

Onderbouwing maatregelen verkeer en inrichting KS-WM

Verkeer & aantrekkelijkheid Kruisstraat – Woenselse Markt | 16-02-2022

Inhoud

Inleiding.....	3
Doelstellingen	3
1. Verleden - Herinrichting 2011	4
2. Huidige situatie	5
2.1 Inrichting en kenmerken deelgebieden	5
2.2 Verkeer gerelateerde problematiek	6
2.3 Leefbaarheid en aantrekkelijkheid	6
3. Proces.....	7
3.1 Monitoring van de maatregelen	7
3.2 Samenspraak.....	7
3.3 Planning	8
4. Onderzoeken Dufec.....	9
4.1 Elektronische doorsnedetellingen	9
4.2 Kruispunttelling	9
4.3 Parkeeronderzoek – Auto en fiets	10
4.4. Laden en lossen	10
5. Overige onderzoeken	11
5.1 SIDS – snelheidsmeters (mei 2021).....	11
5.2 Ongeval analyse (2018 tot heden).....	11
5.3 Bezoekersonderzoek.....	11
5.4. Pilot afsluiting Kruisstraat.....	12
6. Voorstel maatregelen.....	13
6.1 Maatregelen buurtniveau	13
6.2 Maatregelen deelniveau.....	15
6.3 Impressie nieuwe inrichting van de deelgebieden	16
7. Handhaving	19
8. Communicatie	20

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.

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.

DOELSTELLINGEN

De doelen van dit pakket van maatregelen zijn:

- De verkeersveiligheid verbeteren
- Een minder prominente rol voor de auto
 - Minder gemotoriseerd verkeer door de Kruisstraat
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers

Naast dit pakket van verkeerskundige maatregelen, zijn ook de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van het gebied belangrijke aandachtspunten. Door de verkeersmaatregelen ontstaat ook meer ruimte voor een andere (groenere) inrichting. Hier komt ook een apart voorstel voor.

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 Kinsbergenstraat 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. Uitvoerbaarheid technisch niet haalbaar

Bussen en vrachtwagens moesten wel kunnen doorrijden en het overige verkeer niet. Een extra voorwaarde was om geen opstoppen te veroorzaken op het kruisingsvlak met de Van Kinsbergenstraat/ Verwerstraat vanwege de verkeersveiligheid. Hierdoor waren bv. pollers (verzinkbare paaltjes) 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

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** - Kruisstraat – fietstunnel tot Pastoor Peterstraat
- **Deel 2** - Kruisstraat – Pastoor Peterstraat tot Gildelaan
- **Deel 3** - Kruisstraat – van Gildelaan tot Verwerstraat
- **Deel 4** - Woenselse Markt
- **Deel 5** - Kloosterdreef

2.1 INRICHTING EN KENMERKEN DEELGEBIEDEN

Deel 1 – Kruisstraat van fietstunnel tot Pastoor Peterstraat

- Verplicht tweerichtingsfietspad
- Aan twee kanten trottoirs zonder aanliggende bebouwing

Deel 2 en 3 – Kruisstraat van Pastoor Petersstraat tot Gildelaan en Kruisstraat van Gildelaan tot Verwerstraat

- Verplicht tweerichtingsfietspad
- Voorrangsweg waar bromfietsen, motoren en auto's van zuid (Pastoor Petersstraat) naar Noord (Pastoriestraat/Ring) mogen rijden. Maximale snelheid is 30 km/uur
- Status: fietsstraat door middel van een onderbord
- Aan één kant schuine parkeervakken met betaald parkeren
- Aan twee kanten trottoirs met aanliggende bebouwing.
 - Deel 2: met name woningen, enkele detailzaken en één kleine supermarkt
 - Deel 3: met name: detailzaken, horeca en bovengelegen woningen

Deel 4 – Woenselse Markt

- Rijbanen rondom Woenselse Markt. Aan de oostzijde loopt de Kruisstraat vanaf de Verwerstraat over in de Woenselse Markt.
- Parkeerterrein waar op zaterdagen de markt plaatsvindt
- Oostzijde Woenselse Markt: Vergelijkbaar met de inrichting van de Kruisstraat, maar breder. Verplicht tweerichtingsfietspad en voorrangsweg waar bromfietsen, motoren en auto's van zuid naar noord mogen rijden. Maximum snelheid 30 km/uur. Status fietsstraat d.m.v. een onderbord.
- Geen parkeervakken aan de oostelijke rijbaan.
- Omliggende bebouwing van het plein en de rijbaan bestaat uit: detailhandel, twee supermarkten, horeca en bovenliggende woningen.

