



Antwoorden op reacties op concept definitief ontwerp Kleine Berg, april 2022

Kan de Kleine Berg autovrij gemaakt worden?

Er is een verkennend onderzoek gehouden naar de mogelijkheid om de Kleine Berg autovrij of auto-arm te maken. Daarover zijn verschillende gesprekken geweest met vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers. Vanwege het grote aantal parkeerplaatsen op de binnenterreinen en de verkeerscirculatie in de gehele buurt is het autovrij maken niet mogelijk. Mogelijkheden om het verkeer tijdens venstertijden te beperken tot bestemmingsverkeer (auto-arm) hebben op dit moment onvoldoende draagvlak bij bewoners en ondernemers. Voor nu is besloten om eerst de herinrichting van de Kleine Berg uit te voeren en te kijken wat dat doet met het verkeer en het verkeersgedrag. Daarna wordt bekeken of beperking tot bestemmingsverkeer alsnog nodig is.

Door het nieuwe ontwerp wordt ook minder verkeer door de straat verwacht. Er komen slechts 8 betaalde parkeerplaatsen in de straat, waardoor 'zoekverkeer' waarschijnlijk vermindert.

Waarom is er gekozen voor asfalt? Wat betekent dat voor het verkeer en de identiteit van de straat?

Het ontwerp voor de herinrichting van de Kleine Berg sluit aan bij de ontwerpprincipes en nieuwe inrichting van de straten in de Binnenstad. Alle straten krijgen een gelijkvloerse stoep-straat-stoep indeling, begrensd door banden in natuursteen. De nieuwe betonsteen (in een warme, grijze basiskleur met een schakering van kiezeltjes in verschillende kleuren) komt in de stoepen, het straatgedeelte (middenloper) wordt uitgevoerd in comfortabel, bewerkt asfalt. Ook is er gekozen voor een beperkt aantal boomsoorten en komt er overal soortgelijk straatmeubilair.

Vanwege het autoverkeer in de Kleine Berg zal de indeling bij de kruisingen iets verschillen qua vormgeving. Op deze plekken worden de kruisingen verhoogd en uitgevoerd in dezelfde stenen als de stoepen. Met deze aanpassingen op de kruisingen en aanvullend op twee andere plekken in de straat, wordt het asfalt onderbroken, wat een snelheidsremmende werking zal hebben. Ook door het aanbrengen van veel groenvakken en nieuwe bomen wordt de snelheid naar verwachting lager.

De bijzondere identiteit van de straat wordt mede bepaald door de diversiteit aan woningen, winkels, activiteiten en horeca. Deze blijft behouden en wordt versterkt door meer groen, verblijfs- en ontmoetingsplekken en de mogelijkheid tot het inpassen van street-art.

Hoe zorgen we ervoor dat met de aanwezigheid van auto's en (brom)fietsen de straat veilig blijft?

De Kleine Berg blijft een woonstraat in een woonerf, waar auto's stapvoets moeten rijden (15 km/u). Ook met de herinrichting spelen we daar op in (zie hierboven). In overleg met politie en stadstoezicht willen we gerichte handhavingsacties organiseren.



Gaan de drempels van Portugese keitjes niet ten koste van het comfort en veiligheid van onder meer mindervaliden?

We hebben het aanleggen van drempeltjes doorgesproken met de afdeling Stadsbeheer en de belangenvertegenwoordiging voor gehandicapten. Ook hebben we gesproken over mogelijke trillingsoverlast voor woningen en winkels. Op basis van deze gesprekken hebben we besloten om naast de drie verhoogde kruisingen geen extra drempels aan te leggen.

Mocht na verloop van tijd blijken dat er ondanks de nieuwe indeling van de straat toch structureel hard gereden wordt, dan kunnen later alsnog extra snelheidsremmende maatregelen worden toegepast. Doordat er in de middenloper verder geen obstakels zijn, is deze ook goed toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Op verschillende plekken komen zitelementen. De bank op de hoek bij de Bergstraat is zodanig uitgevoerd dat opstaan, ook voor ouderen en mindervaliden, makkelijker gaat.

Kan er een centrale fietsstalling worden ingericht? En waarom de keuze voor minder parkeerplaatsen voor auto's?

In het ontwerp zijn 32 fietsbeugels opgenomen voor het plaatsen van 64 fietsen. Deze beugels zijn beter verspreid over de straat. Een centrale stalling is in het project 'herinrichting Kleine Berg' vooralsnog niet te realiseren, omdat daarvoor in de straat geen ruimte is. Verder is het een bewuste keuze om op de trottoirs veel ruimte te creëren voor groen, terrassen én fietsparkeervoorzieningen. Daarvoor is ruimte gecreëerd op de huidige parkeerplaatsen. In overleg met de ondernemersstichting is het aantal parkeerplaatsen in de Kleine Berg teruggebracht van 13 naar 8 stuks. De keuze voor meer groen sluit aan bij het gemeentelijk streven naar een meer klimaatbestendig centrum. Elk nieuw onderhoudsproject in Eindhoven krijgt de opdracht mee om (indien mogelijk) minimaal 10% minder verharding en extra groen toe te passen. We zijn uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden van de huidige bomen. Alleen bomen met een beperkte levensverwachting worden gekapt en vervangen.

