

Nota van zienswijzen

**Naar aanleiding van het ontwerp-verkeersbesluit Kruisstraat,
Woenselse Markt, Bakkerstraat en Van Kinsbergenstraat d.d.
15 december 2021, gepubliceerd d.d. 22 december 2021**

gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.VMD – Verkeer, Milieu en Duurzaamheid
februari 2022

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen is opgesteld naar aanleiding van het ontwerp-verkeersbesluit Kruisstraat, Woenselse Markt, Bakkerstraat en Van Kinsbergenstraat. Dit ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken zijn vanaf 22 december 2021 gepubliceerd via de officiële publicaties op www.overheid.nl.

Het ontwerpbesluit en bijbehorende stukken konden tevens vanaf 22 december 2021 op afspraak worden ingezien bij de gemeente.

Met deze publicatie en inzagemogelijkheid is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp-verkeersbesluit kenbaar te maken. De termijn voor het indienen van een zienswijze liep, op grond van artikel 3:16, lid 1 en 2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), van 22 december 2021 tot en met 2 februari 2022.

In deze nota van zienswijzen zijn de zienswijzen opgenomen en samengevat. De samenvatting heeft uitsluitend tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn binnengekomen, betrokken.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn meerdere zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Deze nota van zienswijzen maakt onderdeel uit van het definitieve verkeersbesluit d.d. 16 februari 2022, gepubliceerd op 23 februari 2022.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerp-verkeersbesluit Kruisstraat, Woenselse Markt, Bakkerstraat en Van Kinsbergenstraat zijn elf zienswijzen ontvangen, waarvan één prematuur. Deze zienswijzen zijn ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

Zienswijze 1

Deze (prematuur) zienswijze, ontvangen op 16 december 2021, is ingediend door een bewoner van de Kruisstraat.

Gereageerd wordt op het instellen van een stiltaanverbod op de Kruisstraat van de Pastoor Petersstraat tot aan de Verwerstraat. De bewoner verzoekt om een ontheffing ten behoeve van het kunnen openen en sluiten van een garagepoort.

Gemeentelijk standpunt

Zoals indiener terecht heeft opgemerkt, heeft de herinrichting van de Kruisstraat voor hem/haar tot gevolg dat hij/zij het voorgestelde stiltaanverbod zou moeten overtreden om de garage goed te kunnen gebruiken. Hij/zij heeft gevraagd of hier een ontheffing voor mogelijk is.

Bewoner kan een ontheffing hiervoor aanvragen bij de gemeente via de afdeling Vergunningen.

Zienswijze 2:

Deze zienswijze, ontvangen op 23 december 2021, is ingediend door een bewoner van de Sophia van Wurtemberglaan.

De indiener geeft aan dat, wanneer de status van 'fietsstraat' verdwijnt, dit geen effect zal hebben op de veiligheid van de fietsers. Een opmerking wordt gemaakt over de inrichting van de weg. Op basis van de tekeningen in het ontwerpbesluit gaat de indiener van de zienswijze ervan uit de huidige as-markering (de onderbroken streep in het midden van de weg) zal verdwijnen en er een middenstrook voor autoverkeer gerealiseerd zal worden met aan weerszijden fietsstroken dan wel fietssuggestiestroken. Het ontwerpbesluit laat op dit aspect volgens hem geen verbetering van de verkeersveiligheid zien. Een middenstrook voor autoverkeer zal de situatie alleen maar verder verslechteren. Ten opzichte van de huidige situatie krijgt de automobilist praktisch gezien een sterkere positie. Het (nu reeds aanwezige) gedrag van automobilisten, waarbij fietsers aan de kant worden geduwd, wordt met de nieuwe inrichting gelegitimeerd.

Voorts wordt opgemerkt dat de Kruisstraat momenteel de status van primaire fietsroute heeft. In de onderbouwing van het verkeersbesluit wordt aangegeven dat beoogd wordt de intensiteit van het fietsverkeer te verlagen, door via bebording alternatieve fietsroutes via Boschdijk en Montgomerylaan te stimuleren. Dit impliceert volgens indiener dat de Kruisstraat de status van primaire fietsroute wordt ontnomen. Het verdwijnen van de status kan nooit argument zijn om de verkeersveiligheid voor fietsers een lagere prioriteit te geven.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt aangegeven dat de status van fietsstraat verdwijnt en de status van de primaire fietsroute wordt ontnomen en daarmee fietsers een lagere prioriteit krijgen in de Kruisstraat. Dit is zeker niet het geval.

In de onderbouwing van het definitieve verkeersbesluit wordt het volgende hierover opgenomen:

“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.”

Dit betekent dat de Kruisstraat nog steeds tot de primaire fietsroutes van Eindhoven behoort en de status en bebording van een fietsstraat behoudt. Alleen de onterechte bebording van een verplicht fietspad worden verwijderd. Het beleid van Eindhoven is juist gericht op het bevorderen van het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer. Dat is ook een van de redenen waarom we extra doorgaande fietsverbindingen gaan realiseren zoals op de Veldmaarschalk Montgomerylaan. 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 het aanbieden van deze alternatieven kan het doorgaande fietsverkeer zich verspreiden over diverse aantrekkelijke fietsroutes.

In de zienswijze wordt afgevraagd of er wel of geen aanpassing aan de inrichting van de weg wordt gedaan. Er lopen momenteel twee trajecten op en rondom de Kruisstraat. Het actieplan is gericht op kleinere maatregelen voor de korte termijn. Daarnaast is het Toekomstbeeld Oud Woensel het traject gericht op de lange termijn. 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). Om deze reden wordt de inrichting van de weg nu nog niet aangepast.

Zienswijze 3:

Deze zienswijze, ontvangen op 13 januari 2022, is ingediend door een bewoner van de Van Kinsbergenstraat.

Volgens deze bewoner is de leefbaarheid van de straat en de wijk in de loop van de jaren verslechterd. Door wijkvernieuwing, waarbij het regime van de straat wijzigde van eenrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer, is het verkeer in de Van Kinsbergenstraat vele malen drukker geworden.

