



Verkeersbesluit Vestdijk e.o



Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven neemt een verkeersbesluit voor de volgende straten:

- Vestdijk
- Raiffeisenstraat
- Kanaalstraat
- Ten Hagestraat
- Bleekstraat
- Bleekweg
- Geldropseweg (Stratumsedijk – Hertogstraat)
- Geldropseweg (aansluiting Tongelresestraat)
- Hertogstraat
- Hertog Hendrik van Brabantplein

Bovengenoemde wegen zijn allen bij de gemeente Eindhoven in beheer. De gemeente gaat de Vestdijk herinrichten, om een volgende stap te zetten naar een gezonde en aantrekkelijke stad. In het voorjaar van 2017 is er gestart met de realisatie van een Praktijkopstelling, waarmee er voorafgaand aan de definitieve herinrichting, gemonitord en geëxperimenteerd is in de praktijk.

Aanleiding

De overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit is de initiële aanleiding om bovengenoemde straten te reconstrueren. Daarvoor is het noodzakelijk een reductie van het aantal motorvoertuigen van minimaal 40% te bereiken op de Vestdijk tussen Ten Hagestraat en Stationsweg. Daarnaast is het noodzakelijk om maatregelen te nemen in het kader van de klimaatopgave, zoals ontharden, vergroenen en betere waterberging. Zo ontstaan tegelijkertijd kansen en mogelijkheden voor verbetering van de verblijfskwaliteit van de binnenstad; een plek waar je graag wilt vertoeven.

Na een uitgebreid participatieproces heeft het college van B&W in februari 2017 besloten om de nieuwe verkeerscirculatie met een tijdelijke inrichting te realiseren middels een Praktijkopstelling. In maart 2017 is hiervoor een verkeersbesluit genomen en zijn verschillende bezwaren ingediend.

De Federatie Ondernemersverenigingen Eindhoven (FOE) heeft het verzoek neergelegd om tot de realisatie van de werkzaamheden, twee rijstroken (in noordelijke richting) ten zuiden van het kruispunt Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat terug te brengen. In dit verkeersbesluit is dit verzoek opgenomen.

Daarmee heeft dit verkeersbesluit drie verschillende doelen:

- 1) Het nader onderbouwen van de belangenafweging van het bestaande verkeersbesluit Praktijkopstelling Vestdijk.
- 2) Het terugbrengen van twee rijstroken in de Hertogstraat en de Vestdijk (tussen Hertogstraat en de Kleine Bleekstraat) tot start van uitvoering definitieve herinrichting.
- 3) Nieuwe verkeerssituatie na definitieve herinrichting Vestdijk. Het Voorlopig Ontwerp is samen met stakeholders opgesteld en is uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp.

Wettelijk kader

De volgende beslispunten zijn voor het terugbrengen van de oorspronkelijke situatie ten zuiden van het kruispunt Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat en zijn van toepassing in de periode tot start van de realisatie van de definitieve herinrichting Vestdijk (zie kaart: VKB-20180002):

- Het opheffen van een fietsstrook in noordelijke richting op de rechter rijstrook van de Vestdijk tussen Geldropseweg en Ten Hagestraat (doorgetrokken streep en fietspictogrammen).
- Het instellen van het bestaand fietspad in noordelijke richting langs de Vestdijk tussen Geldropseweg en Ten Hagestraat
- Versmallen van huidige fietsstrook in noordelijke richting in de Hertogstraat tussen Hertog Hendrik van Brabantplein en Geldropseweg (doorgetrokken streep en fietspictogrammen).
- Instellen van wettelijke maximum snelheid 50 km/u op de Vestdijk tussen Geldropseweg en Kanaalstraat



- Instellen van wettelijke maximum snelheid 50 km/u op de Hertogstraat

De volgende beslispunten zijn aanvullend op het verkeersbesluit Praktijkopstelling Vestdijk e.o. van maart 2017 en worden na realisatie van de definitieve herinrichting Vestdijk geëffectueerd (zie kaart: VKB-20170014).

