



Mobiliteitsbeleid voor een aantrekkelijke openbare ruimte

# Eindhoven op

Eindhoven bracht vorig jaar een langetermijnvisie (planhorizon 2040) op mobiliteit uit. In 'Eindhoven op weg' wordt onder meer beschreven hoe extra ruimte voor de voetganger kan bijdragen aan een aantrekkelijker binnenstad. Herman Kerkdijk heeft als stedenbouwkundige deze ruimtelijke component in de mobiliteitsvisie gestalte gegeven, in samenwerking met Erik van Hal en Jan Willem Hommes, beiden verkeersplanoloog.

**D**e mobiliteitsvisie is in november 2013 in de gemeenteraad met maar één tegenstem aangenomen, daar zijn we best trots op' vertelt Herman Kerkdijk. 'De visie legt namelijk de nadruk op voetgangers en openbaar vervoer in de binnenstad. Verantwoordelijk VVD-wethouder Joost Helms hoorde binnen zijn partij de opmerking dat deze visie niet zou misstaan voor een wethouder van Groen Links.' Dat de visie toch zo breed wordt gesteund, komt volgens Kerkdijk doordat goed is uitgelegd naar burgers en politiek waar het allemaal toe dient, en dat gaat verder dan mobiliteit alleen. 'Wat voor

stad willen we zijn?' is de vraag die in dit verband wordt gesteld. Kerkdijk licht toe: 'Eindhoven is een stad die haar identiteit ontleent aan technologie, design en kennis en door middel van allerlei samenwerkingen haar economische kracht ontwikkelt als centrum van de Brainport-regio. Dat trekt relatief veel hoogopgeleide en creatieve mensen aan. Die zijn gesteld op een aantrekkelijke binnenstad met een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijf. Op dit moment is de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad onvoldoende voor wat de stad wil uitdragen.'



◀ Herman Kerkdijk:  
'Wat voor stad willen  
we zijn?'

# weg

## Onze leidraad is 'slow motion - fast forward': langzaam waar het kan, snel waar het moet

Kerkdijk vervolgt: 'Eindhoven heeft geen aantrekkelijke historische binnenstad zoals bijvoorbeeld 's-Hertogenbosch of Maastricht. Het is van oorsprong een stadje van slechts 60 hectare dat vanaf 1920 van de één op de andere dag honderd keer groter werd door samenvoeging met de vijf omliggende dorpen. Naast de historische radialen die naar de dorpen leidden, zorgen nieuwe radiale verbindingen voor goede en snelle verbindingen met het landelijke wegennet. Een ringweg om het centrum verbindt de verschillende radialen met elkaar. Door deze structuur is Eindhoven tot op de dag van vandaag een stad die uitstekend toegankelijk is voor auto's, met bovendien volop parkeergelegenheid.' De mobiliteitsvisie wil deze goede autobereikbaarheid in tact laten, maar kijkt wel of het op sommige plekken een tandje minder kan door alleen bestemmingsverkeer toe te laten en niet langer doorgaand verkeer. Kerkdijk: 'De Ringweg van Eindhoven is ongeveer 14 kilometer lang en heeft 23 manieren om de binnenstad in te komen. We denken dat ook met minder inlaatpunten de autobereikbaarheid van de binnenstad uitstekend blijft. We

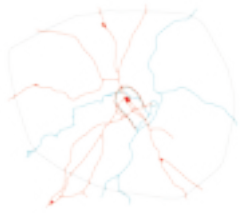
kunnen dus differentiëren. Onze leidraad daarbij is 'slow motion - fast forward': langzaam waar het kan, snel waar het moet. De historische radialen hebben van oudsher nog steeds een sterke sociale, verbindende functie. Mensen doen er hun boodschappen, spreken elkaar, verblijven er. Voor deze radialen, zoals de Kruisstraat en de Hoogstraat, willen we de voetganger meer ruimte geven door bredere stoepen te maken en smallere rijbanen bijvoorbeeld door fietsstraten te introduceren, gecombineerd met meer parkeerplekken. Middenstanders hoeven niet te vrezen voor minder klanten die met de auto komen. Integendeel, want parkeren wordt makkelijker.'

