Onderbouwing maatregelen KS-WM

Verkeer & aantrekkelijkheid Kruisstraat – Woenselse Markt | 22-12-2021

Inleiding
Dit document vormt de onderbouwing voor het ontwerpbesluit over verkeersmaatregelen op de Kruisstraat – Woenselse Markt in 2022.

De huidige verkeerssituatie op- en rondom de Kruisstraat – Woenselse Markt leidt tot onvrede bij bewoners, ondernemers en bezoekers van het gebied. Naar aanleiding van die signalen is een traject gestart waarbij gekeken wordt naar mogelijke aanpassingen op de korte- en lange termijn.

In het gebied spelen verschillende- en soms ook tegenstrijdige belangen. Zo is voor sommige ondernemers de bereikbaarheid van hun zaak essentieel voor hun (type) onderneming, waar omwonenden het liefst minder of zelfs geen auto's in de straat willen zien. Maar denk ook aan de invloed van de populaire zaterdagmarkt op de parkeerdruk in de woonwijken. Deze tegengestelde belangen maken het lastig om beslissingen te nemen waar iedereen blij mee is. Daarbij is het aan de gemeente om alle belangen mee te nemen. Het is dus zoeken naar een situatie die op voldoende draagvlak kan rekenen.

De doelen van dit pakket van maatregelen zijn de verkeersveiligheid én de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied te verbeteren. Om het effect van de maatregelen te meten, gaan we goed monitoren. Ook is het mogelijk om bij te sturen en de verkeersmaatregelen aan te passen op basis van de effecten die we zien. Op deze manier leren we in de praktijk wat goed werkt voor het gebied. Deze lessen nemen we mee voor een mogelijke complete herinrichting van de Kruisstraat – Woenselse Markt op de lange termijn.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk		Pagina
1.	Verleden – Herinrichting 2011	3
2.	Huidige situatie en problematiek	4
3.	Proces	7
4.	Onderzoeken	8
5.	Voorstel maatregelen	19
	5.1 Maatregelen Buurtniveau	
	5.2 Maatregelen Deelniveau	
6.	Vervolg	25

1. Verleden - Herinrichting 2011

In 2011 zijn de Kruisstraat en de Woenselse Markt opnieuw ingericht. De belangrijkste uitgangspunten voor het huidige ontwerp waren:

- Evenveel parkeerplaatsen terugbrengen
- Rekening houden met de wekelijkse markt
- Minder ongewenst autoverkeer door de Kruisstraat als verplicht fietspad (fietsstraat) met uitzondering van gemotoriseerd verkeer.
- Instellen van een 'knip' bij de locatie Kruisstraat/Verwerstraat. Met een knip bedoelen we dat het autoverkeer in de beoogde inrichting niet mocht doorrijden vanuit de Kruisstraat richting de Woenselse Markt. De bevoorrading en stadsbus moesten deze route wel kunnen blijven rijden.

De voorgestelde knip van de Kruisstraat is destijds niet door is gegaan vanwege onderstaande redenen:

1. *Ontsluiting van het totale gebied via de Van Kinsbergstraat en Verwerstraat*.
   Door de afsluiting zou het overige verkeer via deze zijstraten de wijk moeten verlaten en daar zijn deze straten niet op ingericht + voorkeur geen afslaand verkeer op een doorgaande fietsroute
2. *Weerstand bij ondernemers (m.n. van Woenselse Markt*)
   Verlies van klandizie doordat bezoekers met de auto vanuit het zuiden, rijdende door de Kruisstraat, niet het parkeerterrein op de Woenselse Markt zouden kunnen bereiken. En dat hierdoor zoekverkeer kon ontstaan in de wijken.
3. *Technische uitvoerbaarheid niet haalbaar*
   Bussen en vrachtwagens moesten wel kunnen doorrijden en het overige verkeer niet. Een extra voorwaarde was om geen opstoppingen te veroorzaken op het kruisingsvlak met de Van Kinsbergenstraat/ Verwerstraat vanwege de verkeersveiligheid. Hierdoor waren bv. pollers (verzinkbare paaltje) niet mogelijk. De enige mogelijkheid waren 'slimme camera's'. Deze camera's en de benodigde software bleken te kostbaar en de administratie voor het achteraf beboeten was te omslachtig. Omdat alleen achteraf bekeurd kon worden, zou het waarschijnlijk ook niet tot het gewenste gedrag op straat leiden.

2. Huidige situatie en problematiek

De Kruisstraat – Woenselse Markt is een divers gebied, ook qua inrichting. De situatie op de Woenselse Markt kan niet vergeleken worden met de inrichting aan het begin van de Kruisstraat. De Kruisstraat - Woenselsemarkt is in vijf deelgebieden op te delen: van zuid naar oost. Elk deelgebied heeft een eigen karakteristieke inrichting:



Deel 1	geel	Kruisstraat – van fietstunnel tot Pastoor Peterstraat
Deel 2	groen	Kruisstraat – van Pastoor Peterstraat tot Gildelaan
Deel 3	blauw	Kruisstraat – van Gildelaan tot Verwerstraat
Deel 4	paars	Woenselse Markt
Deel 5	oranje	Kloosterdreef

Inrichting en kenmerken deelgebieden

- **Deel 1 – Kruisstraat – van fietstunnel tot Pastoor Peterstraat**
  Verplicht tweerichtingsfietspad met aan weerszijden trottoirs zonder aanliggende bebouwing die hierop aansluit.
- **Deel 2 – Kruisstraat – van Pastoor Peterstraat tot Gildelaan**
  Het tweede en derde deel van de Kruisstraat is zowel een voorrangsweg als een verplicht tweerichtingsfietspad. Er is een uitzondering gemaakt voor de bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan 2 wielen die maar een rijrichting van noord naar zuid mogen rijden. De status fietsstraat is toegekend door middel van een onderbord. Dit is geen officiële juridische status, maar in de loop der jaren wel als zodanig erkend dat in een fietsstraat prioriteit wordt gegeven aan fietsers en auto's te gast zijn. Aan één kant in deelgebied 2 zijn schuine parkeervakken met betaald parkeren. Aan allebei de kanten van de fietsstraat liggen trottoirs met aanliggende bebouwing. De bebouwing bestaat met name uit woningen, enkele detailzaken en één middelgrote supermarkt. De maximale snelheid is 30 km/uur.
- **Deel 3 – Kruisstraat – van Gildelaan tot Verwerstraat**
  Het tweede en derde deel van de Kruisstraat zijn zowel een voorrangsweg als een verplicht tweerichtingsfietspad. Er is een uitzondering gemaakt voor de bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan twee wielen die maar een rijrichting van noord naar zuid mogen rijden. De status fietsstraat is toegekend met een onderbord. Dit is geen officiële juridische status, maar in de loop der jaren wel als zodanig erkend dat in een fietsstraat prioriteit wordt gegeven aan fietsers en auto's te gast zijn. In deel 3

liggen ook schuine parkeervakken met betaald parkeren. Aan weerszijden zijn er trottoirs met aanliggende bebouwing. De bebouwing bestaat met name uit detailzaken, horeca en (bovengelegen) woningen. De maximumsnelheid is 30 km/uur.

- **Deel 4 – Woenselse Markt**
  De Woenselse Markt bestaat uit rijbanen en een (parkeer)plein. Aan de oostelijke zijde is de rijbaan zowel een voorrangsweg als een verplicht tweerichtingsfietspad. Er is een uitzondering gemaakt voor de bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan 2 wielen die maar één rijrichting van noord naar zuid mogen rijden. De status fietsstraat is toegekend met een onderbord. Dit is geen officiële juridische status, maar in de loop der jaren wel als zodanig erkend dat in een fietsstraat prioriteit wordt gegeven aan fietsers en auto's te gast zijn. Aan de noordzijde is een tweerichtingenrijbaan aanwezig voor alle verkeer. Aan de westzijde is een rijloper over het parkeerterrein voor al het verkeer aanwezig, welke aan het zuidzijde bestaat uit een eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Het overige deel bestaat uit een parkeerterrein waar op de zaterdag de weekmarkt wordt georganiseerd Er wordt op alle rijbanen geladen en gelost. De oostelijke rijbaan is breder vormgegeven dan het overige deel van de Kruisstraat en gaat aan de noordzijde over in de Kloosterdreef. Er grenzen geen parkeervakken aan de oostelijke rijbaan. Aan de oostelijke zijde ligt een trottoir met aanliggende bebouwing. De omliggende bebouwing van het plein en de rijbaan bestaat uit detailhandel, twee supermarkten, horeca en (bovenliggende) woningen.
- **Deel 5 – Kloosterdreef**
  De Kloosterdreef is een voorrangsweg met twee rijrichtingen voor al het verkeer. Vanaf het zuiden gaat de het verplichte tweerichtingsfietspad over in aanliggende fietsstroken naast de rijbaan. Er zijn geen parkeervakken aanwezig, wel trottoirs. Aan de noordzijde is de rijbaan opgedeeld in opstelvakken voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Pastorielaan. De omliggende bebouwing bestaat uit detailhandel, food en (bovenliggende) woningen.

Verkeer gerelateerde onderwerpen

In de afgelopen jaren zijn verschillende meldingen en klachten binnengekomen over de verkeerssituatie in het gebied Kruisstraat – Woenselse Markt en omstreken. De volgende objectieve en subjectieve verkeer gerelateerde onderwerpen spelen:

- De schuine parkeervakken zorgen nu voor een onveilige situatie doordat automobilisten slecht tot geen zicht hebben bij het achteruitrijden
- De hoge verkeersintensiteit en het weggedrag van het (doorgaande) fietsverkeer zorgen voor onveilige situaties;
- De schuine parkeervakken i.c.m. de hoge intensiteit van fietsers en gemotoriseerd verkeer leidt tot onveilige situaties
- De oversteekbaarheid van de Kruisstraat is slecht vanwege de hoge intensiteit van fietsers en gemotoriseerd verkeer, het slechte zicht voor geparkeerde voertuigen in de parkeerhavens en door het laden- en lossen op de rijbaan.
- Bewoners, ondernemers en bezoekers benoemen regelmatig dat het gemotoriseerde verkeer te hard rijdt.
- Er is weinig ruimte op de trottoirs voor voetgangers, zowel door geparkeerde fietsen als door uitgestalde reclameborden en andere objecten op het trottoir.
- Door de onduidelijke inrichting van het parkeerterrein op de Woenselse Markt en de vele fietsparkeerplaatsen aan de gevelzijde blijft er relatief weinig ruimte voor voetgangers over. Dit speelt met name aan de zuidzijde van het plein waar ook het laden en lossen plaatsvindt.
- Het showgedrag en de daarbij behorende overlast vormen een frequenter terugkerend probleem, met name bij mooi weer in de lente- en zomermaanden. Onder showgedrag wordt verstaan: luidruchtig rijgedrag zoals onnodig hard optrekken, uitlaten laten knallen, en claxonneren zonder aanleiding. Showgedrag is een landelijk (en zelfs Europees) veelvoorkomend probleem dat vaak in grote steden voorkomt. Ook stadsbreed is het in Eindhoven een onderwerp van aandacht.