Deel 5 – Kloosterdreef

- Voorrangsweg met twee rijrichtingen voor al het verkeer
- Aanliggende fietsstroken naast de rijbaan
- Geen parkeervakken
- Bij het verkeerslicht naar de Pastorielaan is de rijbaan opgedeeld in opstelvlakken
- Omliggende bebouwing bestaat uit: detailhandel, food en (bovenliggende) woningen

2.2 VERKEER GERELATEERDE PROBLEMATIEK

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 hoge verkeersintensiteit (drukte door hoeveelheid auto's i.c.m. fietsers) zorgen voor onveilige situaties en overlast.
- De schuine parkeervakken zorgen nu voor een onveilige situatie doordat automobilisten slecht tot geen zicht hebben bij het achteruitrijden.
- 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.
- 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.



Situatiefoto problematiek Kruisstraat
Laden en lossen op de rijbaan (mei 2021)

2.3 LEEFBAARHEID EN AANTREKKELIJKHEID

Naast dit pakket van verkeerskundige maatregelen, zijn ook de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van het gebied belangrijke aandachtspunten. 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 fiets tulips (fietsenrekken aan de westzijde) die bijdragen aan de rommelige stoepen. Door de verkeersmaatregelen ontstaat ook meer ruimte voor een andere (groenere) inrichting van de openbare orde. Hier komt ook een apart voorstel voor.

Plannen omliggende fietsverbindingen

Er zijn plannen om de fietsverbindingen op de Boschdijk en de Veldmaarschalk Montgomerylaan van het centrum van Eindhoven met Eindhoven-Noord te verbeteren. Dit heeft mogelijk invloed op de hoeveelheid fietsers die nu door de Kruisstraat gaan. Zie ook: plannen [Fietsroute Den Bosch-Eindhoven | Gemeente Eindhoven](#) en [Herinrichting Boschdijk | Gemeente Eindhoven](#)

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 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. Ook blijven we in gesprek met bewoners, ondernemers en andere partners in het gebied. 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.

3.1 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.

3.2 SAMENSPRAAK

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

Datum	Overleg/bijeenkomst
28-09-2020	Wijkschouw bewoners, gemeente en politie
19-05-2021	Online samenspraakavond met bewoners, ondernemers, gemeente, politie waarin diverse mogelijke maatregelen zijn besproken
01-06-2021	Overleg tussen gemeente en ondernemersvereniging (in opstart)
02-06 en 03-06 2021	N.a.v. escalatie van overlast door showgedrag: meerdere overleggen met politie, handhaving, ondernemers, bewoners.
17-08-2021	Bijeenkomst met ondernemers rondom concept van maatregelen
17-08-2021	Bijeenkomst bewoners Weverstraat – Spinnerstraat – Veldmaarsch. Montgomerylaan
17-11-2021	Verkeersonderzoeken en conceptmaatregelen besproken tijdens bijeenkomst met bewoners, ondernemers en fietsersbond. Opmerkingen en aanvullingen zijn meegenomen in huidig ontwerpbesluit

23-11-2021	Gesprek met fietsersbond over conceptmaatregelen. Opmerkingen en aanvullingen zijn meegenomen in huidig ontwerpbesluit en te kennen is gegeven dat met alle voorgestelde verkeersmaatregelen wordt ingestemd.
14-12-2021	Overleg met regiopolitie, waarbij te kennen is gegeven dat met het ontwerpbesluit wordt ingestemd
16-02-2022	Overleg met regiopolitie, waarbij te kennen is gegeven dat met het definitieve besluit wordt ingestemd
Toekomstbeeld en Buurt Budget	
30-06 en 08-09 2021	Toekomstbeeld Oud Woensel besproken met bewoners en ondernemers: 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.