### **Binnenstad voor de voetganger**

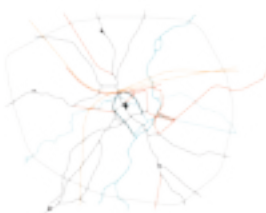
Ook in de binnenstad zelf zal de ruimte voor de auto minder worden ten faveure van de voetganger. 'De binnenstad is eigenlijk te klein voor de stad als geheel, er is al langere tijd sprake van druk over de binnenring heen', zegt Kerkdijk. 'We vinden het daarom logisch om de binnenstad nog meer af te stemmen op de voetganger, zodat de binnenstad functie meer tot zijn recht kan komen. Concreet betekent dit, dat er van het circuit door de binnenstad ▶



## Eindhoven is meerdere steden tegelijk



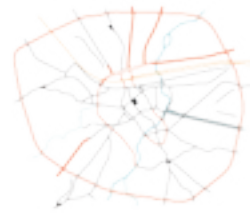
... de middeleeuwse marktstad



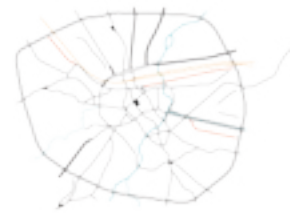
... de industriestad



... 'company town'



... de wederopbouwstad



... de stad van nu

soms een rijbaan afgaat, en soms zelfs twee, zodat daar voetgangers en fietsers de ruimte krijgen. Ook oversteekplaatsen worden prettiger voor de voetganger doordat er een minder brede rijbaan is om over te steken. Straten krijgen weer - na meer dan veertig jaar afwezigheid in de binnenstad - een herkenbaar, rustig en logisch profiel. Juist omdat Eindhoven niet een 'gewone' historische binnenstad heeft, hechten wij bijzonder veel waarde aan onze historische ruimtelijke structuur die wél nagenoeg

volledig in tact is. Door de aanleg van straten en stoepen wordt deze ruimtelijke structuur weer duidelijk herkenbaar. We willen ook graag eenheid in het ontwerp van de verschillende straten brengen, met bijvoorbeeld overal dezelfde klinkersoorten. Het materiaal van de stoepen daarentegen kan per stadsdeel verschillen. Kortom, wij willen een moderne, eigentijdse stad zijn op een ruimtelijk herkenbare historische ondergrond.'



► Neckerspoel: bestaande situatie en mogelijke situatie.



### Voetgangersroutes

Van het centrum de stad uit wordt ruimte gemaakt voor specifiek ontworpen voetgangersroutes, zoals naar de spoorzone met daarin de voormalige Philipsgebouwen (ook wel bekend onder de naam Strijp-S) ten noordwesten van de binnenstad, naar de Fontys Hogeschool en naar de TUE nabij het station. Deze laatstgenoemde is een autonome voetgangersstrook van 3,5 à 4 meter breed met speciale, herkenbare verlichting die zich als een serpentine door het Dommeldal heen slingert. Het is de bedoeling dat dit ontwerp wordt doorgetrokken naar de binnenstad. Een strakke tijdsplanning hiervoor kan Kerkdijk niet geven. 'We hebben geen uitvoeringsprogramma in de visie opgenomen, er is dus ook geen budget voor het uitvoeren van plannen apart gezet. Je moet zien mee te liften op herinrichtingsplannen in de stad die vanuit onderhoud of reconstructie toch al zouden plaatsvinden, en zorgen dat in het ontwerp deze routes hetzij meteen, hetzij in de nabije toekomst kunnen worden opgenomen. In het gebied rond de Emmasingel doet zo'n kans zich voor met de reconstructie van de Frederiklaan en nieuwe ontwikkelingen in het Emmasingelkwadrant. We ontwerpen de nieuwe routes als het ware stukje bij beetje aan elkaar.'



◀ Vonderweg, bestaande situatie en mogelijke situatie.



◀ Keizersgracht, bestaande situatie en mogelijke situatie.



◀ Hoogstraat, bestaande situatie en mogelijke situatie.

## Tenslotte: ruimte en mobiliteit verbinden

De mobiliteitsvisie van Eindhoven is in meerdere opzichten vernieuwend te noemen. Het meest opvallend is dat in grote delen van de stad de voetganger het uitgangspunt is van mobiliteitsbeleid in plaats van restpost. Verder valt op dat de link met de kwaliteit van de openbare ruimte nadrukkelijk wordt gelegd: hoe kan de mobiliteitsvisie helpen om van Eindhoven die aantrekkelijke stad te maken die kenniswerkers en creatievelingen zo vurig wensen? Tenslotte valt op dat er geen strakke tijdsplanning is, en dat er moet worden ingespeeld op andere initiatieven. Eindhoven oogst

met de mobiliteitsvisie inmiddels ook belangstelling van andere steden. Kerkdijk heeft onder meer collega's uit Utrecht op bezoek gehad. Hij laat bij zo'n gelegenheid wel weten dat iedere stad om een andere aanpak vraagt, onder andere vanwege de omvang en de ruimtelijke ambities. Maar één boodschap kan wel aan elke gemeente worden afgegeven: 'Er is nog zoveel te winnen door ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid van meet af aan op elkaar af te stemmen. De intensieve manier van samenwerken tussen stedenbouw en verkeersplanologie heb ik als zeer inspirerend en leerzaam ervaren. Het heeft geresulteerd in een visie waarin de som der delen meer is geworden dan wat beide disciplines apart te bieden hebben.' ●