Leefbaarheid en aantrekkelijkheid

In bijna alle gesprekken en bijeenkomsten met ondernemers en bewoners wordt benoemd dat er in de Kruisstraat op dit moment te weinig groen is. In het bezoekersonderzoek en ondernemersenquête scoort ‘aanwezigheid

groen en beplanting’ een onvoldoende en wordt een wens uitgesproken voor een groenere straat. Ook vanuit gemeentelijk perspectief is het van groot belang om meer groen toe te voegen, in zowel de woonwijken als op de Kruisstraat en Woenselse Markt. Het aantal boomspiegels vergroten, meer diversiteit toevoegen in (bij- en vlinder vriendelijke) bloemen en planten heeft namelijk een positief effect op de hittebestendigheid en opname van water bij hevige regenval. Zowel bewoners, ondernemers als bezoekers geven aan dat het gebied wat meer kleur en sfeer kan gebruiken. Ondernemers en bezoekers ergeren zich aan de onhandige fietsnietjes die bijdragen aan de rommelige stoepen.



Situatiefoto van de Kruisstraat - mei 2021

3. Proces

Het Toekomstbeeld Oud Woensel is een visie voor het gebied. Hierin staat ook beschreven hoe bewoners en ondernemers tegen de Kruisstraat aankijken en wat hun wensbeeld is. Dit wensbeeld vraagt uiteindelijk om een (complete) herinrichting van de Kruisstraat (en Woenselse Markt) in de toekomst. Door het voorgestelde pakket aan maatregelen volgend jaar te testen en waar nodig aan te passen, voorkomen we dat een theoretisch ontwerp in de praktijk niet goed functioneert (zoals de voorgaande herinrichting). We monitoren daarom de maatregelen zorgvuldig tot september 2022. Hiervoor worden enquêtes, onderzoek en tellingen ingezet. Monitoren is essentieel omdat er sprake is van tegenstrijdige belangen en omdat het effect van maatregelen verder reikt dan alleen de Kruisstraat. Een (juridisch) verkeersbesluit, dat gedragen wordt door de belanghebbenden, is hierbij noodzakelijk.

Planning

- December ontwerpbesluit met zienswijzen (6 weken reactietijd)
- Februari definitief verkeersbesluit met beroepsprocedure (6 weken) op basis van de zienswijzen
- Maart/april 2022: start uitvoeren/ realiseren van gedragen maatregelen
- Monitoring maatregelen van maart april tot medio september 2022
    - In juli worden de maatregelen onderzocht. Hierop volgen 2 maanden voor het analyseren en verwerken van de resultaten (augustus/september). De maatregelen moeten minimaal 2 maanden van kracht zijn om een representatief beeld te krijgen van de effecten.

Zienswijzen

Tijdens de inzagetermijn kan iedereen een zienswijze schriftelijk of mondeling op het ontwerpbesluit kenbaar maken bij het College van burgemeester en wethouders, 90150, 5600 RB Eindhoven. In de zienswijze moet duidelijk worden aangegeven op welke onderdeel van het ontwerpbesluit deze betrekking heeft. De zienswijze moet worden ondertekend en bevat ten minste:

- De naam en het adres van de indiener
- De dagtekening
- Een omschrijving waarop de zienswijze is gericht
- De gronden van de zienswijze.

Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u een afspraak maken met C. Swart per mail: verkeeroudwoensel@eindhoven.nl

De zienswijzen op het ontwerpbesluit zullen worden meegenomen in het definitieve besluit van het college van burgemeester en wethouders. Op het definitieve besluit is alleen beroep mogelijk voor diegenen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbesluit

Monitoring van de maatregelen

Enerzijds zetten we met het pakket van maatregelen met een hoog monitorsniveau (diverse verkeersonderzoeken, verkeerstellingen, enquêtes en gesprekken) duidelijk een nieuwe koers in, anderzijds staan we ook open voor de bevindingen van deze nieuwe koers in de praktijk. Dit alles om tot een zo optimaal mogelijke verkeerssituatie te komen met draagvlak van zo veel mogelijk betrokken stakeholders.
Het effect van de maatregelen wordt gemonitord zodra de maatregelen van kracht zijn. Gedurende het proces kunnen we naar aanleiding van waargenomen effecten en essentiële en urgente meldingen, kleine (niet verkeersbesluit-plichtige) aanpassingen doen. Monitoring vindt op de volgende manieren plaats:

- Verkeerskundige onderzoeken: van september 2021 tot begin november 2022 is er een 0-meting gedaan met verschillende onderzoeken (zie ook hoofdstuk 4). In juli 2022 herhalen we de onderzoeken om de effecten te meten. Daarnaast behouden we de mogelijkheid om aanvullende onderzoeken te verrichten indien nodig.
- Enquête: in juli 2022 kunnen bewoners, ondernemers en bezoekers via een enquête aangeven wat zij van de maatregelen vinden.

- Contact en meldingen met belanghebbenden: bewoners, ondernemers en bezoekers kunnen contact opnemen met de gemeente met vragen en signalen over de maatregelen. Deze worden meegenomen in de evaluatie. Bij urgente signalen kijken we of kleine aanpassingen mogelijk zijn.

Op basis van de objectieve data, de gesprekken en de resultaten van de enquête wordt uiterlijk in september de balans opgemaakt. We bepalen dan of de maatregelen in stand kunnen blijven of dat (al dan niet ondergeschikte) aanpassingen van de maatregelen nodig zijn.

Samenspraak

In 2020 en 2021 vonden diverse overleggen plaats met bewoners, ondernemers en partners in het gebied.

- Wijkschouw 28 september 2020 met bewoners, gemeente en politie.
- Op 19 mei 2021: online samenspraakavond tussen bewoners, ondernemers, gemeente en politie waarin diverse mogelijke maatregelen zijn besproken
- 1 juni 2021: overleg met de ondernemingsvereniging en de gemeente
- 2 en 3 juni 2021: naar aanleiding van de escalatie zijn meerdere overleggen geweest met politie, handhaving, ondernemers, bewoners, interne afdelingen gemeente, gemeentelijk bestuur en zijn de hulpdiensten geïnformeerd.
- 17 augustus: bijeenkomst met ondernemers rondom concept van maatregelen.
- 17 augustus: bijeenkomst bewoners Weverstraat – Spinnerstraat – Veldmaarschalk Montgomerylaan
- 17 november: verkeersonderzoeken en conceptmaatregelen besproken tijdens bijeenkomst met bewoners en ondernemers. Opmerkingen en aanvullingen zijn meegenomen in huidig ontwerpbesluit.

Projecten Oud Woensel in relatie tot het Thema Verkeer

- 30 juni en 8 september: met bewoners en ondernemers het Toekomstbeeld Oud Woensel besproken. Vervolgens vanuit het wensbeeld (Toekomstbeeld afkomstig uit 77 kwalitatieve gesprekken) bekeken welke stappen er nodig zijn om daar te komen. De maatregelen zoals in dit ontwerpbesluit zijn opgenomen, zijn hierin de eerste stappen.
- Binnen de pilot inwonersbegroting Oud Woensel zijn 48 ideeën ingediend door bewoners. Uit de input blijkt ook de urgentie voor aanpassingen op het gebied van verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid en leefbaarheid op de Kruisstraat – Woenselse Markt.

4. Onderzoeken

In 2021 zijn meerdere onderzoeken en tellingen uitgevoerd (0-meting) om te onderzoeken welke maatregelen het beste genomen kunnen worden.

We hebben een onafhankelijk *'Verkeersonderzoek Kruisstraat Eindhoven'* (voor volledig onderzoek zie bijlage) laten uitvoeren door Dufec dataverzameling en verwerking. Het gaat om de volgende onderzoeken:

1. Elektronische doorsnedetellingen. Onderzoek naar verkeersintensiteit d.m.v. tellussen voor auto en fietsverkeer op diverse locaties;
2. Kruispunttelling: via een camera wordt beoordeeld waar het verkeer vandaan komt en welke kant het verkeer op gaat om inzicht te krijgen in de verkeersstromen;
3. (Fiets) parkeer-onderzoek;
4. Laden en lossen onderzoek.

Daarnaast hebben we nog een aantal onderzoeken uitgevoerd (overige onderzoeken):

5. Sids (snelheidsmeters) (mei 2021)
6. Ongeval analyse (2018 tot heden)
7. Bezoekersonderzoek (29 mei t/m 12 juni 2021 door Veldwerk Optimaal BV)
8. Proef met tijdelijke afsluiting Kruisstraat (5 juni tot 8 september 2021)

In onderstaand overzicht worden de conclusies van de onderzoeken kort toegelicht.