3.3 PLANNING

December 2021	Februari 2022	April 2022	April/sept. 2022	Juli 2022*
Ontwerpbesluit en zienswijzen	Definitief verkeersbesluit	Start uitvoeren/realiseren van gedragen maatregelen	Monitoring maatregelen	Onderzoek en analyse van maatregelen
6 weken reactietijd	6 weken beroepsprocedure o.b.v. eerder ingediende zienswijzen			2 maanden voor analyse en verwerken resultaten

* Maatregelen moeten minimaal 2 maanden van kracht zijn om een representatief beeld te krijgen van de effecten.

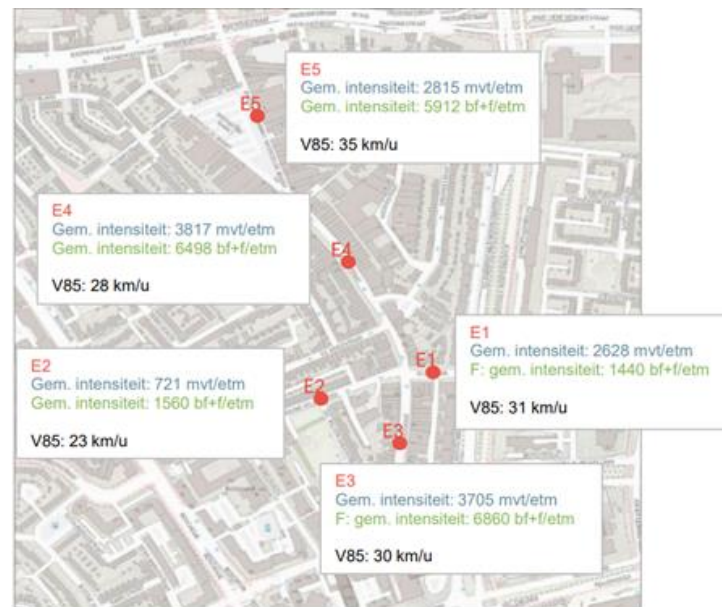
4. Onderzoeken Dufec

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' laten uitvoeren door *Dufec dataverzameling en verwerking*. Bekijk het volledige onderzoek, laatste wijziging 3 februari 2022, in bijlage a verkeersonderzoek KS-WM. De conclusies van de onderzoeken staan in dit hoofdstuk op een rij.

4.1 ELEKTRONISCHE DOORSNEDETELLINGEN

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

- Hoge fietsintensiteiten 5900 tot 6860 bromfietsers en fietsers per etmaal i.c.m. hoge auto-intensiteiten 2800 tot 3700 motorvoertuigen per etmaal. Voor een status '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. 30 km/uur is de snelheidslimiet. 15% van de gemotoriseerde voertuigen rijdt harder dan 30 km/uur.



Afbeelding Etmaalintensiteiten 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

4.2 KRUISPUNTELLING

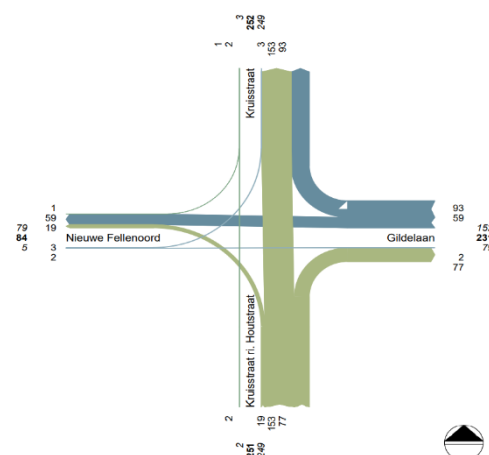
Afbeelding Kruispunttelling

Aantal motorvoertuigen tijdens het drukste uur in de avond op 23 september 2021

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. Hoe dikker de pijl, hoe meer verkeer. De groene pijlen geven het verkeer vanuit de Pastoor Petersstraat weer. De blauwe pijlen het verkeer vanuit de Gildelaan.