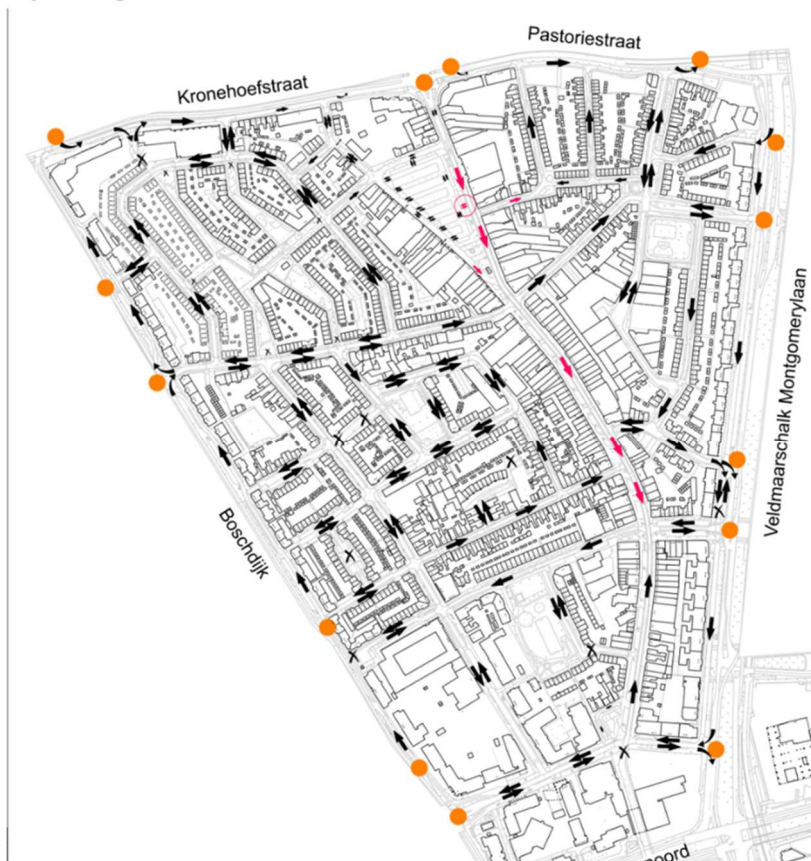
Bezwaar wordt gemaakt tegen het besluit om op de Kruisstraat de rijrichting te wijzigen in 'noord naar zuid'. De indiener van de zienswijze is van mening dat de Van Kinsbergenstraat als hoofdtoegangsweg gaat fungeren voor (ongewenst) verkeer en vrachtverkeer naar de Kruisstraat en dat, door het eenrichtingsverkeer op de Kruisstraat, filevorming zal plaatsvinden in de Van Kinsbergenstraat, met vermindering van het woongenot tot gevolg.

Gemeentelijk standpunt

In de zienswijze wordt aangegeven dat het omdraaien van de rijrichting in de Kruisstraat, in combinatie met het behouden van de bestaande rijrichting op het oostelijke deel van de Van Kinsbergenstraat van de Zeeheldenlaan tot aan de Kruisstraat, zal gaan leiden tot meer verkeer door de Van Kinsbergenstraat.

Voor de volledigheid hebben we onderstaande figuur toegevoegd met daarin de te wijzigen rijrichtingen. De rijrichting op het oostelijke deel van de Van Kinsbergenstraat (van de Zeeheldenlaan tot aan de Kruisstraat) wordt van west naar oost ingesteld conform onderstaand figuur. Dit wordt juridisch geborgd in het definitieve verkeersbesluit.

Rijrichtingen autoverkeer



Zwart zijn bestaande rijrichtingen en rood zijn de gewijzigde rijrichtingen

In de huidige situatie kunnen automobilisten via de Van Kinsbergenstraat ook al naar de Kruisstraat rijden. Dat blijft onveranderd in de nieuwe situatie. Doordat we de rijrichting omdraaien in de Kruisstraat, verdwijnt de doorgaande route tussen de Pastoor Peterstraat en de Woenselse Markt. De verwachting is dat de intensiteit (hoeveelheid) van het gemotoriseerde verkeer op de hele Kruisstraat daardoor afneemt en zich verplaatst naar de omliggende hoofdwegen zijnde Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoriestraat/Kronehoefstraat en Boschdijk, die daar qua infrastructuur en capaciteit juist geschikt voor zijn. De verwachting is tevens dat bestemmingsverkeer voor het noordelijke deel van de Kruisstraat voornamelijk via de Kloosterdreef zal gaan rijden, omdat dit de kortste en snelste weg is.

Het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd in de Kruisstraat. De verwachting is dat daardoor ook het verkeer op de Kruisstraat af zal nemen. De bedoeling is dat men met name gaat parkeren op het parkeerterrein Woenselse markt. Dit parkeerterrein is niet toegankelijk tijdens de weekmarkt. Dit is in de huidige situatie ook niet het geval. Zoals indier terecht aangeeft, wordt ten tijde van de markt het noordelijk deel van de Kruisstraat alleen bereikbaar via de Van Kinsbergenstraat. Door bovenstaande genoemde redenen is de verwachting dat er tijdens de weekmarkt geen sterke toename zal zijn van verkeer door de van Kinsbergenstraat met bestemming Kruisstraat.

Desondanks is besloten om naar aanleiding van de zienswijze aanvullend een nulmeting uit te voeren om de huidige intensiteiten te meten op de Van Kinsbergenstraat. De

planning is dat de uitvoering van de maatregelen kan starten in april 2022. Er zal eerst een bepaalde gewenningsperiode zijn en dan gaan we de maatregelen monitoren met onder andere enquêtes in juni/juli en effectmetingen in de periode juni/september. Op basis daarvan kunnen we beoordelen in welke mate de verkeersintensiteit op de van Kinsbergenstraat is gewijzigd. Mochten de metingen uitwijzen dat de intensiteiten onacceptabel toenemen, wordt in overleg besproken wat voor aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om eventuele hinder te voorkomen.

Naast het actieplan dat is gericht is op kleine maatregelen voor de korte termijn, loopt het lange termijn traject Toekomstbeeld Oud Woensel. Via dit traject zijn er op verschillende thema's in de wijk acties benoemd voor de korten en de lange termijn. Het thema afval en overlast zijn hierin ook belangrijke thema's. Zie voor meer informatie www.eindhoven.nl/oudwoensel

Zienswijze 4:

Deze zienswijze, ontvangen op 23 december per e-mail en op 20 januari 2022 per post, is ingediend door een eigenaar van een pand in de Gildelaan.

Indiener maakt bezwaar tegen het instellen van de verplichte rijrichting van de Kruisstraat naar de Gildelaan. Hij is van mening dat er sprake zal zijn van een verschuiving van de verkeersproblematiek van Kruisstraat/Woenselse Markt naar de Gildelaan. Hij stelt dat met een eenrichtingsverkeer, in combinatie met andere maatregelen, de verkeersdrukte op de eenrichtingsweg toeneemt. Ook zal naar zijn mening de snelheid van het verkeer toenemen en daarmee samenhangend het lawaai, de uitstoot en de onveiligheid. Indiener verwacht, met het voorgenomen eenrichtingsverkeer in zowel de Kruisstraat als op de Woenselse Markt, een forse toename van het aantal verkeersbewegingen in de Gildelaan. Al het autoverkeer vanuit noordelijke en zuidelijke richting moet straks de Kruisstraat via de Gildelaan verlaten.

Indiener is van mening dat de leefbaarheid in de straat met dit besluit in het geding is en dat de waarde en aantrekkelijkheid van zijn pand ver achteruit gaat. Hij vraagt zich verder af welke metingen er zijn verricht. Hij heeft vernomen dat de gemeente niet rekent op een grote toename van de drukte, maar heeft hiervan geen onderbouwing gezien met cijfers en (voor)onderzoeken.