Verkeersonderzoek Kruisstraat Eindhoven 1 t/m 4 (Dufec)

1. Elektronische doorsnedetellingen

Onderzoek naar verkeersintensiteit d.m.v. tellussen voor auto en fietsverkeer

Dinsdag 21 sept tot woensdag 13 oktober (3 weken) in de gebieden:

1. Gildelaan - E1
2. Nieuwe Fellenoord - E2
3. Kruisstraat - tussen Pastoor Peterstraat en Gildelaan -E3
4. Kruisstraat - tussen Gildelaan en Verwerstraat - E4
5. Woenselse Markt -E5

Gemiddelde werkdag



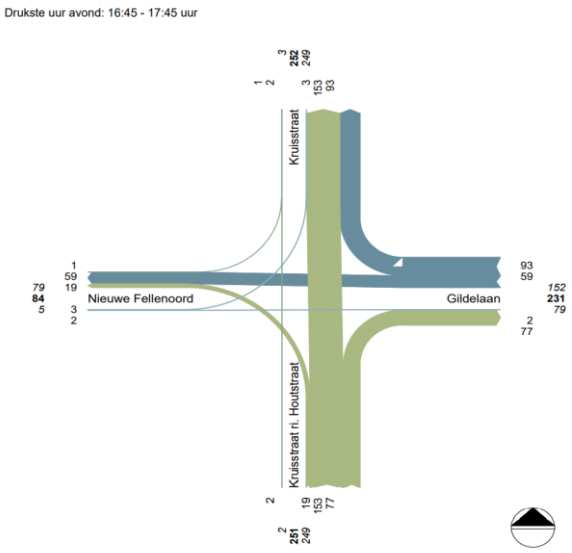
bf+f/etm = bromfietsers en fietsers per etmaal
mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal
V85 = de snelheid die door 85% van alle automobilisten gereden wordt

Conclusie doorsnedetellingen

- Hoge fietsintensiteiten 5900 tot 6860 bromfietsers en fietsers per etmaal i.c.m. hoge auto-intensiteiten 2800 tot 3700 motorvoertuigen per etmaal. Voor het instellen van een fietsstraat is het gebruikelijk dat de fietsintensiteit hoger dan 5000 bromfietsers en fietsers per etmaal ligt en is het wenselijk dat minder dan 2500 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn.
- Volgens tellingen ligt de snelheid van 85% van de gemotoriseerde voertuigen rondom de 30 km/uur (conform maximum snelheidslimiet).

2. Kruispunttelling

Gemeten op: 2x donderdag en 2x zaterdag tussen 25 september en 9 oktober: Gildelaan / Kruisstraat / Nieuwe Fellenoord



Bovenstaande afbeelding is 1 van de 4 afbeeldingen die in het rapport staan.

Conclusie kruispunttelling

Het verkeer over de Kruisstraat is met name afkomstig vanuit de Pastoor Petersstraat (het zuiden).

3. (Fiets)parkeeronderzoeken

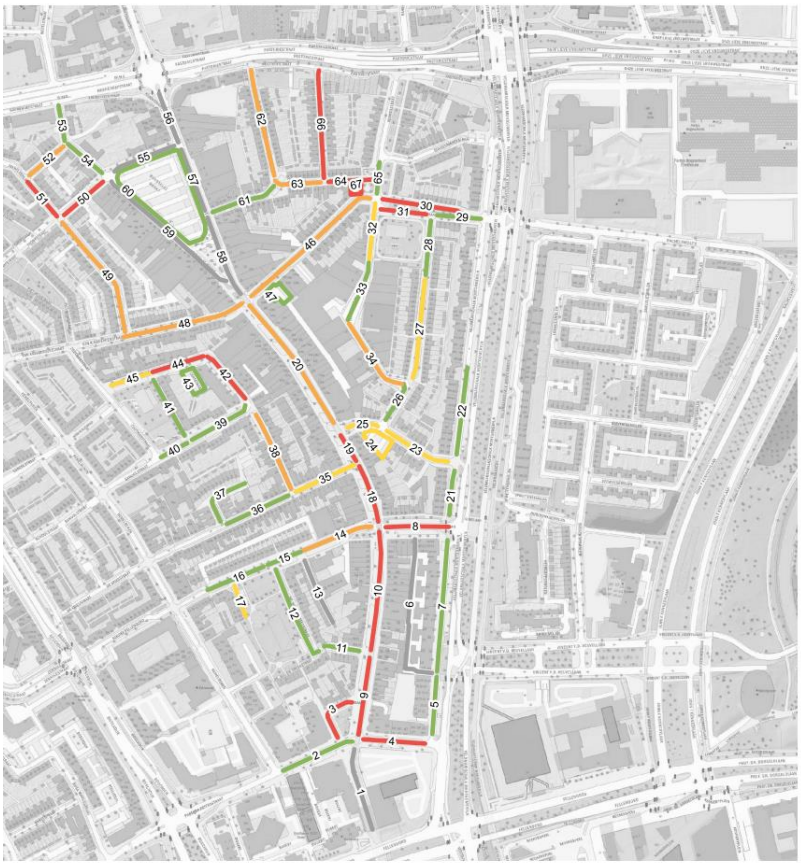
Bezettingsgraad van auto inclusief parkeermotief van de auto's en fietsbezetting.

In totaal 8 tellingen, zowel in het weekend als doordeweeks en op verschillende tijdstippen (2x vrijdag, 2x zaterdag, 2x zondag en 2x dinsdag tussen 8 en 19 oktober).

- Onderzoeksgebied voor parkeerbezetting auto's is ca. 200m rondom Kruisstraat / Woensels Markt
- Onderzoeksgebied voor parkeermotief betreft deel 2 en 3 van Kruisstraat
- Onderzoeksgebied voor fietsparkeer bezetting is de gehele Kruisstraat

Parkeerdruk/bezettingsgraad auto's:





KRUISSTRAAT EINDHOVEN

PARKEERDRUK

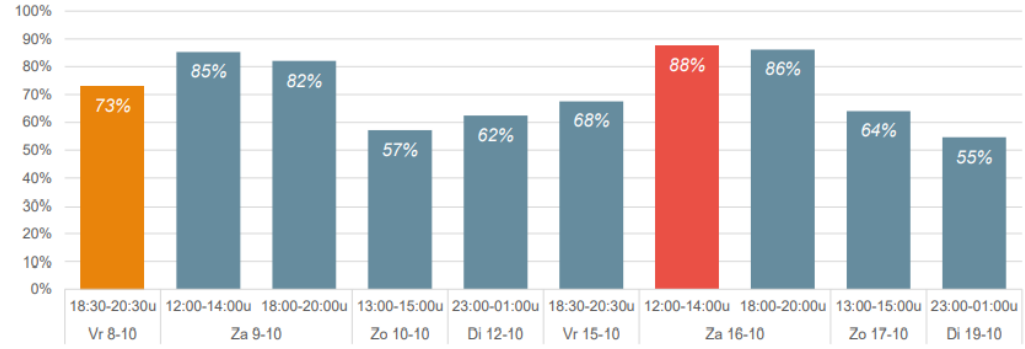
Vrijdag
8 oktober 2021

18:30 - 20:30 uur

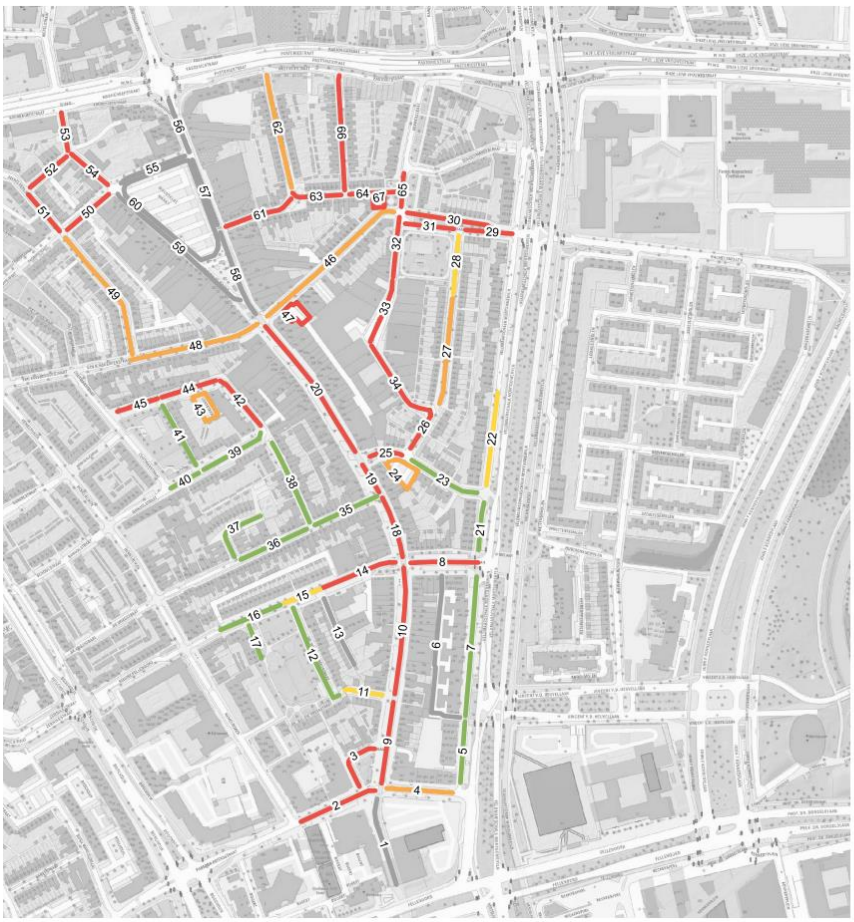
Legenda

- 0 - 70%
- 70 - 85%
- 85 - 100%
- ≥ 100%
- geen capaciteit

VERLOOP PARKEERDRUK



EINDHOVEN



KRUISSTRAAT EINDHOVEN

PARKEERDRUK

Zaterdag
16 oktober 2021

12:00 - 14:00 uur

Legenda

- 0 - 70%
- 70 - 85%
- 85 - 100%
- ≥ 100%
- geen capaciteit

KRUISSTRAAT EINDHOVEN

Secties

SECTIES				BEZETTING		PARKEERDRUK		
Sectie	Straatnaam	Regime	Cap	Vr 8-10 18:30-20:30	Za 16-10 12:00-14:00	Vr 8-10 18:30-20:30	Za 16-10 12:00-14:00	
49	Zeeheldenlaan	G	42	41	41	98%	98%	
50	Trompstraat	G	9	9	16	100%	178%	
51	Zeeheldenlaan	G	11	11	12	100%	109%	
52	Kortenaerstraat	G	8	7	9	88%	113%	
53	Van Brakelstraat	G	6	3	6	50%	100%	
54	Van Brakelstraat	G	6	4	4	67%	100%	
55	Woenselse Markt	B	0	0	0	-	-	
56	Woenselse Markt	G	0	0	3	-	-	
57	Woenselse Markt	B	0	0	0	-	-	
58	Woenselse Markt	B	0	1	0	-	-	
59	Woenselse Markt	B	0	2	0	-	-	
60	Woenselse Markt	B	240	138	0	58%	-	
61	Bakkerstraat	G	18	11	19	61%	106%	
62	Wassenaarstraat	G	27	25	26	93%	96%	
63	Bakkerstraat	G	9	8	10	89%	111%	
64	Bakkerstraat	G	9	9	9	100%	100%	
65	Verwerstraat	G	5	3	5	60%	100%	
66	Verwerstraat	G	22	24	26	109%	118%	
67	Parkeerterrein Bakkerstraat	G	3	3	5	100%	167%	

G= gratis (vrij) parkeren
B= betaald parkeren

Conclusies parkeerdruk

- Parkeerdruk parkeerterrein Woenselse Markt op vrijdag 8 okt is 58% (138pp bezette parkeerplaatsen t.o.v. de totale parkeercapaciteit van 240pp, zie sectie 60 Woenselse Markt). Dit betekent dat buiten de weekmarkt op zaterdag op dit parkeerterrein veel overcapaciteit aanwezig is. Er zijn op het gehele parkeerterrein ca. 80 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig voordat een parkeeroverlast van 90% ontstaat. Dat is de norm die de gemeente hanteert conform de Nota Parkeernormen 2019.