- Het verkeer op het Noordelijke deel van de Kruisstraat is met name afkomstig vanuit de Pastoor Petersstraat (het zuiden).
- Er komt relatief weinig verkeer uit de Gildelaan
- Het verkeer richting Nieuwe Fellenoord komt met name vanuit de Gildelaan.

Drukste uur avond: 16:45 - 17:45 uur



4.3 PARKEERONDERZOEK – AUTO EN FIETS

Conclusies m.b.t. de bezettingsgraad van auto inclusief parkeermotief van de auto's en fietsbezetting. De bezettingsgraad van geparkeerde auto's is gemeten in een gebied van ca. 200 meter rondom de Kruisstraat in de periode van 8 tot 19 oktober 2021. Volgens de Nota Parkeernormen 2019 is er bij een parkeerbezetting vanaf 90% sprake van parkeeroverlast.

- In de periode van 8 tot 19 oktober 2021 is het tijdens de weekmarkt is de parkeerbezetting het hoogst (op zaterdag 16 oktober: 88%). Dat betekent dat in het gehele gebied 25 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig zijn voordat een parkeeroverlast van 90% ontstaat.
- Buiten de weekmarkt, is op vrijdag 8 oktober de hoogste parkeerbezetting van 73% gemeten. Dat betekent dat in het gehele gebied 219 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig zijn, voordat een parkeeroverlast van 90% ontstaat.
- De Parkeerdruk op het parkeerterrein Woenselse Markt is op vrijdag 8 okt. 58% (138 bezette parkeerplaatsen t.o.v. de totale parkeercapaciteit van 240 parkeerplaatsen). Dit betekent dat buiten de weekmarkt op zaterdag op dit parkeerterrein veel overcapaciteit is. Er zijn op het gehele parkeerterrein ca. 80 “reserve”-parkeerplaatsen aanwezig 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.

Het parkeermotief is op de Kruisstraat gemeten op meerdere dagen in oktober en november.

- Het grootste deel van de geparkeerde auto's in de Kruisstraat bestaat uit kortparkeerders.
- Er is weinig verschil in parkeermotief tijdens of buiten de weekmarkt.

Het fietsparkeren is gemeten op vrijdag 8 en zaterdag 9 oktober in de Kruisstraat en op de Woenselse Markt.

- 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).

4.4. LADEN EN LOSSEN

Per deelgebied van de Kruisstraat (deel 1, 2, 3), Woenselse Markt (deel 4) en Kloosterdreef (deel 5) is inzichtelijk gemaakt hoe vaak het laden en lossen voorkomt op de volledige rijbaan of rijbaan/deels op het trottoir of volledig op het trottoir. Het is gemeten op 12 en 19 oktober.

- 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 wat betreft laden en lossen.



5. Overige onderzoeken

Naast het onderzoek door Dufec werden in 2021 nog een aantal onderzoeken en tellingen uitgevoerd (0-meting) om te onderzoeken welke maatregelen het beste genomen kunnen worden.

5.1 SIDS – SNELHEIDSMETERS (MEI 2021)

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 ook de snelheid van voorbijkomende automobilisten tonen, met als doel bewustwording van zijn/haar snelheidsgedrag. 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. Landelijk onderzoek wijst uit dat met snelheidsremmende aanpassingen aan de weg, zoals bijvoorbeeld een verkeersdrempel, de V85 in 30 km/uur wegen maximaal kan worden teruggebracht tot +/- 40 km/uur.



De resultaten van een snelheidsmeting door een SID worden uitgedrukt in de 'V85'. Dit is de maximale snelheid (V) die door 85% van alle weggebruikers wordt gereden op een weg. Bijvoorbeeld: de V85 = 32 km/uur betekent dat alle weggebruikers 32 km/uur of langzamer rijden op die weg.

- 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**

5.2 ONGEVAL ANALYSE (2018 TOT HEDEN)

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 na 2018 geen letselongevallen op de kruising Kruisstraat, Gildelaan met de Nieuwe Fellenoord hebben plaatsgevonden en na 2019 niet meer op de kruising Kruisstraat, Kruisstraattunnel, Pastoor Peterstraat. Dit zijn alleen de geregistreerde letselongevallen van 2018 tot heden. Het exacte aantal letselongevallen kan dus in werkelijkheid hoger zijn.