- Instellen van een fietspad (borden G11 en OB505) op de Vestdijk, Hertogstraat en Geldropseweg (diverse keren)
- Het opheffen van het bestaand fietspad in noordelijke richting langs de Vestdijk ter hoogte van de geregelde kruisingen en de bushalte Dommelstraat
- Het opheffen van de huidige fietsstrook in noordelijke richting in de Hertogstraat tussen Stratumsewijk en Geldropseweg
- Instellen van een bushalte (bord L03b) op de Vestdijk aan de oostzijde ter hoogte van Annahof
- Opheffen van bushalte op de Vestdijk aan de oostzijde ter hoogte van de oversteek Nieuwstraat
- Instellen van twee laad- en loszones (E07) op de Vestdijk aan de oostzijde voor en na oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
- Opheffen van de taxistandplaats op de Vestdijk (westzijde) ter hoogte van oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
- Instellen van een taxistandplaats (E05) op de Vestdijk (oostzijde) ter hoogte van oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
- Het instellen van een keerverbod op het kruispunt Ten Hagestraat-Kanaalstraat-Tramstraat
- Instellen van een rijstrookindeling (bord L04-2a) op de Vestdijk ten zuiden van kruispunt met Ten Hagestraat
- Instellen van een bushalte (bord L03b) op de Vestdijk aan de westzijde ten noorden van Oude Stadsgracht
- Opheffen van de bushalte op de Vestdijk aan de westzijde ten zuiden van Oude Stadsgracht

Het gemeentebestuur is bevoegd tot het nemen van het verkeersbesluit. De basis hiervoor is artikel 18, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet 1994.

De onderstaande belangen vormen de basis voor het uiteindelijke verkeersbesluit. Zij staan in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;

Verkeerssituatie ontwikkelen naar een definitieve situatie

De huidige Praktijkopstelling wordt in twee stappen naar een definitieve situatie gebracht. Dit is opgenomen in de volgende bijlagen:

1. Gedeeltelijk opheffen Praktijkopstelling ten zuiden van de knip. Kaart: VKB-20180002
2. Definitieve situatie (cf. Definitief Ontwerp). Kaart: VKB-20170014

Het kaartmateriaal is ook te vinden via de website: <https://www.eindhoven.nl/projecten/beleef-de-vestdijk/voorlopig-ontwerp>.

Relevante documenten :

- Gemeente Eindhoven (2013) Eindhoven op Weg. Duurzaam verbinden van mensen en locaties in Eindhoven veelzijdige stad.
- Gemeente Eindhoven (2016) Binnenstadvisie 2025. Internationale hotspot en de weg daarnaartoe.
- RHDHV (februari 2016) Verkeersonderzoek Vestdijk. Scenario's 'In Balans' en 'Rondje Binnenstad'
- RHDHV (januari 2017) Herinrichting Vestdijk. Verkeersafwikkeling en ontwerpkeuzes.
- Gemeente Eindhoven (oktober 2017) Notitie monitoring Praktijkopstelling Vestdijk
- Gemeente Eindhoven (december 2017) Voorlopig Ontwerp Vestdijk

Belangena fweging i nhoudelijk

De keuze voor de introductie van de nieuwe verkeerscirculatie op de Vestdijk is onderdeel van een lang proces met verschillende stappen en onderdelen. Vanuit verschillende visies die samen met de stad zijn opgesteld, zijn de kaders en randvoorwaarden voor en tijdens het project meegenomen. Het gaat hier o.a. om de ruimtelijke mobiliteitsvisie Eindhoven op Weg en de Binnenstadvisie. Na deze twee visies worden de verschillende stappen in het project toegelicht.

Eindhoven op Weg

De herinrichting Vestdijk is een uitwerking van de ruimtelijke mobiliteitsvisie Eindhoven op Weg uit 2013. Deze visie is opgesteld in samenwerking met stakeholders uit de gehele stad, zoals bewoners, ondernemers (o.a. SDBE, CBRE) en belangenorganisaties. Op basis van input vanuit stakeholders en diverse onderzoeken zijn onder andere de volgende concrete uitgangspunten vastgelegd:



