



Raads *informatie*brief

Betreft evaluatie Meerhoven.

Inleiding

In de raadsvergadering van 22 april 2008 heeft wethouder Van Merrienboer uw raad toegezegd een evaluatieonderzoek uit te voeren naar de verkeerssituatie van Meerhoven en Flight Forum. Op 16 december 2008 is een raadsinformatiebrief naar uw raad gezonden waarin uw raad heeft geïnformeerd over de opdrachtverstrekking, de planopzet en de planning. Het evaluatieonderzoek is inmiddels afgerond.

Besluit van college van burgemeester en wethouders

Wij hebben besloten:

- 1 de evaluatie Verkeerssituatie Meerhoven vast te stellen;
- 2 in te stemmen met het voorgestelde proces om tot maatregelen te komen;
- 3 deze voorstellen financieel invulling te geven bij het opstellen van de werkplannen en - zo nodig - nader af te wegen bij de begroting van 2011 e.v.

Argumenten

- 1.1 *De evaluatie is afgerond en de bevindingen zijn vastgelegd in twee rapportages.*
- 1.2 *De resultaten van de evaluatie zijn niet strijdig met het vigerende beleid.*
- 1.3 *De evaluatie geeft een goed inzicht hoe de knelpunten in de verkeerssituatie in Meerhoven zijn ontstaan.*

Meerhoven is ontwikkeld in de jaren '90, een tijd waarin op nationaal niveau, werd ingezet op beteugeling automobiliteit. Voor de planologische opzet van Meerhoven was dat tijdstip van wezenlijke invloed. Met sturende maatregelen, zoals het aanbieden van kwalitatief Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en het realiseren van een goede fietsinfrastructuur en tegelijkertijd door de fysieke ruimte voor het autoverkeer te beperken werd getracht de groei van de automobiliteit te sturen.

Hoewel het autoluwe concept er voor de definitieve situatie goed uit zag is de praktijk weerbarstiger gebleken. In de beginfase van de realisatie van

Meerhoven zijn tijdelijke maatregelen getroffen die slecht aansloten op het basisconcept, ook de autoluwe ontsluitingsstructuur is in de eerste periode nog niet beschikbaar. Tevens waren kwalitatieve fietsvoorzieningen en het geplande HOV nog niet gerealiseerd. Winkel- en sociale voorzieningen ontbraken in die beginperiode. Hierdoor waren bewoners op locaties buiten Meerhoven aangewezen. Hierdoor was er van beperken van de mobiliteitsbehoefte geen sprake en namen deze eerder toe. Een gewoonte, die velen ook nu nog volgen en die in gaat tegen het autoluwe concept van de wijk.

Al snel na de aanvang van de bouwactiviteiten in Meerhoven deden zich knelpunten voor, die de verkeerskundige opzet van de wijk ter discussie stelde. Dat kwam onder meer tot uiting in een groot aantal verkeersgerelateerde klachten uit de wijk. De ingrepen die naar aanleiding van deze klachten werden gedaan, waren niet altijd conform het autoluwe concept.

1.4 De toekomstvisie, zoals deze in de evaluatie is weergegeven niet wezenlijk afwijkt van de oorspronkelijke opzet van Meerhoven.

Het autoluwe concept nu loslaten is geen reële optie. Omdat daarmee alle gerealiseerde delen van Meerhoven ter discussie komen te staan, omdat het autoluwe element in tal van details in de wijk is verwerkt. Het is tevens niet wenselijk, omdat het autoluwe concept op zich (op enkele knelpunten na) goed functioneert, dat in de loop der jaren naar aanleiding van klachten op een aantal punten concessies zijn gedaan doet daar niets aan af. Bovendien hebben veel bewoners van Meerhoven er bij het bepalen van hun woonomgeving doelbewust voor 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. Dit moet er toe leiden dat Meerhoven haar bewoners een verkeersstructuur biedt die past in het huidige wensbeeld. Er kan keuzevrijheid in verplaatsingswijze geboden worden, maar aansluitend op de gewenste duurzame leefomgeving worden hier wel grenzen aan gesteld. Er wordt dus niet wezenlijk afgeweken van de oorspronkelijke basisfilosofie. Het ideaalbeeld van de autoluwe wijk blijft in de aangescherpte visie onverkort bestaan.

2.1 Aanpak knelpunten op wijkniveau

Voorgesteld wordt voor de majeure knelpunten twee werkgroepen in te stellen. 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. In de werkgroepen worden de 'majeure' knelpunten in enkele gespreksronden geanalyseerd. Vervolgens zullen



alternatieve oplossingen worden ontwikkeld en gewogen. Doel van de werkgroep(en) is om tot gezamenlijk gedragen standpunten te komen. Van belang voor het welslagen van de werkgroepen is dat vooraf geen enkele oplossing wordt uitgesloten.

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.

2.2 Aanpak knelpunten op straatniveau.

De Meerhovense leefbaarheidteams zijn bij uitstek geschikt om knelpunten op straatniveau te bespreken en daarvoor maatregelen aan te dragen. De aard van de knelpunten is immers lokaal en in dat geval kan efficiënter gewerkt worden indien alleen de betrokken omwonenden aanschuiven. Hiervoor dienen de leefbaarheidteams wel over een adequaat budget te beschikken om lokale maatregelen ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Ook de verantwoordelijkheid voor de keuzes van maatregelen gelegd bij de leefbaarheidteams. De leefbaarheidteams zullen worden begeleid door de gemeente (zowel procesmatig als inhoudelijk), zodat de gemeente als verantwoordelijk wegbeheerder steeds het stadsbelang kan blijven bewaken.

3.1 Bij de nadere uitwerking van de concrete maatregelen worden ook de financiële consequenties in beeld gebracht.

Nadat de evaluatie is vastgesteld zullen de voorstellen worden meegenomen in de werkplannen en de begroting van 2011 en zal, indien nodig, een financieel voorstel gedaan worden in de Kadernota 2011.

Communicatie

Direct betrokkenen, de deelnemers aan de externe projectgroep, zullen door de projectleider worden geïnformeerd. De overige bewoners van Meerhoven zullen door middel van een artikel in het Meernieuws worden geïnformeerd.

Planning en uitvoering

Aansluitend aan het vaststellen van de evaluatie kan worden begonnen met de aanpak van de 'majeure' knelpunten op wijkniveau. Het eerste knelpunt wat met prioriteit op de agenda staat spitst zich toe op de verkeersstructuur van Meerhoven-Zuid; de Meerhovendreef en de Grasdreef. Naar verwachting kunnen hierover medio 2010 concrete voorstellen worden geformuleerd. De aanpak van knelpunten op straatniveau vergt implementatie in de bestaande leefbaarheidteams en het toekennen van adequaat budget. Met het benoemen van knelpunten en het bedenken van oplossingen kan in 2010

A

worden begonnen, daadwerkelijke uitvoering van maatregelen is pas in 2011 aan de orde.

Ter inzage gelegde stukken

Rapportage evaluatie Verkeerssituatie Meerhoven, het Visiedocument,

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

A. Brunninkhuis, secretaris

LF10016383