5.3 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 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) In totaal zijn 420 vragenlijsten verwerkt. Bekijk de samenvatting van het bezoekersonderzoek in bijlage b.



Let op! De verdeling in gebieden is in het bezoekersonderzoek anders dan in de andere hoofdstukken.

- 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.
- 90% van de bezoekers komt uit Eindhoven.
- 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'.

5.4. PILOT AFSLUITING KRUISSTRAAT

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.

Aan de omwonenden én ondernemers is middels een mini-enquête (zowel in het Nederlands als in het Engels), gevraagd wat zij van de genomen proefmaatregel vinden. Ruim 500 enquêtes zijn ingevuld, zie www.eindhoven.nl/verkeeroudwoensel

- Ruim 85% van de omwonenden vond het een (hele) goede maatregel. 10% vond de maatregel (heel) slecht. Zowel de positieve reacties als de negatieve reacties liggen verspreid over het hele gebied (Oud Woensel).
- 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

6. 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.

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.

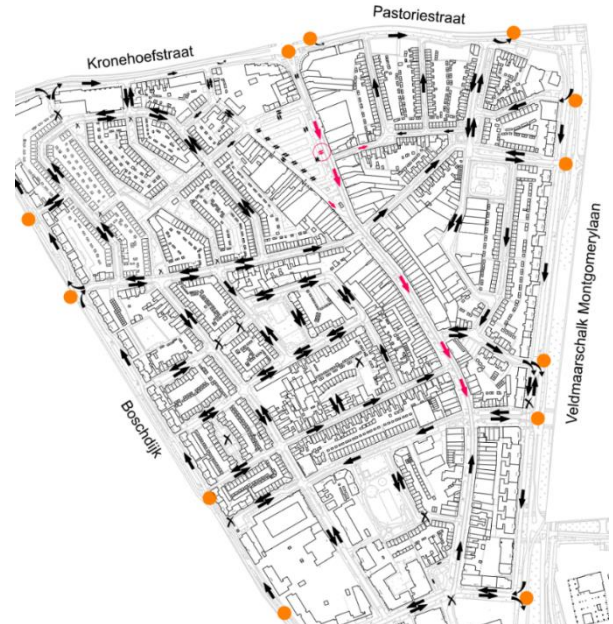
Er is onderscheid gemaakt in maatregelen op buurtniveau en op deelniveau (delen van de straat). De maatregelen op buurtniveau hebben ook invloed op omliggende wegen of op de wijk.

6.1 MAATREGELEN 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, omdat de doorgaande route tussen de Pastoor Peterstraat en de Woenselse Markt voor het gemotoriseerd verkeer verdwijnt. Het gemotoriseerd, doorgaand verkeer verplaatst zich naar de omliggende hoofdwegen zijnde Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoriestraat/Kronehoefstraat en Boschdijk. Deze wegen zijn daar qua infrastructuur en capaciteit op berekend. In tegenstelling tot het volledig afsluiten van de Kruisstraat voor gemotoriseerd verkeer, behouden we met deze maatregel 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 langspaarkeerplaatsen in dit deel van de Kruisstraat.
- Door het omdraaien van de rijrichting kunnen er in deel 3 gemakkelijk langspaarkeervakken worden gemaakt in plaats van de huidige schuine parkeervakken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.



Rijrichtingen autoverkeer

Zwarte pijlen zijn de bestaande en ongewijzigde rijrichtingen, de rode pijlen geven de wijzigingen weer.

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 reduceren we het gemotoriseerde verkeer op de Kruisstraat en stimuleren we dat men op de fiets de Kruisstraat komt bezoeken.
- Mogelijke nadelen zijn dat er zoekverkeer kan ontstaan en langere loopafstanden voor bezoekers.