- Overbodig maken van de Binnenring als aaneengesloten ring voor doorgaand autoverkeer met inachtneming van het blijvend faciliteren van bestemmingsverkeer
- Alternatieve verkeerscirculatie ter voorkomen van doorgaand autoverkeer door het centrum
- Parkeergarages zijn goed bereikbaar met logische inprikkers vanaf de Ring
- 'Plaats maken' op de Binnenring:
 - o in principe één rijstrook voor autoverkeer; inzet voor verblijfsklimaat
 - o daar waar noodzakelijk (bijv. toegang parkeergarages of kruising, mogelijk één extra opstelstrook
 - o 'plaats maken' voor verbetering kwaliteit openbare ruimte en oversteken van voetgangers en fietsers door nader onderzoek naar 'knips'
- Barrières voor voetgangers in het centrum opheffen
- Binnen de Ring 30 km/u, 'auto te gast', met uitzondering van radialen zoals Kanaalroute

Binnenstadvisie

Op 27 september 2016 is de Binnenstadvisie vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visie staat benoemd dat de Eindhovense binnenstad meer verblijfskwaliteit moet krijgen met meer focus op lopen, fietsen en het openbaar vervoer en beperking van het autoverkeer (strategielijn 4: Menselijke Krachten). Er worden uitspraken gedaan als: "we halen de dominantie van de auto eruit. We willen een gezonde, aantrekkelijke binnenstad" en "we heffen barrières tussen gebieden op". De visie is opgesteld samen met vele stakeholders uit de binnenstad.

Start van het project herinrichting Vestdijk

In februari 2014 is door het programma Nationaal Sanering Luchtkwaliteit (NSL) financiële middelen (4 miljoen) beschikbaar gesteld om het grootste luchtkwaliteitsknelpunt in Eindhoven (de Vestdijk) op te lossen. Richtinggevend is het wegnemen van het luchtkwaliteitsknelpunt voor NO₂. Dit kan op verschillende manieren, onder andere: minder verkeer, minder congestie, schoner verkeer, andere ruimtelijke structuur, andere weersomstandigheden of een andere achtergrondconcentratie. Uit berekeningen bleek dat een structurele verkeersreductie van ca. 10% voldoende was om het NO₂-knelpunt op te lossen. De ontwikkeling van schoner wordende voertuigen was hier in meegenomen.

Aan de hand van de eerder vastgestelde uitgangspunten uit Eindhoven op Weg is het project Vestdijk opgestart. In een sessie met stakeholders in juli 2015 is vastgesteld welke uitgangspunten er mee worden genomen in dit project. Hiervan is een verslag van gemaakt. CBRE en Pullman waren uitgenodigd. Pullman was vertegenwoordigd op 1 juli.

Opstellen basisscenario's

Na vaststellen van de kaders en uitgangspunten en de sessie met stakeholders zijn er in het najaar van 2015 en het voorjaar van 2016 verschillende basisscenario's opgesteld. Deze basisscenario's geven op grote lijnen aan welke verkeersstromen er verschuiven en verwacht mogen worden op de Ring en het gebied binnen de Ring. De uitgangspunten uit Eindhoven op Weg zijn hiervoor leidend geweest.

Deze uitgangspunten zijn ingevoerd in het Aimsun verkeersmodel door adviesbureau RHDHV. Deze software kan zowel op stadsniveau als op lokaal niveau de verkeerseffecten berekenen. Het vastgestelde regionale verkeersmodel SRE3.0 is de input voor dit verkeersmodel.

Bij het doorrekenen is uitgegaan van twee basisscenario's: Rondje Binnenstad en Binnenstad in Balans. Deze twee basisscenario's zijn verder uitgewerkt in het onderzoek van RHDHV (feb 2016). Het basisscenario Binnenstad in Balans is afgefallen door de grote impact op de Ring, de veelheid aan effecten elders en de omvang van te nemen maatregelen om dit scenario op korte termijn te realiseren. Het *voorkeurs-scenario* 'Rondje Binnenstad' bestaat uit de volgende drie maatregelen:

- Terugbrengen van de Binnenring van twee naar één autorijstrook
- Eenrichtingsverkeer op de volledige Binnenring (ook de Vestdijktunnel)
- Snelheidsregime van 50km/h naar 30 km/h

Een belangrijke conclusie van het rapport is dat het gedeeltelijk afsluiten van de Vestdijktunnel een grote druk op de Ring Noord Oost en de Fuutlaan genereert. Momenteel wordt er een studie uitgevoerd naar het opwaarderen van de Ring Noord Oost. Dergelijke grotere investeringen bieden op de korte termijn echter geen oplossing. Zonder investeringen op deze wegen, zal dit leiden tot bereikbaarheidsproblemen. Daarom is er gekozen voor het voorkeursmodel 'Rondje Binnenstad 2b'. De Vestdijktunnel blijft in twee richtingen voorlopig gehandhaafd.