Ook stelt hij dat zijn pand op grond van het bouwjaar niet berekend is op een grote verkeersintensiteit vlakbij de gevel. Hij wijst op trillingen en geluidsbelasting. De gevolgen voor zijn pand en de bewoners zijn niet overwogen.

Indiener pleit voor het autoluw maken van de Gildelaan, het autovrij maken van de Kruisstraat en voor het intact laten van de huidige rijrichtingen op de Woenselse Markt, zodat het autoverkeer de Woenselse Markt via de Kloosterdreef kan verlaten.

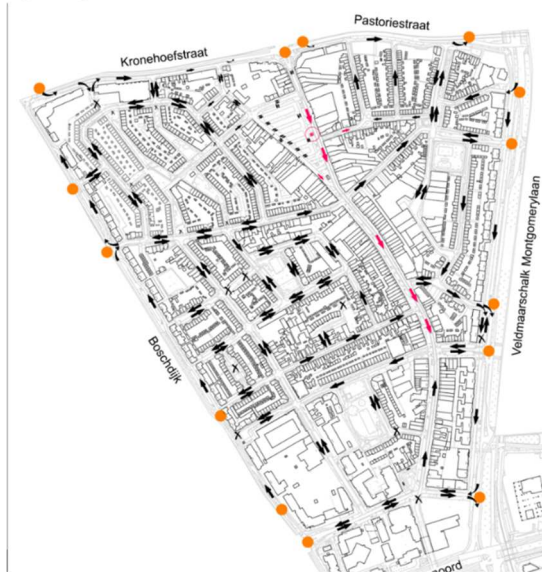
Tot slot stelt hij dat er geen samenspraak heeft plaatsgevonden met bewoners en/of belanghebbenden uit de Gildelaan.

Gemeentelijk standpunt

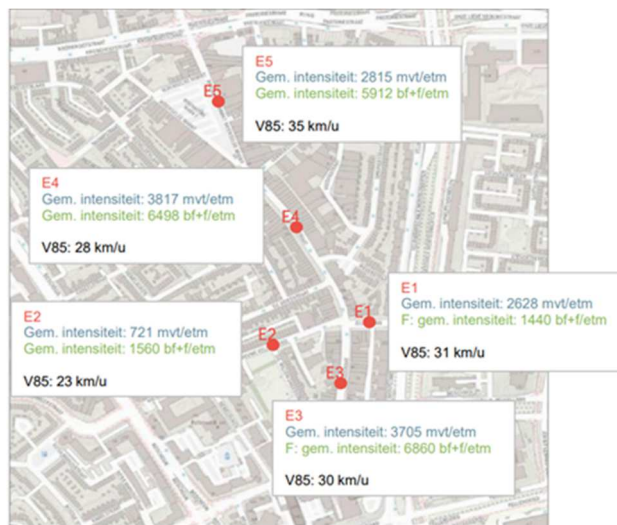
In de zienswijze is de reactie van indiener, dat als de rijrichting omgedraaid wordt in de Kruisstraat, dit zal gaan leiden tot meer verkeer door de Gildelaan.

Voor de duidelijkheid hebben we onderstaande figuur aangegeven met de te wijzigen rijrichtingen. Daarnaast hebben we de etmaalintensiteiten ingevoegd welke zijn gemeten in de periode dinsdag 21 sept tot woensdag 13 oktober (3 weken):

Rijrichtingen autoverkeer



Zwart zijn bestaande rijrichtingen en rood zijn de gewijzigde rijrichtingen



De gemiddelde etmaalintensiteit Gildelaan ligt nu op 2628 mvt/etm (punt E1). Dit is relatief laag voor een buurtontsluitingsweg. Niet elke straat is opgenomen in de verkeersmodellen die de gemeente Eindhoven gebruikt. Daarom zijn vooraf geen verkeersmodelberekeningen uitgevoerd om te beoordelen of het gemotoriseerd verkeer in de Gildelaan in de toekomst gaat toenemen.

De gemeente gaat uit van een acceptabele toename in de Gildelaan op basis van de onderstaande argumenten:

- In de huidige situatie rijdt verkeer van de Montgomerylaan via de Gildelaan naar de Kruisstraat / Woenselse Markt. Dat is in de gewenste situatie niet meer mogelijk wat leidt tot een vermindering van etmaalintensiteit.
- De grootste stroom van het gemotoriseerde verkeer in het noordelijke deel van de Kruisstraat komt vanaf het zuidelijke deel van de Kruisstraat (zie de kruispunttellingen). Door het omdraaien van de rijrichting op het noordelijk deel Kruisstraat wordt dit doorgaande gemotoriseerd verkeer geweerd. Mede doordat veel parkeerplaatsen verdwijnen in de gehele Kruisstraat, is de verwachting dat

gemotoriseerde verkeer op de gehele Kruisstraat afneemt, omdat een groot deel van het verkeer hier geen bestemming meer heeft. Tevens is de verwachting dat het doorgaande verkeer zich verplaatst naar de omliggende hoofdwegen zijnde Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoriestraat /Kronehoefstraat en Boschdijk, die daar qua infrastructuur en capaciteit juist geschikt voor zijn. Daardoor is sprake van een geringe toename van het verkeer vanuit de zuidelijke Kruisstraat via de Gildelaan.

- De bedoeling is dat het gemotoriseerd verkeer met als bestemming Kruisstraat met name gebruik zal gaan maken van het parkeerterrein Woenselse Markt wat te bereiken is via de Kloosterdreef. Mede door het opheffen van parkeerplaatsen in het noordelijke deel van de Kruisstraat, is de verwachting dat er minder doorgaand verkeer door het noordelijke deel van de Kruisstraat zal gaan rijden. Wij verwachten om die reden een geringe toename van het verkeer vanuit de noordelijke Kruisstraat via de Gildelaan. Door het verminderen van parkeerplaatsen op de Kruisstraat stimuleren we dat men meer op de fiets naar de Kruisstraat komt om te verblijven.

Een belangrijke doelstelling van dit traject is het monitoren van de effecten in de praktijk. Daarbij hebben we ook oog voor de situatie op de Gildelaan. Middels een nulmeting zijn de huidige verkeersintensiteiten op de Gildelaan geteld. De planning is dat de uitvoering van de maatregelen kan starten in april 2022. Er zal eerst een bepaalde gewenningsperiode zijn en dan gaan we de maatregelen monitoren met onder andere enquêtes in juni/juli en effectmetingen in de periode juni/september. Op basis daarvan kunnen we beoordelen in welke mate de verkeersintensiteit op de Gildelaan is gewijzigd. Mochten de metingen uitwijzen dat de intensiteiten onacceptabel toenemen, wordt in overleg besproken wat voor aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om eventuele hinder te voorkomen.