- De parkeerbezetting buiten de weekmarkt voor het gehele gebied van ca 200m rondom de Kruisstraat is maximaal 73%. Dat betekent dat in het gehele gebied 219 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig zijn, voordat een parkeeroverlast van 90% ontstaat. Dat is de norm die de gemeente hanteert conform de Nota Parkeernormen 2019.

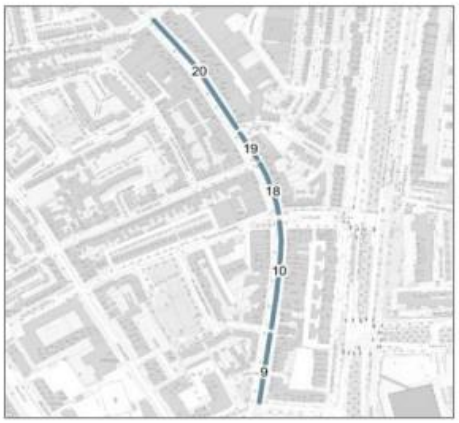
- De parkeerbezetting tijdens de weekmarkt in het gehele gebied van ca 200m rondom de Kruisstraat is maximaal 88%, dat betekent dat in het gehele gebied 25 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig zijn voordat een parkeeroverlast van 90% ontstaat.

- Ondanks de totale parkeerbezetting van minder dan 90% voor het gehele gebied is plaatselijk sprake van een hogere parkeerdruk van meer dan 100% in omliggende straten van de Kruisstraat. Dit gaat gedeeltelijk om straten zonder betaald parkeren.

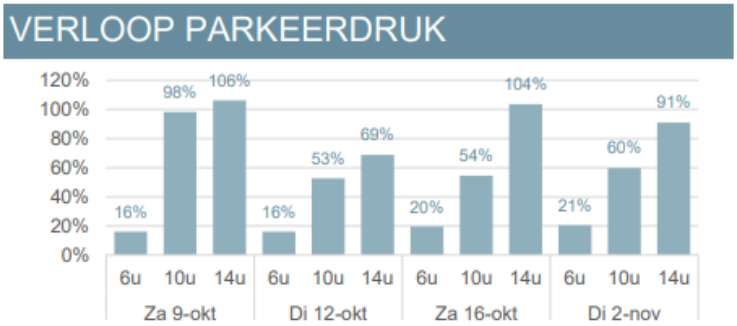
Parkeermotief

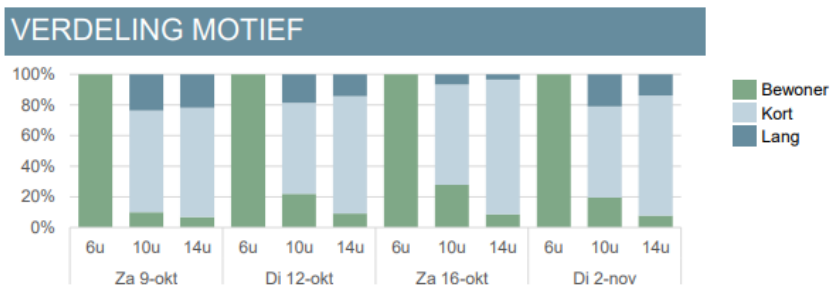
Onderzocht gebied

Meting
Meetperiode: 9-okt, 12-okt, 16-okt & 2-nov 2021
Methodiek: Parkeermotiefmeting met waarnemers
In opdracht van: Gemeente Ouder-Amstel
Uitgevoerd door: Dufec



Motief
Bewoner = Geparkeerd om 05:30u
Kort = Géén bewoner, één meetmoment geparkeerd
Lang = Géén bewoner, twee momenten geparkeerd



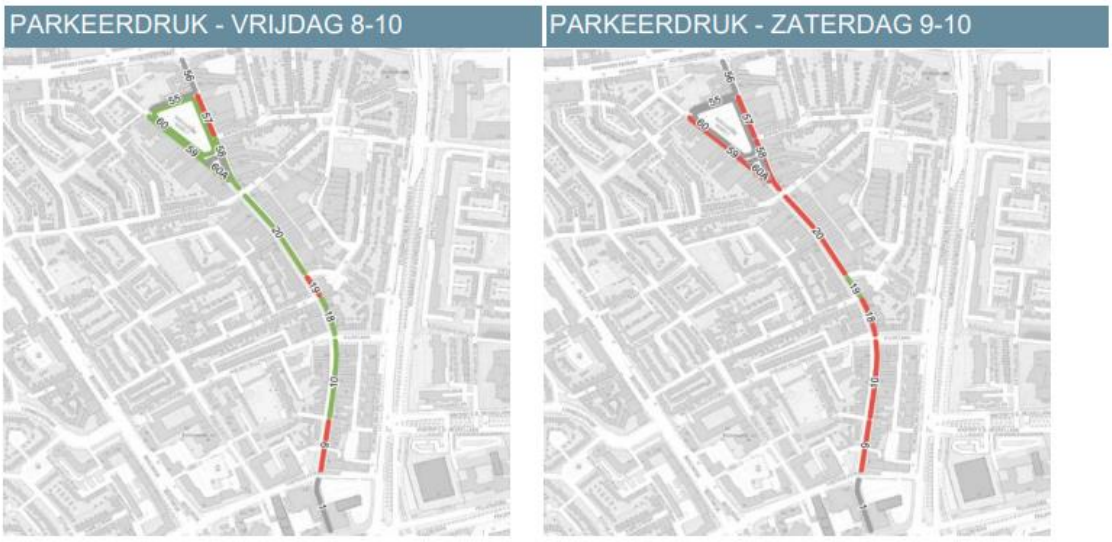


Conclusie parkeermotief

- Weinig verschil in parkeermotief tijdens of buiten de weekmarkt
- Grootste deel van de geparkeerde auto’s in de Kruisstraat zijn kortparkeerders

Fietsparkeer bezetting/parkeerdruk

SECTIE			BEZETTING		PARKEERDRUK		VRIJE PLAATSEN	
Sectie	Straatnaam	Capaciteit	Vr 8-10 18:30-20:30u	Za 9-10 12:00-14:00u	Vr 8-10 18:30-20:30u	Za 9-10 12:00-14:00u	Vr 8-10 18:30-20:30u	Za 9-10 12:00-14:00u
1	Kruisstraattunnel	0	0	0	-	-	0	0
9	Kruisstraat	12	24	21	200%	175%	-12	-9
10	Kruisstraat	52	27	55	52%	106%	25	-3
18	Kruisstraat	36	15	41	42%	114%	21	-5
19	Kruisstraat	20	38	8	190%	40%	-18	12
20	Kruisstraat	124	45	188	36%	152%	79	-64
55	Woenselse Markt	0	7	30	-	-	-7	-30
56	Woenselse Markt	0	10	7	-	-	-10	-7
57	Woenselse Markt	28	32	90	114%	321%	-4	-62
58	Woenselse Markt	32	10	83	31%	259%	22	-51
59	Woenselse Markt	28	5	71	18%	254%	23	-43
60	Woenselse Markt	40	13	0	33%	-	27	0
60A	Woenselse Markt	0	4	8	-	-	-4	-8
Totaal		372	230	602	62%	162%	142	-270



Legenda
Parkeerdruk
- = 0 - 70%
- = 70 - 85%
- = 85 - 100%
- = ≥ 100%
- = geen capaciteit

Conclusie fietsparkeer bezetting/ parkeerdruk

- Buiten de weekmarkt is een overcapaciteit aan fietsparkeerplaatsen in het gehele gebied (65% bezette fietsparkeerplaatsen), maar zijn wel plaatselijk tekorten.
- Tijdens de weekmarkt is een tekort aan fietsparkeerplaatsen in het gehele gebied (162% bezetting).