De conclusie van het onderzoek:

"Het scenario 2b Rondje Binnenstad met Vestdijktunnel in twee richtingen geniet op basis van de geringe uitstralingseffecten en beperkte infrastructurele aanpassingen de voorkeur. Het stagnerende



autoverkeer op de Vestdijk is een belangrijk aandachtspunt. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om te komen tot een afname van het stagnerende verkeer op de Vestdijk. Deze maatregelen kunnen gezocht worden in het optimaliseren van de verkeersregelingen, het aanpassen van de verkeerscirculatie en beïnvloeding van het doorgaande autogebruik in het centrum door middel van doseren. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen hiervoor geschikt zijn. Daarbij is de visie Eindhoven op Weg richtinggevend."

Uitwerken van basisscenario's

De conclusies uit het rapport van RHDHV leiden tot de uitdaging om een goede balans te vinden tussen verkeersreductie op de Vestdijk en behoud van goede bereikbaarheid parkeergarages/bestemmingsverkeer. Aangezien vanuit de gewenste ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit het terugbrengen van twee naar één rijstrook een uitgangspunt is, is er gezocht naar een verkeersreductie van ca. 40 tot 50%. Zodoende wordt ook de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gewaarborgd bij een beperkter beschikbaar wegprofiel.

Uit de analyse van RHDHV is gebleken dat wanneer enkel de maatregelen uit het *voorkeursscenario* worden ingevoerd, dit leidt tot een reductie van 20 tot 30%. Om deze reden is er gezocht naar het aanpassen van de verkeerscirculatie op de Vestdijk

Uiteindelijk is er een pakket van vier basismaatregelen naar voren gekomen, waarin voldaan wordt aan de eerder geformuleerde randvoorwaarden.

- Terugbrengen van twee naar één autorijstrook
- Eenrichtingsverkeer op volledige Binnenring
- Snelheidsregime van 50 km/u naar 30 km/u
- Knip op de Vestdijk ter hoogte van de Ten Hagestraat (doorgaand autoverkeer zuid-noord is via de Vestdijk niet meer mogelijk).

In juli 2016 kwam, nadat de vier maatregelen zijn opgesteld, de jaarlijkse update over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit voor de uitvoering van het NSL. De langzamere verschoning van het wagenpark (dieselgate, sjoemelsoftware) heeft een grote impact op de randvoorwaarde voor het NSL. Op basis van de nieuwe gegevens is voor verbetering van de luchtkwaliteit een verkeersreductie van 40% noodzakelijk. Bij het opstellen van het maatregelenpakket is al uitgegaan van vergelijkbare verkeersreducties, aangezien dit door de gewenste versmalling naar één autorijstrook ook voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling noodzakelijk is.

Participatieproces

In de zomer van 2016 is een uitgebreid en innovatief participatieplan opgesteld, waarbij de hele stad betrokken is. Hieruit is de website www.beleefdevestdijk.nl voortgekomen met een 3D-model, om te laten zien hoe een toekomstige Vestdijk er uit kan komen te zien.

In oktober 2016 zijn verschillende avondbijeenkomsten gehouden, met verschillende doelgroepen. De plannen zijn daar gepresenteerd mét de randvoorwaarden waaraan dient te worden voldaan. Tijdens de avonden konden aanwezigen (ondernemers, bewoners Vestdijk, bewoners omliggende wijken, etc.) aandachtspunten inbrengen. Dit kon ook middels de website en tijdens een continue presentatie tijdens de Dutch Design Week 2016 in het stadhuis.