In 2020 en 2021 vonden diverse overleggen plaats met bewoners, ondernemers en partners in het gebied zie ook samenspraak hoofd 3.2 in onderbouwing. Op 17 november is dit voorstel van verkeersmaatregelen besproken met bewoners en ondernemers. Uitnodigingen hiervoor zijn zowel fysiek door de brievenbus als digitaal via de nieuwsbrief verstuurd.

Zienswijze 5:

Deze zienswijze, ontvangen op 20 januari 2022, is ingediend door een bewoner van de Kruisstraat.

Indiener vindt dat het ontwerpbesluit niet in lijn is met de Omgevingsvisie van gemeente, specifiek het Ontwikkelperspectief Centrum, waarin voor mobiliteit de inzet gericht is op balans tussen enerzijds een autoluwe binnenstad, aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers en anderzijds betere (auto-) doorstroming op de Ring en de Randweg. De in de onderbouwing genoemde 'verkeer gerelateerde onderwerpen' hebben volgens indiener voor een groot gedeelte een relatie met de aanwezigheid/intensiteit van gemotoriseerd verkeer. In het ontwerpbesluit vindt indiener geen noemenswaardige maatregelen terug om de wijk autoluw te maken en het autoverkeer te reduceren. Hij vindt daarnaast dat fietser in het besluit als '(ver)storend element' wordt afgeschilderd.

De voorgestelde maatregelen in het ontwerpbesluit zien volgens indiener niet op het tegengaan van het genoemde 'patser- of showgedrag' en de overlast die dit gedrag veroorzaakt. Hij geeft aan dat in het genoemde gedeelte van de Kruisstraat waarvoor drie

opties van terrasuitbreiding gaan gelden, veel showgedrag voorkomt. Uitbreiding van de terrasmogelijkheid zal volgens indiener het showgedrag juist meer gaan aantrekken.

Indiener van de zienswijze vindt het ontwerpbesluit slecht onderbouwd:

- Gebrekkige/onzorgvuldige en/of suggestieve afkadering van de 'verkeer gerelateerde onderwerpen';
- Onduidelijke/ontbrekende relatie tussen de 'verkeer gerelateerde onderwerpen' en de uitgevoerde onderzoeken;
- Onduidelijke/ontbrekende relatie tussen de uitgevoerde onderzoeken en de voorgestelde maatregelen;
- Verschillende tegenstrijdige beweringen;
- Ernstige gebreken in het verkeersonderzoek Dufec.

Handhaving is in de huidige situatie lastig. Volgens indiener lijkt het voorgestelde ontwerpbesluit minstens zo handhavingsintensief als de huidige situatie. Meer handhavingscapaciteit lijkt niet beschikbaar te komen. Maatregelen invoeren zonder er voldoende op te (kunnen) handhaven, is volgens hem geen goed idee.

In het ontwerpbesluit worden kostbare maatregelen (verhuizing van bestaande fietsenstallingen) voorgesteld om de doorgang van voetgangers te verbeteren. Volgens hem zijn er goedkopere alternatieven hiervoor voorhanden.

Gemeentelijk standpunt

Opgenomen in de onderbouwing:

"Het Toekomstbeeld Oud Woensel is een visie voor dit hele 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 in 2022 op straat 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. De dynamiek in dit gebied 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."

De voorgenomen maatregelen zijn niet in strijd met de visie van Eindhoven om het autoverkeer terug te dringen en het fietsverkeer te promoten:

Twee doelstellingen van dit pakket van maatregelen zijn: een minder prominente rol voor de auto en minder gemotoriseerd verkeer door de Kruisstraat. Dit komt overeen met het Toekomstbeeld Oud Woensel. Hiervoor gaan we het aantal parkeerplaatsen voor auto's verminderen, de doorgaande rijrichting voor het gemotoriseerde verkeer in de Kruisstraat opheffen, een stilstaanverbod instellen en meer ruimte bieden voor de fiets en voetganger. Daarnaast wordt de inrichting van de weg zodanig aangepast waardoor geen schuine parkeervakken meer zijn en het verkeersveiliger wordt voor de fietser en voetganger.

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.

In de onderbouwing is aangegeven dat het showgedrag en de daarbij behorende overlast een frequenter terugkerend probleem vormen, 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.

De keuze voor dit voorstel van maatregelen is gemaakt met het oog op verkeersveiligheid. Daarbij willen we dat de intensiteit (hoeveelheid verkeer) afneemt doordat het niet langer een doorgaande weg is. Geluidsoverlast en hard optrekken e.d. door voertuigen is lastig aan te pakken met verkeerskundige ingrepen/maatregelen. De gemeente kijkt ook stadsbreed naar het onderwerp: showgedrag door voertuigen, waar veel overlast door veroorzaakt wordt.

Actiedagen verkeer en overlast Oud Woensel:

Sinds juni 2019 vinden er regelmatig grootschalige controles plaats in het gebied, 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.

Random showgedrag/huftergedrag (vooral in periode lente/zomermaanden) blijven politie en handhaving intensief monitoren (ook m.b.v. cameratoezicht). Wanneer nodig treden zij op tegen misstanden.

Met de integrale samenwerking in Oud Woensel en het Toekomstbeeld Oud Woensel werken we aan een duurzame en meerjarige aanpak op verschillende thema's die ook deze complexe problematiek raken.

Door het voorgestelde pakket aan maatregelen in 2022 op straat 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. 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.

Indiener heeft de gelegenheid gekregen om op locatie alle gegevens van het verkeersonderzoek van Dufec te bekijken. Hij heeft hiervan gebruik gemaakt en mondeling te kennen gegeven dat hij hiermee voldoende inzicht heeft verkregen. Het verkeersonderzoek is gedegen en maatregelen worden door de cijfers onderbouwd.

Na het uitvoeren van de maatregelen (april 2022) zal er de eerste periode extra prioriteit gegeven worden vanuit handhaving en extra capaciteit van politie

(verkeershandhavingsteam) rondom de nieuwe maatregelen in de Kruisstraat en Woenselse Markt. Focus bij handhaving en politie zal komen te liggen op: snelheidsovertredingen, gevaarlijk inhalen (rijgedrag), spookrijden, stop verbod (niet meer laden en lossen midden op de rijbaan) en foutparkeren.

De gemeente (handhaving) controleert op uitstallingen en reclameborden in de openbare ruimte. Zo ook op de Kruisstraat. Hier zal de komende periode nog extra op worden ingezet. Daarnaast creëren we 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.

Zienswijze 6:

Deze zienswijze, ontvangen op 24 januari 2022, is ingediend door de Fietzersbond Eindhoven.

De Fietzersbond is van mening dat de Kruisstraat en de Woenselse Markt de functie van primaire fietsroute moet behouden, zoals dit is vastgelegd in de beleidsnota 'Eindhoven op weg'. De route vormt een logische fietsverbinding vanaf het centrum en bedient een groot (woon)gebied van Woensel. De functie is tevens te combineren met een inrichting als verblijfsgebied. De veiligheid in het gebied is gebaat bij het begrenzen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer tot fietssnelheid.