Toelichting verminderen parkeerplaatsen:

- In de nota parkeernormen 2019 zijn acceptabele loopafstanden gedefinieerd van een parkeergelegenheid naar de bestemming. De maximale loopafstand naar woningen bedraagt hierin hemelsbreed 200m en van bezoekers overige functies bedraagt deze afstand 400m. Voor werknemers geldt een maximale loopafstand van 1000m.
- Uit het parkeeronderzoek van 200 meter rondom de Kruisstraat blijkt dat de parkeerbezetting max. 73% bedraagt buiten de weekmarkt op zaterdag en 88% tijdens de weekmarkt. Hieruit kunnen we concluderen 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 worden 67 parkeerplaatsen verwijderd.
- 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 transitieplan van Eindhoven naar een duurzame en groene stad, waarin we toewerken naar zo min mogelijk autoparkeerplaatsen en zo veel mogelijk fietsparkeerplaatsen en groen in de openbare ruimte.
- Een belangrijke factor in deze afweging is dat het Centraal Station, enkele Hoog Openbaar Vervoerhaltes en normale OV-halte(s) op korte afstand aanwezig zijn. Namelijk op de Montgomerylaan, Boschdijk en Kloosterdreef. Het gebied is dus goed bereikbaar via het openbaar vervoer.
- Het parkeertarief voor lang parkeren in de Kruisstraat zal verhoogd worden, zodat voor kort parkeren meer parkeerruimte ontstaat.
- Uit het bezoekersonderzoek 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 omdraaien van de rijrichting op het westelijke deel van de Bakkerstraat (van Woenselse Markt naar Wassenaarstraat). Hiermee voorkomen we 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

Op deze manier blijft het Noordelijke deel van de Kruisstraat toegankelijk voor al het gemotoriseerd verkeer. Ook bij een afsluiting vanwege de weekmarkt op zaterdag.

5. Verplichte rijrichting instellen voor het verkeer op de kruising Kruisstraat-Gildelaan richting de Gildelaan

Deze verplichte rijrichting geldt voor het verkeer dat vanaf het noordelijke deel van de Kruisstraat komt. Het gemotoriseerde verkeer mag dan vanaf het noordelijke deel van de Kruisstraat alleen naar de Gildelaan rijden en niet naar de Nieuwe Fellenoord. Doordat een verplichte rijrichting wordt ingesteld op de Kruisstraat kan in theorie geen rondje in de woonwijken (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 in de Kruisstraat maken we gelijk met het parkeertarief in de rest van de buurt
 - Het parkeertarief op de Woenselse Markt blijft laag om te stimuleren dat daar geparkeerd wordt
- Deze aanpassingen verwerkt de gemeente in het eerstvolgende aanwijlsbesluit. 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.

De gemeente wil het parkeren op de Woenselse Markt aantrekkelijker maken. Daarom wordt het parkeertarief op de Woenselse Markt lager dan op de Kruisstraat en in de woonwijken.

Het parkeerterrein Woenselse Markt heeft een overcapaciteit en is het meest geschikt voor langparkeerders. Een langere loopafstand naar de diverse zaken is bij een lange verblijfsduur meer in verhouding. Voor het noordelijke deel van de Kruisstraat tot aan de Gildelaan geldt bovendien dat de loopafstand conform de Nota Parkeernormen uit 2019, acceptabel is.

Uit het bezoekersonderzoek blijkt dat de meeste bezoekers zo'n 1 á 2 uur in het gebied verblijven, mogelijk wordt de verblijfstijd langer wanneer de looproute aantrekkelijker wordt. Hierdoor wordt het ook voor het zuidelijke deel van de Kruisstraat aantrekkelijker om te parkeren op de Woenselse markt. In de omgeving van het zuidelijke deel van de Kruisstraat zijn ook voldoende openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aanwezig met een acceptabele loopafstand. Zie ook de parkeeronderzoeken (Dufec).

7. Laad- en losplaatsen Kruisstraat

Het voorstel is om in totaal 5 laad- en losplaatsen naast de rijbaan te maken. Deze laad- en losplaatsen zijn voor alle voertuigen, voor het onmiddellijk laden en lossen van niet handzame goederen. 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.

6.2 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 in de ontwerptekeningen die als bijlagen zijn toegevoegd.