Tijdens de participatieavonden, tijdens de DDW en via de website is input opgehaald uit de stad over de voorliggende plannen. In totaal zijn er ca 1.000 reacties opgehaald, waarin een meerderheid zich positief heeft uitgesproken over de nieuwe Vestdijk.

Aanvullend zijn, na de georganiseerde avonden, gesprekken gevoerd met diverse individuele stakeholders, zoals CBRE, Pullman Hotel, Q-park en Stichting Detailhandel Binnenstad Eindhoven en bewonersvertegenwoordigers van Medina en Mignot de Block.

Parallel aan de gevoerde gesprekken is samen met RHDHV verder gewerkt aan een optimalisatie en nadere verdieping van de voorgestelde verkeersmaatregelen. In deze fase is gewerkt met de knip mét en zónder linksaffer (Ten Hagestraat -> Vestdijk).

Aan de hand van de input tijdens de avonden en de gesprekken, is er gezocht naar een goede belangenafweging. Aan de hand van deze gesprekken zijn de volgende aanpassingen op het plan doorgevoerd:

- De knip op de Vestdijk-Ten Hagestraat beperkt zich tot het (recht)doorgaand verkeer. Verkeer uit de Ten Hagestraat (hoofdzakelijk uitgaand verkeer Parkeergarage Heuvel) mag naast rechtdoor ook linksaf blijven rijden.
- Uitgaand verkeer vanuit de Oude Stadsgracht rechtsaf over de Vestdijk richting het zuiden blijft mogelijk.
- De sluiproute door de Kleine Bleekstraat is voorkomen door een verplichte rijrichting rechtsaf vanuit de Havenstraat naar de Kanaaldijk Zuid.



Praktijkopstelling

Op 7 februari 2017 is dit voorstel, met belangenafweging, door het college vastgesteld. Aangezien het grote effecten heeft op de stad, is er gekozen om een Praktijkopstelling toe te passen. Op een simpele manier de verkeerssituatie in de praktijk realiseren en testen zodat de verkeerscirculatie geoptimaliseerd kan worden bij de definitieve herinrichting. Met circa 40 à 50 stakeholders op en rond de Vestdijk zijn er gesprekken gevoerd om de invoering van de Praktijkopstelling zo goed mogelijk te laten verlopen.

De Praktijkopstelling is in mei 2017 gerealiseerd met tijdelijke maatregelen, zodat snel en adequaat aanpassingen mogelijk waren. Niet alle aanpassingen waren mogelijk binnen deze randvoorwaarde, zo is de configuratie van de met verkeerslichten geregelde kruispunten grotendeels onveranderd gebleven. Ook zijn de fietsers aan beide zijden van de Vestdijk blijven rijden.

Om de Praktijkopstelling goed te kunnen beoordelen en toetsen aan de verwachte veranderingen, is er een monitoringsplan opgesteld. In april 2017 is er een uitgebreide nulmeting gehouden, met mechanische verkeersstellingen, camera-observaties, visuele tellingen, reistijdgegevens, bezoekersenquêtes en parkeerdata. Deze data zijn vergeleken met de periode in september 2017; circa 3 maanden na invoering van de Praktijkopstelling en het eerste moment na de rustige zomermaanden.

Op 24 oktober 2017 zijn de monitoringsgegevens van de Praktijkopstelling in verschillende sessies gepresenteerd. De noodzakelijke verkeersreductie op de Vestdijk is tijdens de Praktijkopstelling behaald. Op een aantal punten lagen nog uitdagingen bij de definitieve herinrichting. Het gaat hier onder andere over de verkeersveiligheid op de knip, ongewenste effecten in woonstraten zoals de Tramstraat en wachtrijen ten zuiden van de knip op (winkel)piekmomenten.

Op verzoek van stakeholders is er na de presentatie van de monitoringsgegevens in oktober nog een aanvullende analyse gedaan over onder andere de luchtkwaliteit in omliggende straten, de weekendintensiteiten en de doorstroming op piekmomenten in het weekend. Deze monitoring is gepresenteerd in de monitoringsnotitie en toegelicht tijdens een stakeholderbijeenkomst op 19 december 2017.