De toekomstige F2 over de Montgomerylaan en de Boschdijk vormen een aanvulling op het fietsnetwerk, maar zouden niet moeten dienen als goede alternatieven of om de functie van primaire route via de Kruisstraat over te nemen.

Het gedeelte Pastoriestraat en Kronehoefstraat van de Ring aanwijzen als gewenste fietsroute vindt de Fietzersbond een slecht idee, vanwege de aard van de weg (70 km/uur-weg), de smalle fietsstroken en de slechte luchtkwaliteit.

De Fietzersbond vindt het niet acceptabel dat 15% van het gemotoriseerd verkeer zich niet aan de maximum snelheid houdt. De onveiligheid die fietsers ervaren wordt veroorzaakt door tegemoetkomende inhalende auto's, in- en uitparkerende auto's en stilstaande auto's. Prioriteit zouden moeten hebben: het terugdringen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het aantal.

Het omdraaien van de rijrichting lijkt de Fietzersbond een goede verbetering, omdat het parkeren op de Woenselse Markt wordt bevorderd en omdat de combinatie met langsparkeren veiliger wordt. Een risico vormen mogelijke conflicten op het kruispunt met de Gildelaan, omdat al het gemotoriseerd verkeer de Kruisstraat via deze laan gaat verlaten. Voorrangsfouten worden voorzien bij verkeer komend vanaf het noorden ten opzichte van het tegemoetkomende en achteropkomende verkeer.

Het invoeren van langsparkeren wordt als verbetering gezien. Gepleit wordt om ook de rijrichting op het gedeelte tussen Gildelaan en Pastoor Peterstraat om te draaien. Het uitparkeren wordt daardoor veiliger, alsmede de kruising met de Pastoor Peterstraat vanwege een dan overzichtelijkere voorrangssituatie. Ook kan daarmee de druk op het kruispunt met de Gildelaan worden vermindert.

Vanwege de veiligheid pleit de Fietzersbond ervoor om, bij een ongewijzigd rijbaanprofiel, de status als fietsstraat niet te veranderen. Wordt de functie wel veranderd, dan dient ook de weginrichting daarop aangepast te worden.

Voorgesteld wordt om het kruispunt Pastoor Peterstraat veiliger te maken door het doorgaande verkeer op de Pastoor Peterstraat tegen te gaan.

De extra uitrit op de Woenselse Markt ter hoogte van nummer 7-8 vindt de Fietzersbond geen slimme keuze in verband met het laden en lossen van vrachtwagens op die plaats, hetgeen tot conflicten leidt.

Het verplaatsen en weghalen van de fietsonvriendelijke tulips aan de oostzijde en vervangen door stallingen aan de westzijden wordt gezien als verbetering, mits de nieuwe plaatsen uitgerust worden met nietjes. Ter overweging wordt meegegeven om tijdelijke stallingen in te richten tijdens de markt.

Gepleit wordt voor een extra voetgangers- en fietsoversteek over de Kronehoefstraat, van de Van Brakelstraat naar de Wezelstraat.

De Fietzersbond mist in het voornemen een plan voor voorlichting en handhaving. Tot slot adviseert zij de gemeente ten aanzien van de monitoring en wijst zij ons op een aantal onduidelijkheden in de motivatie.

Gemeentelijk standpunt

Om de samenhang van de reacties van de gemeente op de diverse onderdelen van de zienswijze inzichtelijker te maken, hebben wij hieronder deze onderdelen tevens opgenomen.

Zienswijze:

1. *Formele fietsstraat handhaven en bij voorkeur wegprofiel aanpassen aan richtlijnen door aanbrengen van brede klinkerstrook in het midden en versmallen of weghalen rabatstroken aan de zijkant. Maar bij vasthouden aan huidig bestratingsprofiel ook bebording, wegsymbolen en midden belijning handhaven.*
2. *Bij loslaten fietsstraat: herbestraten naar gangbaar rijbaanprofiel zonder de rabatstroken, maar wel met schrikstroken naast de parkeerhavens.*

Reactie gemeente:

In de onderbouwing van het definitieve verkeersbesluit wordt het volgende hierover opgenomen:

“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.”

Dit betekent dat de Kruisstraat nog steeds tot de primaire fietsroutes van Eindhoven behoort en de status en bebording van een fietsstraat behoudt. Alleen de onterechte bebording van een verplicht fietspad worden verwijderd. Het beleid van Eindhoven is juist gericht op het bevorderen van het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer. Dat is ook een van de redenen waarom we extra doorgaande fietsverbindingen gaan realiseren zoals op de Veldmaarschalk Montgomerylaan. Dit is een alternatieve fietsverbinding die in begin 2022 gerealiseerd wordt (zie ‘Plannen Fietsroute Den Bosch-Eindhoven’ op

www.eindhoven.nl). 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 het aanbieden van deze alternatieven kan het doorgaande fietsverkeer zich verspreiden over diverse aantrekkelijke fietsroutes.

Zienswijze:

3. *Ook omdraaien rijrichting tussen Pastoor Petersstraat en Gildelaan.*

Reactie gemeente:

Ondanks dat het omdraaien van de rijrichting gunstig is voor het parkeren op het zuidelijk deel van de Kruisstraat, staat dit haaks op de gedachtegang om de doorgaand route voor het gemotoriseerde verkeer te doorbreken en daardoor een lagere intensiteit van het gemotoriseerd verkeer te realiseren. Mochten de huidige verkeersmaatregelen onvoldoende effect leveren, is dit een optie die we mogelijk in de toekomst verder kunnen uitwerken.

Zienswijze:

4. *Tulips vervangen door nietjes en de capaciteit uitbreiden.*

Reactie gemeente:

Vanwege kosten wordt gekozen om bestaande materialen zoveel mogelijk te hergebruiken. Mogelijk wordt in een later stadium wel besloten om van de nietjes gebruik te gaan maken. Qua aantal fietsenstallingen wordt daar waar mogelijk wordt de capaciteit op termijn uitgebreid.

Zienswijze:

5. *Recht doorgaand verkeer op de Pastoor Petersstraat tegengaan.*

Reactie gemeente:

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Pastoor Peterstraat (tussen Montgomerylaan en Boschdijk) door het doorgaande verkeer tegen te gaan, is niet van toepassing op de voorgestelde maatregelen. De voorgestelde maatregelen in de Kruisstraat gaan we in 2022 monitoren en daar waar nodig aanvullen. Jullie voorstel nemen we mee en kunnen we mogelijk in een later stadium verder uitwerken.

Zienswijze:

6. *Heroverweeg plaats extra uitrit van parkeerterrein op de Woenselse Markt.*

Reactie gemeente:

In het ontwerpbesluit hebben we deze optie meegenomen. Naar aanleiding van jullie zienswijzen hebben we uitgebreider naar de situatie gekeken en besloten om deze extra uitweg voorlopig niet te gaan realiseren.