4. Laden en lossen

Gemeten op: 2x dinsdag van 12 oktober tot 19 oktober - dag situatie

PER DEELGEBIED - DINSDAG 12 OKTOBER

	Deelgebied				
	2	3	4	5	Tot
07:00 - 07:30		2	1		3
07:30 - 08:00	1		1		2
08:00 - 08:30		1			1
08:30 - 09:00		1			1
09:00 - 09:30		1			1
09:30 - 10:00		1	1		2
10:00 - 10:30	1	2			3
10:30 - 11:00	1	4			5
11:00 - 11:30	1	4		1	6
11:30 - 12:00	1	1	2		4
12:00 - 12:30	2	2			4
12:30 - 13:00	1	1	3		5
13:00 - 13:30				1	1
13:30 - 14:00		3	1		4
14:00 - 14:30		2	1		3
14:30 - 15:00			1		1
15:00 - 15:30		3	1		4
15:30 - 16:00		1			1
16:00 - 16:30		2			2
16:30 - 17:00			4		4
17:00 - 17:30	3	2	2		7
17:30 - 18:00	1		3		4
Totaal	12	33	21	2	68

PER DEELGEBIED - DINSDAG 19 OKTOBER

	Deelgebied				
	2	3	4	5	Tot
07:00 - 07:30	1		1		2
07:30 - 08:00					0
08:00 - 08:30		2			2
08:30 - 09:00		2	3		5
09:00 - 09:30					0
09:30 - 10:00	1	1	1		3
10:00 - 10:30		1	2		3
10:30 - 11:00	2	5	3	1	11
11:00 - 11:30	2	4	4		10
11:30 - 12:00		5	2	1	8
12:00 - 12:30	2	2	2	1	7
12:30 - 13:00	2	2	6	1	11
13:00 - 13:30	1	6	2		9
13:30 - 14:00		3	4	1	8
14:00 - 14:30	1	1	3	1	6
14:30 - 15:00			3		3
15:00 - 15:30			2		2
15:30 - 16:00			2		2
16:00 - 16:30	1	3	2		6
16:30 - 17:00			2		2
17:00 - 17:30	1		3		4
17:30 - 18:00		1	1	1	3
Totaal	14	38	48	7	107

Per deelgebied Kruisstraat en Woenselse Markt/Kloosterdreef (zie boven) is inzichtelijk gemaakt hoe vaak het laden en lossen voorkomt op de volledige rijbaan of rijbaan/deels trottoir of volledig op het trottoir.

Conclusie

- De gehele dag vindt het laden en lossen plaats in alle deelgebieden.
- Deelgebied 3 en 4 zijn de drukste gebieden
- Gezien de beperkte lengte van deelgebied 5, is het daar ook relatief druk op het gebied van laden en lossen.

Overige onderzoeken 5 t/m 8

5. SIDS (snelheidsmeters)

Een SID (Snelheids Informatie Display) is een snelheidsmeter, die naast een weg wordt geplaatst om de snelheid van het passerende verkeer vast te leggen. Een SID kan aan de voorbijkomende automobilisten tonen met welke snelheid hij of zij rijdt, waardoor men bewust wordt gemaakt van zijn snelheidsgedrag.

De snelheidsmeetresultaten van een SID worden uitgedrukt in de ‘V85’. Dit is de maximale snelheid (V) die door 85% van alle weggebruikers wordt gereden op een weg. Voorbeeld: De V85 bedraagt 32 km/u: dat betekent dat 85% van alle weggebruikers 32 km/u of langzamer rijdt op die weg. De V85-regel wordt landelijk gehanteerd en geeft aan of de gereden snelheid overeenstemt met de weg en de omgeving. Deze V85-regel geeft de snelheid weer die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in normale omstandigheden.

- Tussen 3 mei en 31 mei 2021 heeft ter hoogte van huisnummer 150 een snelheidsmeter gestaan. Uitslag V85 = 31 km/u
- Tussen 3 mei en 25 mei 2021 heeft ter hoogte van huisnummer 6 een snelheidsmeter gestaan. Uitslag V85 = 38 km/u

6. Ongeval analyse

In onderstaande afbeeldingen zijn alleen de geregistreerde letselongevallen weergegeven van 2018 tot heden. Het exacte aantal letselongevallen kan dus in werkelijkheid hoger zijn. In het actieplan Verkeersveiligheid 2021 zijn de kruispunten Kruisstraat, Gildelaan met de Nieuwe Fellenoord opgenomen (4 letselongevallen van 2016-2018) en Kruisstraat, Kruisstraattunnel, Pastoor Peterstraat (3 letselongevallen van 2016-2018). Het blijkt uit de ongevalanalyse dat sinds 2018 geen ongevallen op de kruising Kruisstraat, Gildelaan met de Nieuwe Fellenoord hebben plaatsgevonden en vanaf 2019 niet meer op de kruising Kruisstraat, Kruisstraattunnel, Pastoor Peterstraat.

Totaal



Omschrijving	
2018	9
2019	5
2020	5
2021	4
Totaal	23



Letselongevallen 2018



Letselongevallen 2019



Letselongevallen 2020

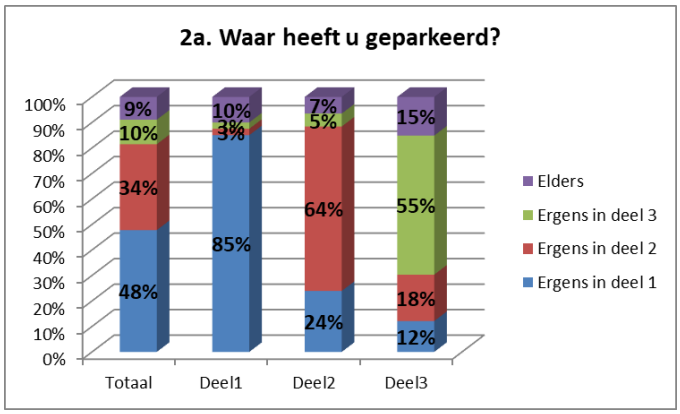


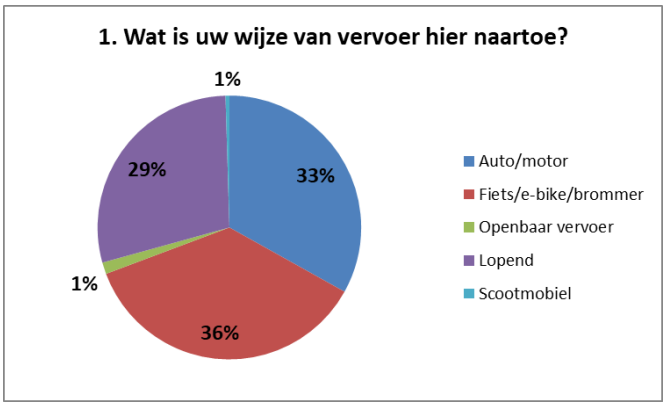
Letselongevallen 2021

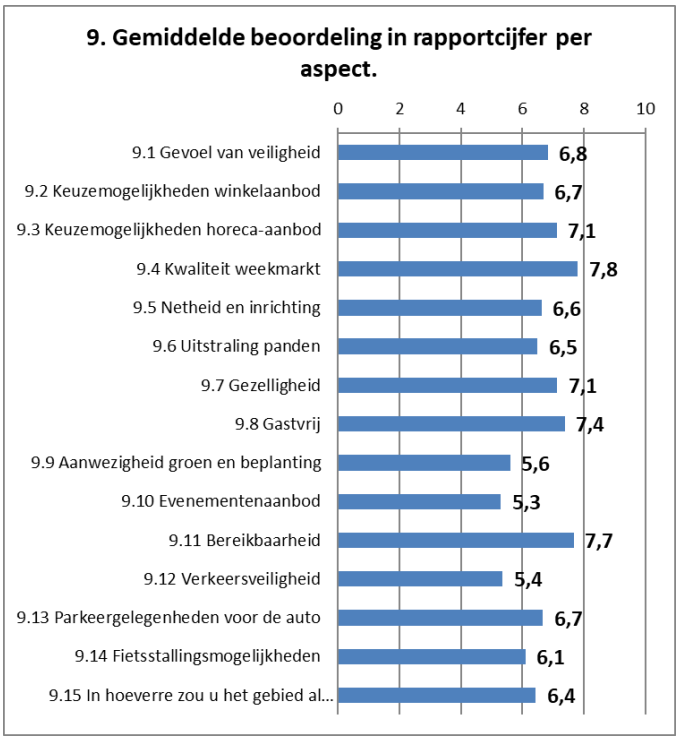
EINDHOVEN

7. Bezoekersonderzoek

In de periode 29 mei t/m 12 juni heeft Veldwerk Optimaal BV bezoekers van de Kruisstraat en de Woenselse Markt in Eindhoven ondervraagd in opdracht van Seinpost en de gemeente Eindhoven. Bezoekers zijn aangesproken op de Woenselse Markt (deel 1), in het midden van de Kruisstraat deel 2) en in de Kruisstraat richting de tunnel (deel 3) *(let op, dit is een andere verdeling dan bij de Dufec onderzoeken)*. In totaal zijn 420 vragenlijsten verwerkt. Een aantal afbeeldingen en conclusies uit het onderzoek met betrekking tot de voorgestelde maatregelen (verkeersveiligheid en leefbaarheid en aantrekkelijkheid):







Conclusie uit het bezoekersonderzoek

- Bezoekers willen graag zo dichtbij mogelijk een parkeerplek kiezen. Van de respondenten die in deel 1 zijn aangesproken, heeft 85% geparkeerd/gestald ergens in deel 1. De percentages voor deel 2 en deel 3 zijn 64% resp. 55%.
- 50% van de respondenten bezoekt het gebied dagelijks of een paar keer per week. Respondenten uit postcodegebied 5612 (Oud Woensel) vrijwel dagelijks, overige respondenten eerder een paar keer per maand.
- Bijna twee derde van de respondenten voelt zich ‘niet’ of ‘een beetje verbonden’ met het gebied.
- De gemiddelde verblijfsduur is 1-2 uur. Gemiddeld bezoekt men dan 2 à 3 winkels en/of horecagelegenheden.

- Ouderen van >75 jaar bezoeken het meeste aantal winkels/horecagelegenheden per bezoek: namelijk 3 tot 5.
- De meeste respondenten komen voor dagelijkse boodschappen. Op zaterdagen komen respondenten met name voor de weekmarkt (79%) en daarna voor doelgericht winkelen (42%) en dagelijkse boodschappen (40%).
- De slechtste beoordelingen zijn voor 'evenementenaanbod', 'verkeersveiligheid' en 'Aanwezigheid groen en beplanting'. De beste beoordelingen zijn voor: 'kwaliteit weekmarkt', 'bereikbaarheid' en 'gastvrij'.