Voorlopig en Definitief Ontwerp

Aan het einde van de zomer 2017 is het proces om te komen tot een Voorlopig Ontwerp opgestart in een bouwteam onder leiding van de verkozen marktpartij design en construct (Strabag). Tijdens dit proces is er samen met de belangrijkste stakeholders in een intensief proces samen gewerkt aan een breed gedragen ontwerp. In december 2017 is het Voorlopig Ontwerp vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. In het Voorlopig Ontwerp staat het bovenaanzicht vast. In de verdere uitwerking naar het Definitief Ontwerp is de focus gelegd op de verdere invulling van groen, water en ruimtelijke kwaliteit. Naar verwachting wordt het Definitief Ontwerp medio maart 2018 vastgesteld.

Van Praktijkopstelling naar uitvoering

Om de nieuwe verkeerscirculatie op de Vestdijk in de praktijk te zien functioneren is er met tijdelijke maatregelen gewerkt. Aangezien het in de Praktijkopstelling niet mogelijk is om grotere infrastructurele investeringen te doen, zoals nieuwe verkeerslichten, ontstaan er tijdens winkelpieken wachtrijen op de zuidelijke Vestdijk en Hertogstraat. In overleg met de vertegenwoordigers van ondernemers (FOE en SDBE) is afgesproken om twee rijstroken tot aan de knip tijdelijk terug te brengen. Aangezien twee rijstroken in één richting niet voldoet aan een 30 km/u regime, wordt dit gedurende het instellen van twee rijstroken teruggebracht naar 50 km/u.

Belangenafweging stakeholderproces

In de verschillende stadia van dit ontwerpproces zijn veel bijeenkomsten georganiseerd en stakeholdergesprekken gevoerd. Hierin is onderscheid gemaakt in de stakeholders die direct wonen, werken of belang hebben op de Vestdijk en stakeholders in de omliggende buurten. Belangrijke stakeholders zoals CBRE, Pullman, SDBE, maar ook de Fietsersbond en Platform Gehandicapten Eindhoven zijn zeer nauw betrokken in het proces naar het Voorlopig Ontwerp. De centrale momenten zijn hieronder benoemd, bijeenkomsten in kleiner comité niet zijn meegenomen:

- 1 juli 2015 Start bijeenkomst Herinrichting Vestdijk
- 12 oktober 2016 Presentatie verkeersscenario's (stakeholders Vestdijk)
- 13 oktober 2016 Presentatie verkeersscenario's (omliggende buurten)
- 24-30 oktober 2016 Continue presentatie tijdens de Dutch Design Week
- 2 november 2016 Inloopavond
- 22 maart 2017 Presentatie Praktijkopstelling



- 4 oktober 2017 Bouwteam Voorlopig Ontwerp
- 24 oktober 2017 Presentatie Monitoringsresultaten Praktijkopstelling
- 1 november 2017 Bouwteam Voorlopig Ontwerp
- 30 november 2017 Stakeholdersavond Tramstraat
- 19 december 2017 Bouwteam Voorlopig Ontwerp
- 20 december 2017 Inloopavond Voorlopig Ontwerp
- 7 maart 2018 Bouwteam Definitief Ontwerp

Hotel Pullman / Cocagne

Tijdens de verschillende bijeenkomsten, gesprekken en middels een brief (d.d. 28 december 2016), heeft Pullman aangegeven de uitstraling en bereikbaarheid van het hotel als belangrijk uitgangspunt te zien. Naar aanleiding van het bezwaarschrift op het oorspronkelijke verkeersbesluit, kwam tijdens de hoorzitting is ter sprake gekomen dat Hotel Pullman/Cocagne teleurgesteld was over het onbeantwoord blijven van de brief. De gemeente Eindhoven heeft hiervoor haar excuses aangeboden en de brief formeel beantwoord middels de brief van d.d. 19 mei 2017.

Tijdens de Praktijkopstelling is er in samenspraak gekomen tot een betere uitstraling van de tijdelijke maatregelen (zoals de metalen barriers), zodat de directe openbare ruimte beter aansluit bij de uitstraling van een viersterren hotel. Ook zijn er op het rood geasfalteerde (voormalige) fietspad voetgangerssymbolen aangebracht om aan te geven dat dit in de Praktijkopstelling onderdeel is van de voetgangerszone en daarmee mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers te voorkomen.