Zienswijze:

7. *Toevoegen extra oversteek Kronehoefstraat bij Van Brakelstraat.*

Reactie gemeente:

Het toevoegen van een extra oversteek op de Kronehoefstraat valt buiten dit project van maatregelen die we in de Kruisstraat gaan nemen. De voorgestelde maatregelen in de Kruisstraat gaan we in 2022 monitoren en daar waar nodig aanvullen. Dit voorstel

kunnen we in het kader van Toekomstbeeld Oud Woensel meenemen en mogelijk in een later stadium verder onderzoeken.

Zienswijze:

8. *Plan voor handhaving toevoegen.*

Reactie gemeente:

Na het uitvoeren van de maatregelen (april 2022) zal er de eerste periode extra prioriteit gegeven worden vanuit handhaving en extra capaciteit van politie (verkeershandhavingsteam) rondom de nieuwe maatregelen in de Kruisstraat en Woenselse Markt. Focus bij handhaving en politie zal komen te liggen op: snelheidsovertredingen, gevaarlijk inhalen (rijgedrag), spookrijden, stop verbod (niet meer laden en lossen midden op de rijbaan) en foutparkeren.

Zienswijze:

9. *Monitoring uitbreiden.*

Reactie gemeente:

Op de locaties waar geen nulmeting is gedaan, kan ook geen effectmeting worden uitgevoerd. Daarnaast is het weggedrag en bijna-ongevallen op kruispunten moeilijk te kwantificeren.

Zienswijze:

Enkele onbegrijpelijke opmerkingen in de motivatie zouden we graag opgehelderd hebben:

Pag. 5: De hoge verkeersintensiteit en het weggedrag van het (doorgaande) fietsverkeer zorgen voor onveilige situaties...

Kan aangegeven worden wat hier bedoeld wordt?

Reactie gemeente:

Bedoeld werd dat juist de combinatie zorgt voor onveilige situaties: De hoge intensiteiten, het stilstaan van gemotoriseerd verkeer op de rijbaan, het hinderlijk achteruit rijden van een parkeervak, maar ook het weinig tot geen ruimte geven van fietsers aan het overige wegverkeer. Om verwarring te voorkomen hebben we in de definitieve onderbouwing deze zin aangepast naar *"De hoge verkeersintensiteit (drukke door hoeveelheid auto's i.c.m. fietsers) zorgen voor onveilige situaties en overlast."*

Pag. 6: Ondernemers en bezoekers ergeren zich aan de onhandige fietsnietjes die bijdragen aan de rommelige stoepen...

Dit snappen we niet: alle nietjes staan keurig opgesteld tussen de parkeerplaatsen voor auto's en staan nergens in de loop. Welke nietjes worden nu als hinderlijk ervaren?

Reactie gemeente:

Hierin worden de tulips op de oostelijke zijde bedoeld en niet de nietjes.

We creëren 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.

Pag. 9: Conclusie doorsnede tellingen: Volgens tellingen ligt de snelheid van 85% van de gemotoriseerde voertuigen rondom de 30 km/uur (conform maximum snelheidslimiet). Maar dit is juist niet conform de snelheidslimiet: 15 % rijdt dus harder dan 30km/uur

Reactie gemeente:

De snelheidsmeetresultaten van een SID worden uitgedrukt in de zogenaamde 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 zijn omgeving. Deze V85-regel moet de snelheid weergeven die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden. Uiteraard zijn de ergernissen het grootst om de 15% van de weggebruikers die harder rijdt, de uitschieters die vaak midden in de nacht plaatsvinden en waarbij met niemand rekening wordt gehouden: De gemeente heeft hier beperkt invloed op, omdat dit gaat over (bewust) weggedrag. De inrichting van een weg heeft daar maar een beperkte invloed op. In Eindhovense verkeersgedragscampagnes besteden we in het algemeen aandacht aan negatief verkeersgedrag, waaronder snelheidsoverschrijding, zie voor meer informatie www.eindhoven.nl/verkeersveiligheid

Pag. 15 Ongeval analyse: ... 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. Dit klopt niet: de Star database vermeldt: Kruispunt Gildelaan vanaf 2018: 5 ongevallen met schade en 2 ongevallen met letsel; Kruispunt Pastoor Peterstraat vanaf 2019: 9 ongevallen met schade en 1 ongeval met letsel. In totaal vermeldt de Star database voor de Kruisstraat en de Woenselse Markt vanaf 2018: 64 ongevallen met schade en 8 ongevallen met letsel. Maar Googlen op de alarmmeldingen laat zien dat er zelfs nog meer meldingen zijn dan in de Star database komen. In 30 km-zones komen doorgaans alleen minder ernstige ongevallen voor door de lagere snelheden van het gemotoriseerde verkeer; juist op deze categorie is - door ontbreken van registratie - geen zicht.

Reactie gemeente:

Inderdaad staat het helaas verkeerd en niet handig geformuleerd in de onderbouwing. Om verwarring te voorkomen is deze tekst in definitieve onderbouwing aangepast in "Het blijkt uit de ongevalanalyse dat NA 2018 geen LETSEL ongevallen op de kruising Kruisstraat, Gildelaan met de Nieuwe Fellenoord hebben plaatsgevonden en NA 2019 niet meer op de kruising Kruisstraat, Kruisstraattunnel, Pastoor Peterstraat." In de bijbehorende plaatjes in de voorgaande onderbouwing stond dit overigens wel correct weergegeven. De gemeente Eindhoven maakt gebruik van het ongevallen-softwareprogramma Viastat online, waar de STAR database onderdeel van is.

Zienswijze 7, 8:

Deze zienswijzen, ontvangen op 24 januari 2022, zijn ingediend door bewoners van de Dr. Willem Dreesstraat.

Indieners beschrijven welke overlast zij ervaren van illegaal geparkeerde, wachtende en kerende voertuigen in de doodlopende straat, alsmede de overlast van het laden en lossen van de aanwezige supermarkt. Eén bewoner wijst erop dat op sommige

momenten de privé-garages worden geblokkeerd. Er wordt weinig gehandhaafd of de handhaving helpt niet.

Door vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de Kruisstraat en verhogen van de parkeertarieven zal de illegale parkeerdruk in de Dr. Willem Dreesstraat toenemen.

De laad-/losstrook voor de supermarkt in de Kruisstraat wordt toegejuicht, maar dit zal volgens indieners moeten samengaan met het vervallen van het laden en lossen in de Dr. Willem Dreesstraat.

Indieners doen verder een aantal suggesties om de parkeerdruk in de Dr. Willem Dreesstraat te verminderen en suggesties om het laden/lossen en het heen-en-weer rijden in de straat te beëindigen en wijzen op het belang van handhaving.