1. Opheffen van de status van verplicht fietspad met uitzondering van gemotoriseerd verkeer | Deelgebied 2, 3 en 4

De Kruisstraat heeft sinds 2011 als unieke situatie in Eindhoven de status 'verplicht fietspad (G11)' gekregen. Later (in 2017) is daar de status 'fietsstraat met een uitzondering voor brommers, auto's, bromfietsen, en motoren' aan toegevoegd. Dat is dubbelop, in wezen zeggen ze hetzelfde. Omdat de laatste status gebruikelijker is, is één van de maatregelen om de verplichte fietspadborden (G11) uit 2011, alsnog te verwijderen. De fietssymbolen op de weg worden aangepast.

2. Laad- en losplekken | Deelgebieden 2, 3 en 4

Er komen in totaal 5 laad- en losplaatsen verdeeld over de deelgebieden en in plaats van de huidige schuine parkeervakken. We voeren in de Kruisstraat 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. Zie ook de maatregelen op buurtniveau.

3. Fietsparkeerplaatsen verplaatsen | Deelgebieden 2 en 3

Meer ruimte op het oostelijke trottoir voor voetgangers door fiets tulips (fietsenrekken) te verplaatsen naar de westelijke zijde van de rijbaan, waar meer ruimte is.

4. Langsparkeren in plaats van schuine parkeervakken | Deelgebieden 2 en 3

Eén van de negatieve factoren in de huidige inrichting is het schuinparkeren. Bij het uitrijden leidt dit tot onveilige verkeerssituaties vanwege het beperkte zicht. Om dit te verbeteren stellen we langsparkeren voor. Voorlopig kiezen we in deel 2 van de Kruisstraat voor langspaarkeerplaatsen aan de linkerkant van de rijbaan. Het zou vanwege de rijrichting nog beter zijn om de langspaarkeerplaatsen aan de rechterkant van de rijbaan te realiseren, maar dit is bij de huidige inrichting in dit deel van de Kruisstraat niet mogelijk. Bij een definitieve herinrichting kan hier rekening mee worden gehouden.

In deel 3 kan door het wijzigen van de rijrichting wel geparkeerd worden aan de rechterkant van de rijbaan. Een bijkomend voordeel van het langsparkeren is dat er meer ruimte ontstaat achter de langspaarkeerplaatsen. Deze ruimte kan opnieuw ingericht worden in het kader van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied. Hierdoor ontstaat een betere balans tussen groen, terrassen en trottoir.

Afname aantal parkeerplaatsen door langsparkeren:

- Deel 2: afname van 34 parkeerplekken
- Deel 3: afname van 33 parkeerplekken

Zie ook de motivering bij '5.1. Maatregel 2: Verminderen van parkeerplaatsen in een deel van de Kruisstraat'

6.3 IMPRESSIE NIEUWE INRICHTING VAN DE DEELGEBIEDEN

Deel 1 – Kruisstraat – van fietstunnel tot Pastoor Peterstraat

Geen aanpassingen

Deel 2 – Kruisstraat – van Pastoor Peterstraat tot Gildelaan

Luchtfoto bestaande situatie



Principetekening (het voorstel)



Foto van huidige situatie



Schets van nieuwe situatie en inrichting



Foto van huidige situatie



Schets van nieuwe situatie en inrichting



Deel 3 – Kruisstraat – van Gildelaan tot Verwerstraat

Luchtfoto bestaande situatie



Principetekening (het voorstel)