Terrassen worden onderbroken. Kunnen er groene terrasafscheidings komen (hagen)?

In het nieuwe ontwerp proberen we in eerste instantie zo veel mogelijk de ruimte aan terrassen terug te geven aan de exploitanten hiervan. In enkele gevallen is dit niet mogelijk. Stedelijk en dus ook voor de Kleine Berg is een nieuw terrasbeleid in voorbereiding. Tot die tijd is er voor de Kleine Berg de afspraak dat de terrassen (tafels en stoelen) tot aan de natuurstenen band mogen worden geplaatst voor de eigen horecazaak. Dus niet meer zoals voorheen voor de burens. De terrasafscheidings mogen tot een meter voor de natuurstenen band worden geplaatst. Door de beperkte ruimte en het onderhoud worden geen hagen toegepast als afscheiding. Wanneer het nieuwe terrasbeleid wordt ingevoerd, zal de indeling van de terrassen opnieuw worden vastgesteld.



Is er goed gelet op de bereikbaarheid van de achterliggende (parkeer)terreinen en panden?

Daar is tijdens het ontwerpproces rekening mee gehouden. Het ontwerp is gemaakt aan de hand van de standaarddetails, zoals vastgesteld in de CROW richtlijnen en handboeken openbare ruimte en toegankelijkheid. Het ontwerp is ook ter advisering voorgelegd en besproken met de Fietsersbond, Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost (onder andere brandweer en ambulancedienst) en de belangenvertegenwoordigers voor gehandicapten.

Waarom blijven er zo weinig parkeerplaatsen over in de straat?

Om het verblijfskarakter van de straat zoveel mogelijk te benadrukken, veel extra groen toe te passen en zoekverkeer om te parkeren te beperken, hebben we in overleg met de werkgroep herinrichting Kleine Berg ervoor gekozen om zo min mogelijk parkeerplaatsen terug te brengen. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de bewonersvereniging, ondernemersvereniging, Fietsersbond, belangenvertegenwoordigers voor gehandicapten, Veiligheidsregio Brabant Zuid Oost en Trefpunt Groen Eindhoven. Aan beide zijden van de Kleine Berg is voldoende parkeerruimte aanwezig op terrein Fens, op terrein Rungraaf en in diverse parkeergarages. Het beperken van het aantal parkeerplaatsen past ook binnen het gemeentelijk beleid om het autoverkeer in de Binnenstad te beperken om de luchtkwaliteit en verblijfsklimaat te verbeteren. In het ontwerp komen acht parkeerplaatsen terug waarvan enkele gedeeld worden met expeditieverkeer. Ook komt er een algemene invalidenparkeerplaats terug in de straat.

Kan er meer kunst in de straat komen?

Het toepassen van extra kunst is geen onderdeel van het project 'groot onderhoud en herinrichting Kleine Berg'. In het reguliere overleg met de gebiedscoördinator en de vertegenwoordigers van de belangenverenigingen in de Bergen is dit onderwerp van gesprek. Zo wordt gesproken over street-art, zoals graffiti op blinde gevels of andere kunstwerkjes. Ook wordt overlegd over een eventuele 'groene' toegangspoort in de straat nabij de oversteek Keizersgracht.

Is er ruimte voor gevelgroen en bomen in het gedeelte tussen Keizersgracht en Bergstraat?

Op veel plaatsen is op eigen initiatief vanuit de ondernemers en bewoners al gevelgroen toegepast in de vorm van blauwe regen langs de regenpijpen en over de hangverlichting. Er is in het nieuwe ontwerp op een aantal plaatsen ruimte voor geveltuintjes. Deze worden op verzoek van de bewoners en/of ondernemers aangelegd. In het deel van de Kleine Berg tussen de Keizersgracht en Bergstraat is geen ruimte voor bomen. Bomen hebben een ruime groeiplaats nodig, ook ondergronds. Door de aanwezige kabels en leidingen is dit niet te realiseren. Ook zouden de bomen te dicht tegen de gevels staan, wat overlast veroorzaakt.

Kunnen er venstertijden komen voor expeditieverkeer?

In de straat komen op drie plaatsen laad- en losplekken. In het gedeelte tussen de Keizersgracht en de Bergstraat komt een plaats uitsluitend voor laden en lossen, terwijl twee van de plekken worden gecombineerd met betaald parkeren. Hier mag



EINDHOVEN

expeditie plaatsvinden tussen 9.00 en 12.00 uur. Daarna zijn de twee gecombineerde plaatsen betaalde parkeerplaatsen.

Is er ook aandacht voor de parkeersituatie in Willem de Zwijgerstraat?

Willem de Zwijgerstraat maakt geen deel uit van het herinrichtingsproject, waardoor we vanuit het project geen parkeeraanpassingen doen. In het buurtoverleg met de gebiedscoördinator wordt aandacht besteed aan de eventuele problemen.