Gemeentelijk standpunt

Zoals indieners aangeven is de door hen geschetste problematiek al jarenlang een issue. De verwachting is dat het mogelijk waterbedeffect van het verminderen van de parkeerplaatsen op de Kruisstraat minimaal bijdraagt aan deze reeds bestaande parkeerproblematiek. De infrastructurele maatregelen die zij graag willen, zijn geen onderdeel van het voorliggende verkeersbesluit. Het verkeersbesluit gaat uitsluitend over het plaatsen van bebording /markeringen en het toevoegen dan wel uitsluiten van voertuig categorieën. Het verkeersbesluit heeft geen dus betrekking op het de inrichting van de Willem Dreesstraat.

Dat gezegd is het vervelend dat indieners al jaren last hebben van deze situatie. In het verleden zijn er diverse maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van de gele stoeprand in de draaikom. Deze maatregelen helpen maar beperkt. Stadstoezicht is op de hoogte van de situatie en bezoekt het terrein dagelijks in de reguliere surveillance. We willen aanvullend graag buiten dit traject met omwonenden kijken naar de mogelijkheden om de overlast tegen te gaan.

Wij hopen op begrip van de indieners dat we de door hen genoemde parkeerproblematiek niet binnen de voorgestelde verkeersmaatregelen van de Kruisstraat kunnen oplossen, maar willen dus graag apart hier een vervolg aan geven.

Zienswijze 9:

Deze zienswijze, ontvangen op 24 januari 2022, is ingediend door een bewoner van de Dr. Willem Dreesstraat.

Indiener beschrijft welke overlast hij ervaart van illegaal geparkeerde auto's in de Dr. Willem Dreesstraat en het stuk naar de Pastoor Petersstraat. Daarnaast wordt overlast ervaren van de aanwezige supermarkt (het blokkeren van de openbare weg, het lossen van goederen, blokkades van garage, voertuigen van klanten en leveranciers). Handhaving door politie en gemeente heeft nog geen verbetering opgeleverd. Indiener vreest, wanneer de supermarkt gaat uitbreiden, dat de overlast van laden en lossen gaat toenemen.

Door het verminderen van een groot aantal parkeervakken, het realiseren van laad-/loszones en de komst van steeds meer appartementen zal volgens indiener de verkeersoverlast toenemen.

De laad-/loszone voor de supermarkt in de Kruisstraat wordt toegejuicht, mits dit de enige laad-/loszone wordt.

Indiener doet verder een aantal suggesties om de parkeerdruk in de Dr. Willem Dreesstraat te verminderen en suggesties om het laden/lossen en het heen-en-weer rijden in de straat te beëindigen en wijst op het belang van toezicht en handhaving.

Tot slot wordt de vraag gesteld hoe de gemeente het fietsen, scooteren en parkeren op het trottoir in de Kruisstraat tegengaat.

Gemeentelijk standpunt

Wij verwijzen hiervoor naar het gemeentelijke standpunt, zoals vermeld bij zienswijzen 7 en 8.

Zienswijze 10:

Deze zienswijze, ontvangen op 24 januari 2022, is ingediend door een winkeleigenaar in de Kruisstraat.

Indiener geeft aan dat door het veranderen van de rijrichting zijn winkel moeilijker bereikbaar wordt en op zaterdag onbereikbaar. Veel van zijn klanten komen van buiten de stad. Een goede bereikbaarheid met de auto is cruciaal.

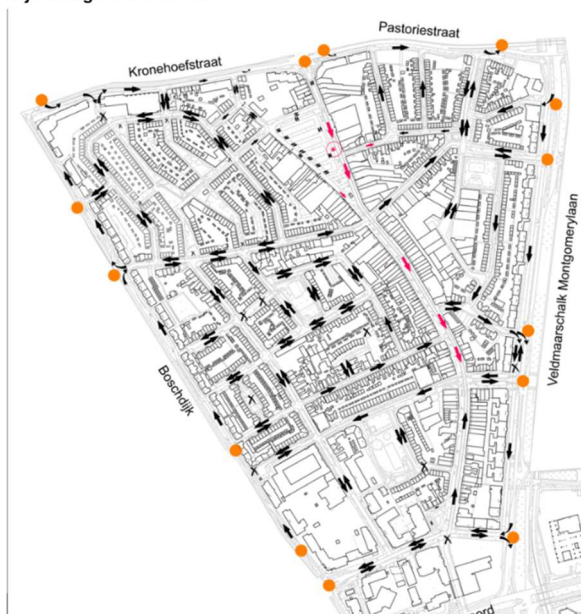
Indiener vindt dat er te weinig parkeerplaatsen overblijven en vindt de fietsstalling en de laad-/losplaatsen te groot.

Door het parkeertarief duurder te maken op de Kruisstraat ten opzichte van de Woenselse Markt ontstaat oneerlijke concurrentie.

Gemeentelijk standpunt

Indiener geeft aan dat zijn winkel in de Kruisstraat veel moeilijker bereikbaar wordt indien de rijrichting van de Kruisstraat wordt omgedraaid en dat tijdens de weekmarkt zijn winkel onbereikbaar is voor gemotoriseerd verkeer.

Voor de volledigheid hebben we onderstaande figuur toegevoegd met de te wijzigen rijrichtingen.

Rijrichtingen autoverkeer

Zwart zijn bestaande rijrichtingen en rood zijn de gewijzigde rijrichtingen

Op het kaartje kan indieneer zien dat op alle dagen – behalve de zaterdag vanwege de weekmarkt, zijn pand vanaf de Pastoriestraat (Ring) te bereiken is via Woenselse markt en vanaf de Boschdijk via de Van Kinsbergenstraat. Op zaterdagen tijdens de weekmarkt is zijn pand te bereiken vanaf de Boschdijk via de Van Kinsbergenstraat. In tegenstelling tot het volledig afsluiten van de Kruisstraat voor gemotoriseerd verkeer, behouden we met deze maatregel wel de bereikbaarheid voor ondernemers en ook zijn onderneming. Uiteraard verwachten we wel een gewenningsperiode direct na het aanbrengen van de maatregelen. We gaan dit uitgebreid communiceren en we zetten bebording in om de nieuwe situatie zo goed mogelijk te verduidelijken.

Indieneer geeft aan dat er te weinig parkeerplaatsen overblijven. In de onderbouwing van het definitieve verkeersbesluit wordt het volgende hierover opgenomen:

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 (200m rondom de Kruisstraat) 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 transitie-model 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.
- Uit het bezoekersonderzoek blijkt dat bijna 90% van de bezoekers van Oud Woensel afkomstig is uit Eindhoven en dus dat een transitie van auto-gebruik naar de fiets- dan wel OV-gebruik haalbaar is.

Verder geeft indiener aan dat het parkeertarief duurder maken in de Kruisstraat ten opzichte van het parkeerterrein op de Woenselse Markt geen goed idee is. In de onderbouwing van het definitieve verkeersbesluit wordt het volgende hierover opgenomen:

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 geparkeerd wordt.

Deze aanpassingen verwerkt de gemeente in het eerstvolgende aanwijzingsbesluit. 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).

Zienswijze 11:

Deze zienswijze, ontvangen op 2 februari 2022, is ingediend door Ondernemersvereniging Kruisstraat Woenselse Markt.