Herkomst bezoekers uit het bezoekersonderzoek (totaal 420)

- 374 personen uit Eindhoven (postcode 5600)
- 16 personen uit omgeving Helmond (postcode 5700)
- 2 personen uit omgeving Venray (postcode 5800)
- 1 persoon uit omgeving Venlo (postcode 5900)
- 6 personen uit omgeving Weert (postcode 6000)
- 2 personen uit omgeving Echt (postcode 6100)
- 2 personen uit omgeving Nijmegen (postcode 6500)
- 1 persoon uit omgeving Lelystad (postcode 8200)
- 6 personen uit België
- 9 personen willen dit niet zeggen.

8. Pilot afsluiting

In de periode juni tot september 2021 werd een deel van de Kruisstraat in de avonduren afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (vanaf Weverstraat tot aan de Verwerstraat). Deze proefmaatregel werd ingesteld naar aanleiding van een escalatie van de overlast door verkeer door showgedrag. De afsluiting leidde zowel tot positieve als negatieve signalen. Na drie maanden werd de proef stopgezet. Dit omdat de maatregel onvoldoende juridisch onderbouwd was. Bovendien was er een waterbedeffect zichtbaar: het showgedrag verplaatste zich voor een groot deel naar de Weverstraat en de Veldmaarschalk Montgomerylaan.

De reacties

- Positieve reacties vanuit bewoners en ondernemers dat de straat rustiger is geworden, het geluid is afgenomen en het "gezelliger" op straat is geworden
- Bezwaren vanuit de plaatselijke ondernemers omdat ze niet bereikbaar waren voor het gemotoriseerde verkeer
- Bezwaren vanuit de Weverstraat dat het rondrijdende verkeer zich heeft verplaatst van de Kruisstraat naar de Weverstraat
- Tijdelijk effect op de geluidoverlast met name bij Woenselse Markt

Enquête proefmaatregel afsluiting Kruisstraat – Woenselse Markt
Met ruim 400 respondenten



5. Voorstel maatregelen

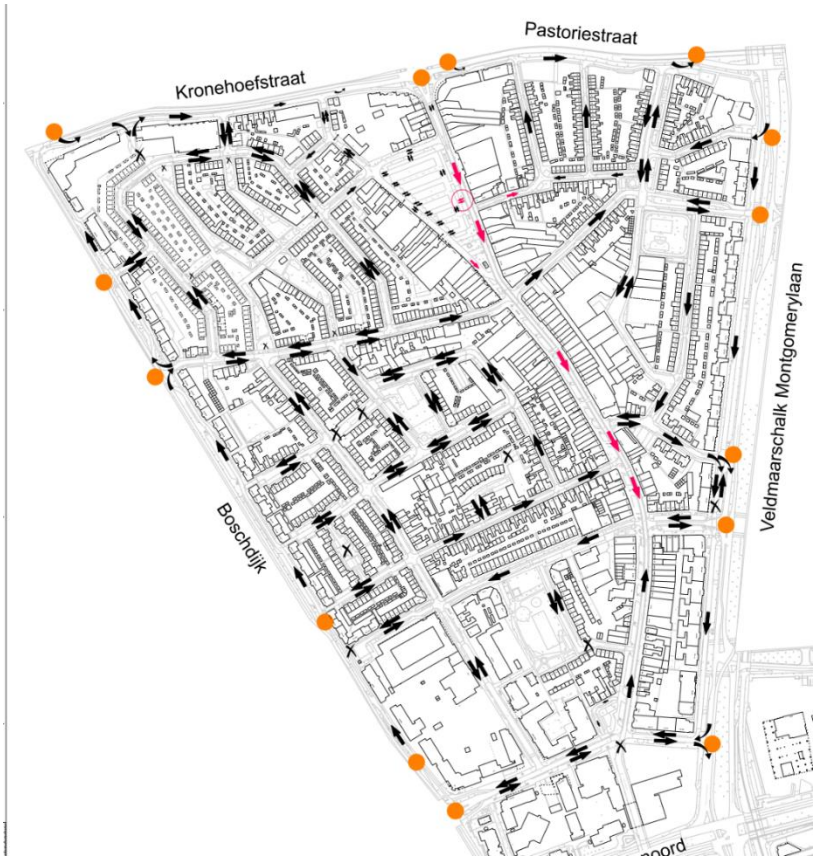
Uit de gesprekken, onderzoeken en tellingen blijkt dat er verschillende en soms ook tegenstrijdige belangen spelen en dat het effect van maatregelen in de KS-WM verder reikt dan alleen de Kruisstraat. Het betreft hier het tweede centrumgebied van de vijfde grootste stad van Nederland met ruim 235.691 inwoners. De dynamiek in dit centrumgebied maakt het lastig om op dit moment besluiten te nemen waarvan op voorhand gesteld kan worden dat deze besluitvorming op de lange termijn ook passend is voor de aanwezige, diverse problematiek. Onderstaande maatregelen zijn een voorstel waarop iedereen zijn zienswijze schriftelijk of mondeling kan geven *(voor zienswijze zie 3. Proces)*.

In het hoofdstuk ‘’Verleden – Herinrichting 2011’ staat beschreven waarom destijds de knip in de Kruisstraat niet is aangebracht. De genoemde argumenten zijn nog steeds van kracht en daarom wordt deze variant niet verder uitgewerkt of opnieuw als pilot voorgesteld, maar worden andere maatregelen voorgesteld. Deze nieuwe (infrastructurele) maatregelen hebben met name betrekking op de verkeersveiligheid. Beseft moet worden dat deze maatregelen niet rechtstreeks effect hebben op geluidreductie of bijkomende aspecten zoals een diversiteit van het aanwezige winkelaanbod. De ruimte die ontstaat met deze maatregelen kan worden ingericht op een manier waarop het waarde toevoegt aan het gebied om daarmee de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied te verbeteren.

Er is onderscheid gemaakt in maatregelen op buurtniveau en op deelniveau (delen van de straat). De maatregelen op buurtniveau hebben ook invloed op omliggende wegen of op de wijk.

5.1 Maatregelen buurtniveau

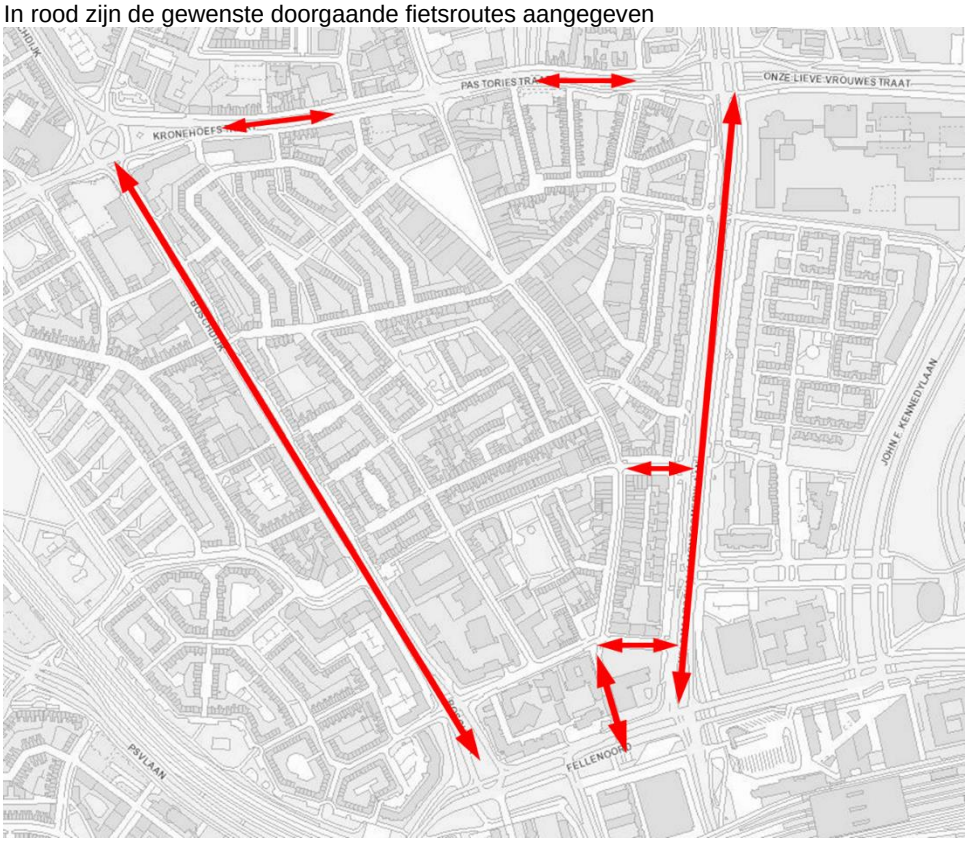
Rijrichtingen autoverkeer



Zwart zijn bestaande rijrichtingen en rood zijn de gewijzigde rijrichtingen

Routes doorgaand fietsverkeer

In rood zijn de gewenste doorgaande fietsroutes aangegeven



Toelichting maatregelen op buurtniveau

1. **Rijrichting omdraaien in de Kruisstraat van de Gildelaan tot aan de Kloosterdreef (deel 3 en 4)**

   Met deze wijziging worden de volgende effecten beoogd:

   - Verlagen van verkeersintensiteit op de Kruisstraat, want voor het gemotoriseerd verkeer verdwijnt de doorgaande route tussen de Pastoor Peterstraat en de Woenselse Markt. Het gemotoriseerd verkeer verplaatst zich naar de omliggende hoofdwegen zijnde Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoriestraat/Kronehoefstraat en Boschdijk, en die zijn daar qua infrastructuur en capaciteit juist geschikt voor. Daarnaast behouden we wel de bereikbaarheid voor ondernemers.
   - Met de wijziging van de rijrichting komt het gemotoriseerd verkeer eerst voorbij het parkeerterrein Woenselse Markt waar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Vervolgens kan men de keuze maken om toch door te rijden naar de enkele langsparkeerplaatsen in dit deel van de Kruisstraat.
   - Door het omdraaien van de rijrichting kan in een deel van de Kruisstraat langsparkeervakken worden gemaakt in plaats van schuin parkeervakken wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

2. **Verminderen van parkeerplaatsen in een deel van de Kruisstraat**

   Voordelen:

   - Door het opheffen van parkeerplaatsen komt meer ruimte vrij voor fietsers en (overstekende) voetgangers om veilig te winkels te bereiken en de doorgang te vergroten.
   - Er komt meer zicht bij het uitrijden van een parkeerplaats, waardoor de nog aanwezige parkeerplaatsen op een meer verkeersveilige manier kunnen worden gebruikt. De vrijgekomen ruimte kan benut worden voor voetgangers, ontmoeting, (pop-up) terrassen, fietsenrekken, groen of andere gewenste invullingen.
   - Door het verminderen van parkeerplaatsen stimuleren we dat men meer op de fiets naar de Kruisstraat komt om te verblijven.