Hotel Pullman/Cocagne is ook tijdens de Praktijkopstelling bereikbaar. Een belangrijke verandering is de route naar het hotel. Door de introductie van de nieuwe verkeerscirculatie is de Vestdijk-zijde van het hotel bereikbaar via de Kanaalroute. De bereikbaarheid van de parkeervoorziening aan de Tramstraat is zowel bereikbaar via de Kanaalroute, als via de Vestdijk-Zuid.

De zorgen van Hotel Pullman zijn door de gemeente Eindhoven serieus genomen. Dit blijkt onder andere uit het bestuurlijk overleg wat heeft plaatsgevonden op 22 augustus 2017.

CBRE

CBRE vertegenwoordigt de belangen van de ondernemers en gebruikers in de Heuvel Galerie. Tijdens de presentatie van de verkeerscirculatie in het najaar van 2016 is er samen met CBRE geconcludeerd dat de knip op het kruispunt Vestdijk-Ten Hagestraat enkel van toepassing zou moeten zijn op het doorgaand verkeer. Met het handhaven van de linksafbeweging op de knip vanuit de Ten Hagestraat kunnen alle ingaande en uitgaande verkeersbewegingen van en naar de parkeergarage Heuvel plaatsvinden zonder grote veranderingen in de bereikbaarheid.

CBRE heeft opdracht gegeven aan Bureau DB (6 februari 2017, RPT17202801) om een analyse uit te voeren naar het gepresenteerde voorstel. In dit onderzoek is er uitgegaan van de originele knip en de daaraan gekoppelde veranderingen in de bereikbaarheid. Met het handhaven van de linksaffer uit de Ten Hagestraat, is het analysehoofdstuk en de gekoppelde conclusie niet meer actueel. Bovendien is het rapport een dag voor het collegebesluit van 7 februari 2017 opgesteld. In een gesprek met CBRE is dit besluit op 28 februari 2017 toegelicht, alsmede de conclusie voor het advies van Bureau DB.

CBRE heeft op het gepubliceerde verkeersbesluit bezwaar gemaakt, waarna er op 24 mei 2017 een bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden. In dit gesprek zijn de zorgen en aanbevelingen gedeeld en meegenomen.

Tramstraat e.o.

De nieuwe tijdelijke verkeerssituatie heeft geleid tot andere verkeersstromen in het centrum. Met name op de knip en in de Tramstraat vinden er verkeersbewegingen plaats die onwenselijk zijn. Tijdens een eerste bijeenkomst is samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de omgeving van de Tramstraat gesproken over de situatie. Het doel is om te komen naar een gezamenlijke gedragen oplossing. Aangezien een keerverbod de verkeerssituatie in de Tramstraat mogelijk niet verbetert, wordt dit verbod in werking gesteld op het moment dat er een gezamenlijke oplossing is gevonden voor de Tramstraat.

Evenementen

In het proces om te komen tot een ontwerp voor de definitieve herinrichting is zo veel als mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van de evenementenorganisaties in de stad. Zo is er rekening gehouden met de Marathon en de Carnavalsoptocht door te kiezen voor een breed profiel (min. 6 meter) en het



mogelijk maken om de knip tijdens evenementen weg te nemen. De introductie van de knip heeft de consequentie dat er in ieder geval voor auto's en bussen een andere route wordt gezocht voor de Lichtjesroute. De gemeente is en blijft in goed overleg met de evenementenorganisaties.

In de reguliere dienstregeling rijden er geen bussen van zuid naar noord over de Vestdijk. Als tijdens langdurige evenementen of werkzaamheden de noodzaak er is, wordt samen met busmaatschappij Hermes gezocht naar een maatwerkoplossing om de bereikbaarheid van het centrum per openbaar vervoer op peil te houden. Het openstellen van de knip voor bussen van zuid naar noord is een optie.

Advies politie

De politie ziet erop toe dat de verkeersregels worden nageleefd. Daarom is het plan ook met haar besproken. De politie is akkoord met het verkeersbesluit, met de kanttekening dat illegale bewegingen over het kruispunt Ten Hagestraat-Vestdijk een zorg blijft. Bij het kruispuntontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van illegale bewegingen.