De volgende punten zijn aangedragen:

- De vereniging vindt dat er onvoldoende laad- en loshaven zijn bedacht en verwacht dat deze gelijktijdig en langer gebruikt zullen gaan worden (vanwege lange afstanden die afgelegd moeten worden en de beperktheid van de ondernemers om te sturen op het tijdstip van laden en lossen). Voor een aantal specifieke ondernemers wordt op dit punt, ook in relatie tot de verandering van rijrichting, aandacht gevraagd.
- Een stilstaanverbod acht de vereniging in de praktijk niet haalbaar, omdat klanten soms kort voor de deur moeten staan om producten op te halen.
- Verschillende ondernemers zouden graag ruimte krijgen voor een terras, waarbij de geplaatste fietsklemmen dan verdwijnen.
- De plannen maken volgens de vereniging niet duidelijk hoe de balans tussen terrassen, parkeerplaatsen en ruimte voor voetgangers e.d. gewaarborgd wordt.
- Vermindering van 70 parkeerplaatsen vindt de vereniging veel. Afgevraagd wordt of het reëel is dat mensen gaan lopen van de Woenselse Markt naar de Kruisstraat, of deze vermindering niet te veel zoekverkeer gaat opleveren en of de opvangfunctie van de Woenselse Markt niet meer benut moet worden.
- Het verdwijnen van parkeerplaatsen in combinatie met het (in de toekomst mogelijk) gratis parkeren in WoenselXL heeft een negatieve invloed en zorgt voor concurrentie. De vereniging vraagt of de mogelijkheden zijn onderzocht om via de blauwe zone van 2 uur het gebied aantrekkelijker te maken.
- Afgevraagd wordt wat er, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, gedaan wordt om het gebied aantrekkelijker te maken voor bezoekers, ondernemers en bewoners.
- De ondernemersvereniging gaat over de uitvoering van de maatregelen graag in overleg met de gemeente, waarbij tips, suggestie en verbetermogelijkheden kunnen worden aangedragen. Ook ten aanzien van de communicatie op de website.

Gemeentelijk standpunt

Om de samenhang van de reacties van de gemeente op de diverse onderdelen van de zienswijze inzichtelijker te maken, hebben wij hieronder deze onderdelen tevens opgenomen.

Zienswijze:

- *Te weinig laad- en losmogelijkheden.*
- *Geen stilstaanverbod mogelijk*

Reactie gemeente:

In elk deel van de Kruisstraat zijn laad- en losplaatsen voorzien in de nieuwe situatie. In totaal worden 5 laad- en losplaatsen voorzien. Nog meer laad- en losplaatsen heeft tot consequentie dat er minder parkeerplaatsen overblijven voor de bezoekers. Door het stilstaanverbod in te stellen in de Kruisstraat ontstaat beter zicht voor de overstekende voetganger en meer ruimte op de rijbaan voor het fietsverkeer en de auto's. Verdeeld over de Kruisstraat komen er 5 laad- en losmogelijkheden die gebruikt kunnen worden

door alle voertuigen voor het onmiddellijk laden en lossen van niet handzame goederen. Hierdoor achten wij het stilstaanverbod effectief.

De voorgestelde maatregelen worden in 2022 gemonitord en aangepast indien noodzakelijk. Tevens worden de tarieven in de Kruisstraat gelijk gesteld aan de rest van de buurt, en blijft het parkeertarief op de Woenselse Markt laag om te stimuleren dat daar geparkeerd wordt, waardoor kortparkeren door auto's in de Kruisstraat wordt bevorderd.

Zienswijze:

- *Verwijderen fietsklemmen ten behoeve van een uitbreiding terras.*
- *Betere balans maken in terrassen, parkeerplaatsen en ruimte voor voetgangers.*
- *Vergroten aantrekkelijkheid*
- *Extra overleg gewenst*

Reactie gemeente:

Dit verkeersbesluit heeft alleen invloed op de te nemen verkeersmaatregelen zoals het (ver)plaatsen en wijzigen van verkeersborden en de daardoor geldende verkeersregels (zoals bv een rijrichting). In de onderbouwing is opgenomen dat de voorgestelde nieuwe (infrastructurele) maatregelen met name betrekking hebben op de verkeersveiligheid. Er wordt een balans gezocht naar een goede inpassing van de benodigde uitbreiding van fietsenstallingen en een betere leefbaarheid van de Kruisstraat in combinatie met een gewenste groen-aanvulling. De vrijgekomen ruimte van de parkeerplaatsen kan worden ingericht op een manier waarop het waarde toevoegt aan het gebied om daarmee de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied verbeterd. Hier komt ook een apart voorstel voor waarin aandacht is voor de balans tussen terrassen, parkeerplaatsen en ruimte voor voetgangers. Daarvoor gaan we ook in overleg met ondernemers in het gebied.

Graag maken wij dus gebruik van de uitnodiging om in overleg te gaan over de uitvoer van de maatregelen. We zullen samen met de vereniging en de winkelstraatmanager op zoek gaan naar een geschikt moment hiervoor.

Daarnaast zijn er rondom de monitoring van de maatregelen nog diverse overlegmomenten. De monitoring vindt tot september plaats. De metingen en enquêtes vinden in juni/juli plaats.

Zienswijze:

- *Verlies 70 parkeerplaatsen is erg veel*

Reactie gemeente:

In de onderbouwing van het definitieve verkeersbesluit wordt het volgende hierover opgenomen:

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;
- 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.

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 nog 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).

Zienswijze:

- *Voorkeur blauwe zone invoeren*

Reactie gemeente:

In winkelcentrum WoensXL is sprake van een proef waar nog geen conclusies aan verbonden kunnen worden. Deze proef is mogelijk omdat de parkeercapaciteit bij het winkelcentrum toereikend is en buiten de ring is gelegen. Binnen de ring is hier geen sprake van. In de gebieden binnen de ring waar betaald parkeren is ingevoerd, is deze parkeerregulering noodzakelijk om te zorgen voor voldoende vrije parkeercapaciteit. Daarnaast draagt dit bij aan de doelen van het mobiliteitsbeleid gericht op stimulering van alternatieve vervoersvormen, waarbij het accent ligt op het gebied binnen de ring.

Een parkeerschijfzone past hier niet in, aangezien het prijsmechanisme daarbij ook vervalt.

Conclusie zienswijzen

De zienswijzen zien op hoofdlijnen op de verkeers(on)veiligheid, toename van verkeer, parkeergelegenheid, laad- en losmogelijkheden, handhavend optreden en de inrichting van de openbare ruimte. Alle indieners hebben schriftelijk een uitgebreide reactie op hun zienswijze ontvangen. Deze zienswijzen hebben geleid tot het weghalen van de onderborden betreffende tijdsvensters bij het laden lossen. Voor het overige hebben de zienswijzen niet geleid tot wijziging van het verkeersbesluit.