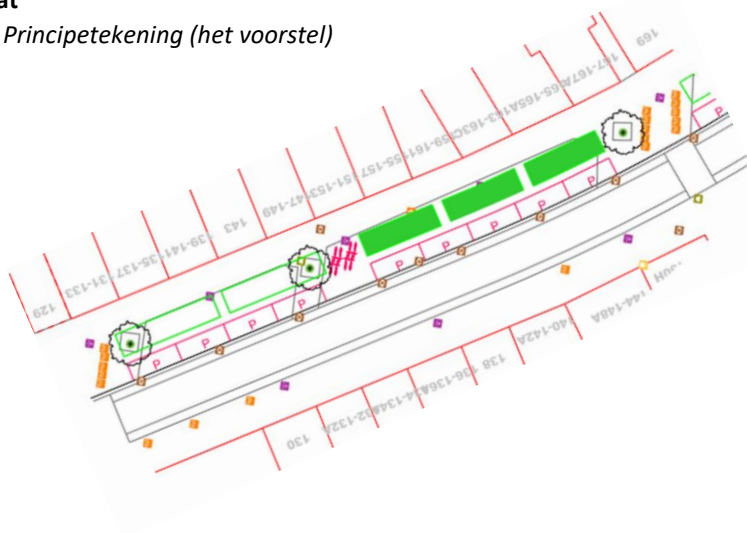


Foto huidige situatie



Schets van nieuwe situatie en inrichting



7. Handhaving

Actiedagen verkeer en overlast Oud Woensel

Sinds juni 2019 vinden regelmatig grootschalige controles plaats in het gebied Kruisstraat – Woenselse Markt e.o. waar de gemeente samenwerkt met de Politie en het OM. Vast onderdeel van deze ‘actiedagen’ is een controle op verkeer, waarbij aandacht is voor showgedrag en asociaal verkeersgedrag.

7.1 Handhaving en politie

- De planning is dat de voorgestelde maatregelen conform het definitieve verkeersbesluit uitgevoerd kunnen worden in april 2022. In de eerste periode na de uitvoering van de maatregelen wordt extra capaciteit van politie (verkeershandhavingsteam) ingezet en wordt vanuit politie en handhaving extra prioriteit gegeven rondom de nieuwe maatregelen in de Kruisstraat en Woenselse Markt. Focus komt te liggen op: snelheidsovertredingen, gevaarlijk inhalen (rijgedrag), spookrijden, stop verbod (niet meer laden en lossen midden op de rijbaan) en foutparkeren.
- Rondom showgedrag/huftergedrag blijven politie en handhaving intensief monitoren (ook m.b.v. cameratoezicht). Wanneer nodig, treden zij op tegen misstanden.
- Handhaving controleert op uitstallingen en reclameborden in de openbare ruimte. Zo ook op de Kruisstraat. Hier wordt de komende tijd extra op ingezet.

8. Communicatie

In de communicatie zetten we in op duidelijke berichtgeving over de verkeersmaatregelen, de ‘waarom’ en de manier waarop we monitoren. Daarbij zetten we gerichte communicatie (huis-aan-huis) in voor omwonenden en ondernemers in het gebied. We informeren hen tijdig over de uitvoer van de maatregelen en welk traject er volgt. Voor de bredere groep van bewoners van de wijk maken we gebruik van de bestaande kanalen in de wijk. Ook in de openbare ruimte maken we middels (tijdelijke) bebording zichtbaar dat de verkeerssituatie gewijzigd is. Het gemotoriseerd verkeer ziet daardoor hoe ze moeten rijden en dat de winkels en horecazaken bereikbaar blijven.

Het voorstel voor de verbetering van de inrichting van de Kruisstraat en de Woenselse Markt gaat hand-in-hand met de uitvoer van de verkeersmaatregelen. Aan de (groene) kwaliteitsimpuls koppelen we een doorkijk naar een complete herinrichting in de toekomst. We nodigen mensen uit om aan te haken.

Kernboodschap

Het verkeer en de inrichting van de Kruisstraat en de Woenselse Markt zijn belangrijke aandachtspunten in Oud Woensel. De maatregelen in het definitieve verkeersbesluit 2022 kwamen tot stand in samenspraak met bewoners en ondernemers en hebben als doel de verkeersveiligheid te verbeteren en het gemotoriseerd verkeer te verminderen. Vanaf april gaan de maatregelen in en daarna wordt tot september 2022 goed gemonitord. We voeren onderzoeken uit, delen een enquête en we blijven in gesprek met omwonenden en ondernemers. Zo blijven we volgen wat de effecten zijn. Mocht het nodig zijn, dan kunnen we snel bijsturen en eventuele maatregelen nemen 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 in een mogelijke (complete) herinrichting van de Kruisstraat – Woenselse Markt op de lange termijn.