Besluit

Het verkeersbesluit nemen voor het terugbrengen van de oorspronkelijke situatie ten zuiden van het kruispunt Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat en zijn van toepassing in de periode tot start van de realisatie van de definitieve herinrichting Vestdijk (zie kaart: VKB-20180002 - gedateerd op 7 maart 2018):

1. Het opheffen van een fietsstrook in noordelijke richting op de rechter rijstrook van de Vestdijk tussen Geldropseweg en Ten Hagestraat (doorgetrokken streep en fietspictogrammen).
2. Het instellen van het bestaand fietspad in noordelijke richting langs de Vestdijk tussen Geldropseweg en Ten Hagestraat
3. Versmallen van huidige fietsstrook in noordelijke richting in de Hertogstraat tussen Hertog Hendrik van Brabantplein en Geldropseweg (doorgetrokken streep en fietspictogrammen).
4. Instellen van wettelijke maximum snelheid 50 km/u op de Vestdijk tussen Geldropseweg en Kanaalstraat
5. Instellen van wettelijke maximum snelheid 50 km/u op de Hertogstraat

Aanvullend het verkeersbesluit nemen voor de Praktijkopstelling Vestdijk e.o. van maart 2017. De maatregelen worden na realisatie van de definitieve herinrichting Vestdijk geëffectueerd (zie kaart: VKB-20170014 gedateerd op 7 maart 2018):

1. Instellen van een fietspad (borden G11 en OB505) op de Vestdijk, Hertogstraat en Geldropseweg (diverse keren)
2. Het opheffen van het bestaand fietspad in noordelijke richting langs de Vestdijk ter hoogte van de geregelde kruisingen en de bushalte Dommelstraat
3. Het opheffen van de huidige fietsstrook in noordelijke richting in de Hertogstraat tussen Stratumsewijk en Geldropseweg
4. Instellen van een bushalte (bord L03b) op de Vestdijk aan de oostzijde ter hoogte van Annahof
5. Opheffen van bushalte op de Vestdijk aan de oostzijde ter hoogte van de oversteek Nieuwstraat
6. Instellen van twee laad- en loszones (E07) op de Vestdijk aan de oostzijde voor en na oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
7. Opheffen van de taxistandplaats op de Vestdijk (westzijde) ter hoogte van oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
8. Instellen van een taxistandplaats (E05) op de Vestdijk (oostzijde) ter hoogte van oversteek Nieuwstraat-Dommelstraat
9. Het instellen van een keerverbod op het kruispunt Ten Hagestraat-Kanaalstraat-Tramstraat
10. Instellen van een rijstrookindeling (bord L04-2a) op de Vestdijk ten zuiden van kruispunt met Ten Hagestraat
11. Instellen van een bushalte (bord L03b) op de Vestdijk aan de westzijde ten noorden van Oude Stadsgracht
12. Opheffen van de bushalte op de Vestdijk aan de westzijde ten zuiden van Oude Stadsgracht

Inzage

Het verkeersbesluit met bijbehorende stukken kunnen worden ingezien op afspraak met de gemeente, de heer Jan Josten, bereikbaar op 040 – 238 63 75 of www.beleefdevestdijk.nl. U kunt de stukken ook inzien in de Staatscourant via www.officielebekendmakingen.nl en kiest u vervolgens voor Staatscourant.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen, tot uiterlijk 6 weken na publicatie van het besluit, schriftelijk bezwaar indienen bij burgemeester en wethouders, Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven.



Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en bevat ten minste:

1. de naam en het adres van de indiener
2. de dagtekening
3. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
4. de gronden van het bezwaar.

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit.

Wel kan een belanghebbende, met een spoedeisend belang, binnen dezelfde termijn een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van Rechtbank Oost-Brabant, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.

Het verzoek om een voorlopige voorziening moet voldoen aan dezelfde eisen als een bezwaarschrift.

Informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Irmo Kaal van de afdeling projectmanagement, tel. 040 – 238 63 15

Eindhoven, 7 maart 2018

Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Mw. G.M. Swaans-van der Helm
hoofd afdeling Verkeer en Milieu