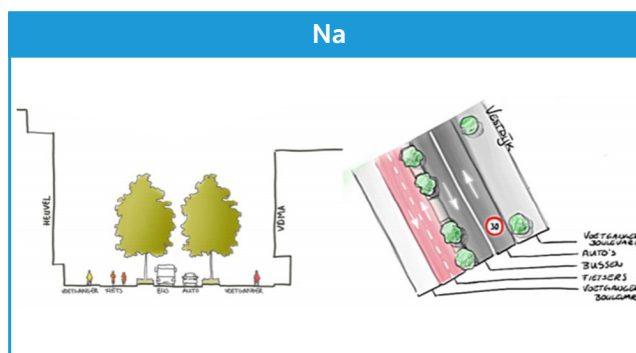
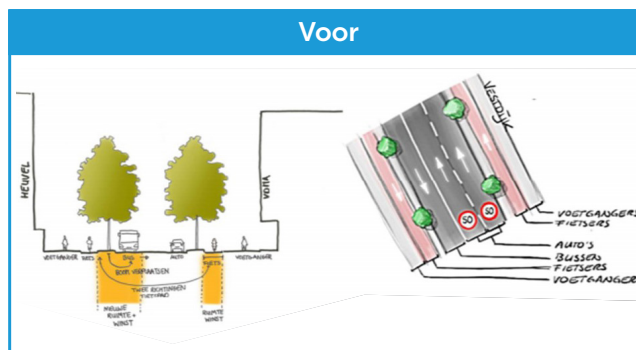


Achtergrond

Waar het voor de hand ligt om te starten met het optimaliseren van de ring en daarna andere straten in de binnenstad, is Eindhoven gestart met de Vestdijk. Dit vanwege de **financiering** van het project door **subsidies van NSL** (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), die druk legde op de snelle aanpassingen.

Maatregelen

Het autogebruik moest worden ingeperkt in dit specifieke gebied, waarbij zowel is ingezet op het **minder aantrekkelijk maken van de route voor de auto** (zeker voor doorgaand verkeer), als de **weg verbeteren voor duurzame alternatieven** als fietsen



Bron: Gemeente Eindhoven

en lopen. Dit heeft ertoe geleid dat er op de Vestdijk slechts één rijbaan is overgebleven voor de auto (het was eenrichtingsverkeer met 2 rijbanen) en de maximum snelheid van **50 naar 30 km/u** is gegaan. Daardoor is er meer ruimte voor fietspaden (4,5 meter), voetpaden en groen – grote bomen, bloemen en planten die in de winter groen blijven – gecreëerd. Daarnaast zijn er meer **mogelijkheden voor ondernemers-initiatieven**



gecreëerd door de ruimte op het trottoir en is er een grote innovatieve aquabase/wateropvang gerealiseerd waar regenwater uit de omgeving kan worden opgevangen.



Financiering

De herindelings van de Vestdijk was erg kostbaar, omdat er over de gehele breedte van de weg – als gevolg van de inpassing van de innovatieve aquabase – diep gegraven moest worden. Naast de **subsidies vanuit NSL**, is het project grotendeels gefinancierd vanuit **eigen middelen**. Er is geld gekomen uit een aantal potjes voor thema's als waterhuishouding en klimaatbeheer, vergroening, mobiliteit en het Europese project Unalab.

Ontwerp

Al vanaf de ontwerpfase is een **bouwteam** georganiseerd. Hierdoor zaten de aannemer en de door de aannemer meegebrachte ontwerper vanaf het VO aan tafel. Dit was een bijzondere keuze, omdat zij meestal pas bij de uitvoering worden ingezet. Toch was deze keuze bewust, omdat zij op deze manier vooraf mee konden denken over mogelijke obstakels in de uitvoer van de ontwerpen. De uitvoering was immers erg complex, vanwege de grote afgraving en de gemeente niet wist wat zij precies kon verwachten (o.a. archeologie, explosieven, vervuiling etc.). Deze **technische ondersteuning heeft het proces versneld** en zorgde er voor dat sommige stappen gelijktijdig konden worden uitgevoerd.



Bron: Jasper Scheffers Fotografie

Participatie

Participatie vond vooral plaats in de vorm van een **klankbordgroep** met bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Zij hebben tijdens het ontwerp en de uitvoering meegepraat en meegedacht.

De uitgangspunten voor de herprofilering lagen op hoofdlijnen al vast en daarover was dan ook geen discussie. Daarnaast heeft de gemeente veel **één op één contact** gehad met **ondernemers**. De winkels/hotels wilden tijdens het bouwproces en ook daarna goed bereikbaar blijven en hadden hier allen een eigen kijk op. Om hier goed naar te luisteren is er bij iedere stakeholder een accountmanager van de gemeente langs geweest om persoonlijk te praten over mogelijke problemen en oplossingen. Dit contact was plezierig en heeft ervoor gezorgd dat er nauwelijks gedoe is geweest en was de moeite meer dan waard.

Naast de contacten met de direct betrokkenen, is er ook geprobeerd om **bezoekers te informeren** over de werkzaamheden. Dit verliep echter moeizaam en er ontstonden lange files in de hele stad. Deze waren met name het gevolg van hardnekkig gedrag van bezoekers van buiten de (binnen)stad. Doordat de stad erg vol was verplaatste het doorgaande verkeer zich door woonwijken en ging de leefbaarheid in de stad achteruit. Ondanks de problemen heeft de gemeente er alles aan gedaan om de doorstroom te verbeteren en de mensen **via social media, matrix-borden en websites** – zelfs in België – te informeren over de werkzaamheden en alternatieve routes.

Evaluatie en resultaten

Op dit moment is de laatste fase van het project nog in uitvoering, waardoor het te vroeg is om definitief te oordelen. Wel wordt er al meer gebruik gemaakt van de trottoirs door voetgangers en ondernemers en de verbreding van de fietspaden zorgt voor

meer comfort. De **direct betrokken stakeholders** zijn dan ook **tevreden**, al hadden de ondernemers liever meer parkeerplaatsen gehad. Daarnaast is er verblijfskwaliteit gerealiseerd door het vele groen. Het is een integraal ontwerp geworden met oog voor detail en wordt er positief gereageerd door gebruikers. Ondanks de complexiteit en hoge kosten wordt er positief op teruggekeken.



Bron: Gemeente Eindhoven

Belangrijkste lessen

- Heb bestuurlijk lef en zet door. Met een compromismodel heb je net niks.
- Niet alleen functioneel oplossen, maar maak het ook mooi. Dan worden mensen altijd blijer.
- Een goed participatieproces met veel tijd aan de voorkant verdient zich terug.
- Werk bij voorkeur vanuit een integrale visie op verkeer.