   Mogelijke nadelen zijn dat zoekverkeer zou kunnen ontstaan en langere loopafstanden.

<u>Toelichting verminderen parkeerplaatsen:</u>

- De maximale loopafstand naar woningen bedraagt hemelsbreed 200m en van bezoekers overige functies bedraagt deze afstand 400m. Werknemers hebben een maximale loopafstand van 1000m.
- Uit het parkeeronderzoek va200m rondom de Kruisstraat blijkt dat de parkeerbezetting max. 73% bedraagt buiten de weekmarkt op zaterdag en 88% tijdens de weekmarkt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat buiten de weekmarkt tot 219 parkeerplekken opgevangen kunnen worden in de omgeving totdat de maximaal toelaatbare parkeerbezetting van 90% bereikt wordt.
- Tijdens de weekmarkt kunnen volgens de cijfers maximaal 25 parkeerplekken opgevangen worden in de omgeving.
- Er zullen circa 70 parkeerplaatsen verwijderd worden.
- Er moet een afweging worden gemaakt tussen een acceptabel niveau van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en loopstanden. In het geval van een weekmarkt wordt het redelijk geacht om te accepteren dat er (alleen) op die momenten sprake van een (te) hoge parkeerdruk is. Op overige dagen van de week is er sprake van een acceptabele parkeerdruk.
- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen past in het transitiemodel van Eindhoven naar een duurzame en groene stad, waarin er toegewerkt wordt naar zo min mogelijk autoparkeerplaatsen en zo veel mogelijk fietsparkeerplaatsen en groen in de openbare ruimte.
- Een belangrijke factor in deze afweging is bovendien dat het Centraal Station, enkele Hoog Openbaar Vervoerhaltes en normale OV-halte(s) op korte afstand aanwezig zijn op de Montgomerylaan, Boschdijk en Kloosterdreef. Het gebied is dus ook via het OV uitstekend bereikbaar.
- Het parkeertarief voor lang parkeren in de Kruisstraat zal verhoogd worden, zodat voor kort parkeren meer parkeerruimte ontstaat.
- Uit het onderzoek blijkt dat bijna 90% van de bezoekers van Oud Woensel afkomstig is uit Eindhoven en dus dat een transitie van autogebruik naar de fiets- dan wel OV-gebruik haalbaar is.

3. **Rijrichting omdraaien Westelijke deel Bakkerstraat**
   Het voorstel is om op het westelijke deel van de Bakkerstraat de huidige rijrichting om te draaien (van Woenselse Markt naar Wassenaarstraat). Hiermee wordt voorkomen dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Montgomerylaan de Looierstraat en de Bakkerstraat gebruikt om een kortere route te rijden richting de Woenselse Markt/Kruisstraat.

4. **Behouden van de bestaande rijrichting op het oostelijke deel van de Van Kinsbergenstraat van de Zeeheldenlaan tot aan de Kruisstraat**

5. **Verplichte rijrichting instellen op de kruising Kruisstraat-Gildelaan**
   Hierdoor mag het gemotoriseerde verkeer vanaf de Kruisstraat alleen naar de Gildelaan rijden. Op deze wijze blijft het oostelijke deel Van Kinsbergenstraat en de Verwerstraat ook bij een afsluiting vanwege de weekmarkt op zaterdag, toegankelijk voor al het gemotoriseerd verkeer. Doordat een verplichte rijrichting wordt ingesteld op de Kruisstraat kan in theorie geen rondje Nieuwe Fellenoord/Hemelrijken/Van Kinsbergenstraat/Kruisstraat ontstaan. Tot september 2022 wordt gemonitord in hoeverre dit in praktijk werkt en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

6. **Wijziging parkeertarieven**
   - Het parkeertarief van de Kruisstraat gelijk maken met het parkeertarief van de rest van de buurt
   - Het parkeertarief op de Woenselse Markt blijft laag om te stimuleren dat daar parkeert

   Deze aanpassingen worden verwerkt in het eerstvolgende aanwijsbesluit. Het is de wens vanuit de omgeving om het kortparkeren op de Kruisstraat zoveel mogelijk te stimuleren. Op basis daarvan gaat de gemeente Eindhoven de tarieven op de Kruisstraat voor het langparkeren verhogen. Op deze wijze komt waarschijnlijk voor het kortparkeren meer parkeerruimte vrij.

7. **Laad- en losplaatsen Kruisstraat**
   Het voorstel is om laad- en losplaatsen te creëren naast de rijbaan. Deze laad- en losplaatsen zijn voor alle voertuigen, dus ook voor personenauto's bedoeld. Een deel van de laad- en losplaatsen kunnen in de avonduren gebruikt worden als terras of als parkeerplaatsen. Daarnaast komt er een stilstaanverbod op een

deel van de Kruisstraat in plaats van het huidige parkeerverbod. Op deze wijze ontstaat beter zicht voor de overstekende voetganger en meer ruimte op de rijbaan voor het fietsverkeer en de auto's.
De wens van bewoners die we spraken in het kader van verkeer, is dat op langere termijn venstertijden voor het laden en lossen worden ingevoerd. Voorlopig wordt dit onvoldoende gedragen door de ondernemers in het gebied. Daardoor wordt dit nog niet ingevoerd.

Voorrangsfunctie Kruisstraat opheffen
De wens is dat op langere termijn de Kruisstraat als een gelijkwaardige weg wordt vormgegeven. Dat wil zeggen dat rechts daar voorrang krijgt. Deze maatregel kan pas doorgevoerd worden als de Kruisstraat geen status van fietsstraat meer heeft en de intensiteiten van het (brom)fietsverkeer lager wordt dan ca. 2500 (brom)fietsers per etmaal.
De fietsverbinding op de Veldmaarschalk Mongomerylaan heeft daar ook invloed op. Dit is een alternatieve fietsverbinding die in begin 2022 gerealiseerd wordt (zie plannen Fietsroute Den Bosch-Eindhoven | Gemeente Eindhoven). Daarnaast zijn de plannen voor een herinrichting van de Boschdijk binnen de Ring in volle gang, waarbij extra aandacht wordt gegeven aan goede fietsverbindingen. Door deze alternatieve fietsroutes is de verwachting dat de doorgaande fietsintensiteit door de Kruisstraat vermindert.

5.2 Maatregelen deelniveau

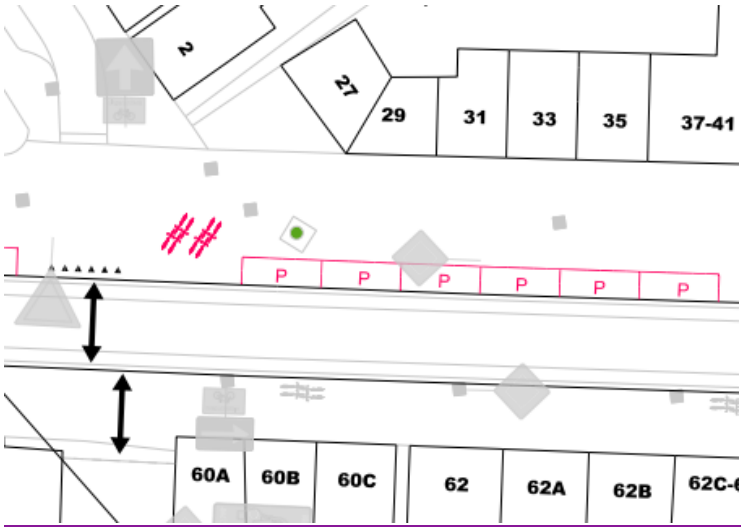
Naast de bovengenoemde maatregelen op buurtniveau worden meerdere aanvullende maatregelen genomen in de Kruisstraat. Dit is per deel van de Kruisstraat verder uitgewerkt en in te zien in de ontwerptekeningen die als bijlages zijn toegevoegd:

Deel 1 – Kruisstraat – van fietstunnel tot Pastoor Peterstraat
Geen aanpassingen

Deel 2 – Kruisstraat – van Pastoor Peterstraat tot Gildelaan

Luchtfoto bestaande situatie





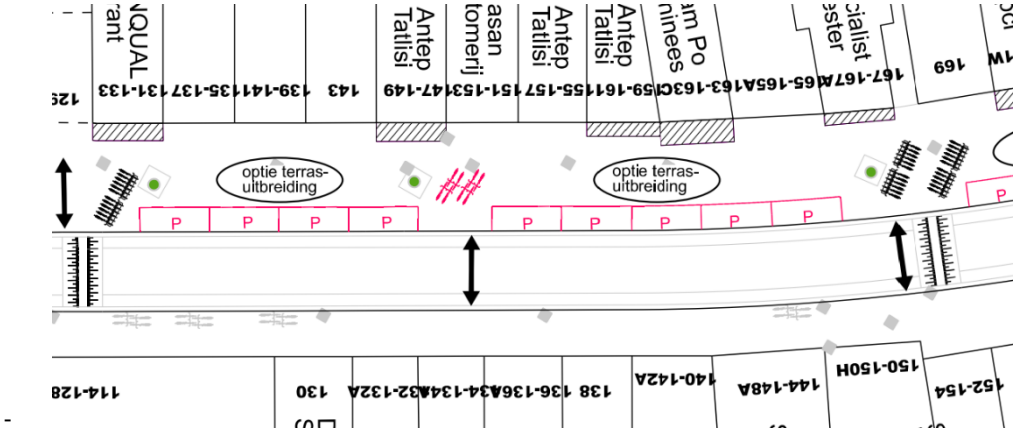
Principetekening (het voorstel)

1. Opheffen van de status van verplicht fietspad met uitzondering van gemotoriseerd verkeer.
   In 2011 is de Kruisstraat heringericht en heeft het als unieke situatie in Eindhoven de status verplicht fietspad (G11) gekregen. Door middel van een tekstonderbord heeft het de status fietsstraat en is een uitzondering gemaakt voor brommers, auto's bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan 2 wielen. In 2017 zijn de borden fietsstraat (fietsstraat, auto's te gast) toegevoegd. De verplichte fietspadborden (G11) met de tekstonderborden zijn destijds niet verwijderd, ondanks dat ze overbodig waren geworden. Aangezien we met dit voorstel naast de benodigde verkeersmaatregelen ook de buurt willen verfraaien wordt dit nu wel gedaan. De juridische fietssymbolen zullen verwijderd worden. Dit kan door de symbolen aan te passen door middel van straatkunst of door de symbolen volledig te verwijderen van het wegdek. De voorkeur gaat uit om ze door middel van straatkunst deels te behouden om prioriteit aan het fietsverkeer te geven boven het autoverkeer.
2. Op het kruispunt met de Pastoor Peterstraat informatieve bebording en/of straatkunst toevoegen om het doorgaande fietsverkeer zoveel mogelijk te begeleiden richting Montgomerylaan/Boschdijk. Om zo ook de fiets verkeersintensiteit (bromfietsers en fietsers per etmaal) omlaag te brengen. Op deze manier verbetert de oversteekbaarheid voor bezoekers in het winkelgebied.
3. Fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk aan westelijke zijde van de rijbaan plaatsen en verwijderen aan de oostelijke zijde, waardoor het trottoir aan oostelijke zijde zoveel mogelijk vrij-komt voor voetgangers. Hierbij is rekening gehouden de behoeften op het gebied van fietsparkeerplaatsen (o.b.v. resultaten fietsparkeerdrukmeting).
4. Er komen laad- en losplaatsen in plaats van huidige schuine parkeervakken. We voeren een stilstaanverbod in door middel van bebording. Op deze wijze ontstaat beter zicht voor de overstekende voetganger en meer ruimte op de rijbaan voor het fietsverkeer en de auto's.
5. Eén van de negatieve factoren in de huidig inrichting is het schuinparkeren. Bij het uitrijden leidt dit tot onveilige verkeerssituaties vanwege het beperkte zicht. Om dit aanzienlijk te verbeteren wordt langsparkeren ingezet. Voorlopig kiezen we in dit deel van de Kruisstraat voor langsparkeerplaatsen aan de linkerkant van de rijbaan. Het zou nog beter zijn om de langsparkeerplaatsen aan de rechterkant van de rijbaan te realiseren. Dit is bij de huidige inrichting in dit deel van de Kruisstraat niet mogelijk. Bij een definitieve herinrichting kan hier rekening mee worden gehouden. Een bijkomend voordeel van het langsparkeren is dat er meer ruimte ontstaat achter de langsparkeerplaatsen. Deze ruimte kan opnieuw ingericht kan worden in het kader van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied.
   Het aantal parkeerplaatsen in dit deel neemt af met ca. 25 parkeerplekken, maar met de motivering, die uiteen is gezet bij *2. 'Verminderen van parkeerplaatsen in een deel van de Kruisstraat'* bij de maatregelen onder buurtniveau, wordt het hier acceptabel geacht een beperkte concessie te doen in bereikbaarheid en loopafstand. Dit gaat niet ten koste van de verkeersveiligheid, en tegelijkertijd wordt de leefbaarheid (en ook verfaaiing) van het gebied naar het gewenste niveau gebracht.

Deel 3 – Kruisstraat – van Gildelaan tot Verwerstraat



Luchtfoto bestaande situatie



Principetekening (het voorstel)

1. Opheffen van de status van verplicht fietspad met uitzondering van gemotoriseerd verkeer.
   In 2011 is de Kruisstraat heringericht en heeft het als unieke situatie in Eindhoven de status verplicht fietspad (G11) gekregen. Door middel van een tekstonderbord heeft het de status fietsstraat en is een uitzondering gemaakt voor brommers, auto's bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan 2 wielen. In 2017 zijn de borden fietsstraat (fietsstraat, auto's te gast) toegevoegd. De verplichte fietspadborden (G11) met de tekstonderborden zijn destijds niet verwijderd, ondanks dat ze overbodig waren geworden. Aangezien we met dit voorstel naast de benodigde verkeersmaatregelen ook de buurt willen verfraaien wordt dit nu wel gedaan. De juridische fietssymbolen zullen verwijderd worden. Dit kan door de symbolen aan te passen door middel van straatkunst of door de symbolen volledig te verwijderen van het wegdek. De voorkeur gaat uit om ze door middel van straatkunst deels te behouden om prioriteit aan het fietsverkeer te geven boven het autoverkeer.
2. Op het kruispunt met de Gildelaan informatieve bebording en straatkunst toevoegen om het doorgaande fietsverkeer zoveel mogelijk te begeleiden richting Montgomerylaan/ Boschdijk om op deze manier de verkeersintensiteit omlaag te brengen op de Kruisstraat. Op deze manier verbetert de oversteekbaarheid voor bezoekers in het winkelgebied.

3. De rijrichting omdraaien in de Kruisstraat van de Kloosterdreef tot aan de Gildelaan. Zie kopje ‘maatregelen buurtniveau’ voor verdere toelichting.
4. Langsparkeerplaatsen realiseren in plaats van schuine parkeerplaatsen. Doordat de rijrichting verandert kan op dit gedeelte de parkeerplaatsen aangepast worden. De benodigde verkeersmanoeuvre en het zicht op het overige verkeer is bij langsparkeren verkeersveiliger dan bij haaks parkeren. Tevens ontstaat hierdoor meer ruimte en zicht voor onder andere overstekende voetgangers. Het aantal parkeerplaatsen in dit deel neemt af met ca. 25 parkeerplekken, maar met de motivering, die uiteen is gezet bij *2. ‘Verminderen van parkeerplaatsen in een deel van de Kruisstraat’* bij de maatregelen onder buurtniveau, wordt het hier acceptabel geacht een beperkte concessie te doen in bereikbaarheid en loopafstand. Dit gaat niet ten koste van de verkeersveiligheid, en tegelijkertijd wordt de leefbaarheid (en ook verfaaiing) van het gebied naar het gewenste niveau gebracht.
5. Fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk aan westelijke zijde van de rijbaan plaatsen en verwijderen aan de oostelijke zijde, waardoor het trottoir aan oostelijke zijde zoveel mogelijk vrijkomt voor voetgangers Hierbij is rekening gehouden de behoeften op het gebied van fietsparkeerplaatsen (o.b.v. resultaten fietsparkeerdrukmeting).
6. Er komen laad- en losplaatsen in plaats van huidige schuine parkeervakken. We voeren een stilstaanverbod in door middel van bebording. Op deze wijze ontstaat beter zicht voor de overstekende voetganger en meer ruimte op de rijbaan voor het fietsverkeer en de auto’s.

<u>Deel 4 – Woenselsemarkt</u>

1. Opheffen van de status van verplicht fietspad met uitzondering van gemotoriseerd verkeer.
   In 2011 is de Kruisstraat heringericht en heeft het als unieke situatie in Eindhoven de status verplicht fietspad (G11) gekregen. Door middel van een tekstonderbord heeft het de status fietsstraat en is een uitzondering gemaakt voor brommers, auto’s bromfietsen, motoren en motorvoertuigen op meer dan 2 wielen. In 2017 zijn de borden fietsstraat (fietsstraat, auto's te gast) toegevoegd. De verplichte fietspadborden (G11) met de tekstonderborden zijn destijds niet verwijderd, ondanks dat ze overbodig waren geworden. Aangezien we met dit voorstel naast de benodigde verkeersmaatregelen ook de buurt willen verfraaien wordt dit nu wel gedaan. De juridische fietssymbolen zullen verwijderd worden. Dit kan door de symbolen aan te passen door middel van straatkunst of door de symbolen volledig te verwijderen van het wegdek. De voorkeur gaat uit om ze door middel van straatkunst deels te behouden om prioriteit aan het fietsverkeer te geven boven het autoverkeer.
2. De rijrichting omdraaien in de Kruisstraat van de Kloosterdreef tot aan de Gildelaan. Zie kopje maatregelen buurtniveau voor verdere toelichting.
3. De entrees van het parkeerterrein en de indeling van het parkeerterrein wijzigen. Het parkeerterrein kan hierdoor beter ontsloten worden (je kunt niet meer overal het parkeerterrein afrijden) en er ontstaat een verkeerslus vanuit de Kloosterdreef om het parkeerterrein gemakkelijker op te rijden vanuit de rijbaan Woenselse Markt en weer weg te rijden via de Kloosterdreef.

Deel 5 – Kloosterdreef
Geen aanpassingen

6. Vervolg

De maatregelen zijn een voorstel waarop iedereen zijn zienswijze schriftelijk of mondeling kan geven.

Zienswijzen

Tijdens de inzagetermijn kan iedereen een zienswijze schriftelijk of mondeling op het ontwerpbesluit kenbaar maken bij het College van burgemeester en wethouders, 90150, 5600 RB Eindhoven. In de zienswijze moet duidelijk worden aangegeven op welke onderdeel van het ontwerpbesluit deze betrekking heeft. De zienswijze moet worden ondertekend en bevat ten minste:

- De naam en het adres van de indiener

- De dagtekening
- Een omschrijving waarop de zienswijze is gericht
- De gronden van de zienswijze.

Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u een afspraak maken met C. Swart per mail: verkeeroudwoensel@eindhoven.nl

De zienswijzen op het ontwerpbesluit zullen worden meegenomen in het definitieve besluit van het college van burgemeester en wethouders. Op het definitieve besluit is alleen beroep mogelijk voor diegenen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbesluit.

Planning

- December ontwerpbesluit met zienswijzen (6 weken reactietijd)
- Februari definitief verkeersbesluit met beroepsprocedure (6 weken) op basis van de zienswijzen
- Maart/april 2022: start uitvoeren/ realiseren van gedragen maatregelen
- Monitoring maatregelen van maart april tot medio september 2022
    - In juli worden de maatregelen onderzocht. Hierop volgen 2 maanden voor het analyseren en verwerken van de resultaten (augustus/september). De maatregelen moeten minimaal 2 maanden van kracht zijn om een representatief beeld te krijgen van de effecten.