

Verkeersbesluit uitwerking motie 30 wegen

Kenmerk: 7560066

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven (hierna: het college) neemt een verkeersbesluit voor de volgende straten waar een wijziging van het snelheidsregime plaatsvindt:

- Edenstraat (Hoogstraat
- J. Smitzlaan)
- Mecklenburgstraat (Mauritsstraat - Palingstraat)
- P Czn Hooftlaan (Bilderdijklaan - Stratumsedijk)
- Tongelresestraat (Ring – Geldropse weg)
- Tivolilaan
- St Petrus Canisiuslaan
- Floralaan West (Aalsterweg - Roostenlaan)
- 1^e Lieven de Keylaan
- Hendrik de Keyzerplein
- 2e Lieven de Keylaan
- Wolvendijk (Windevlinderstraat – Keizermantelstraat)

Wettelijk kader

De basis voor het nemen van dit verkeersbesluit is het bepaalde in:

- de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

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

De bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 15 van de WVV 1994 is krachtens het 'Mandaatregister gemeente Eindhoven' gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Verkeer, Milieu en Duurzaamheid.

Hieronder staan de te onderscheiden verkeersmaatregelen met een verwijzing naar de wettelijke grondslagen opgenomen. Tevens zijn daaronder de concreet te nemen verkeersmaatregelen voor dit besluit benoemd:

- Plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd (WVV 1994, artikel 15, lid 1 en het bepaalde in artikel 12 van het BABW);

Op bovengenoemde wegen wordt het snelheidsregime verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. De grenzen van de bestaande 30 km/u zones worden hierdoor verplaatst. Op de aanliggende zijwegen worden de 30 km/u zoneborden verwijderd en aan het begin en einde van de bovengenoemde wegen worden de 30 km/u zoneborden geplaatst. Het snelheidsregime in de desbetreffende zijstraten verandert niet,

waardoor deze straten niet specifiek zijn benoemd in dit besluit. In de bijgevoegde tekeningen zijn deze straten wel opgenomen.

De onderstaande belangen zijn de basis voor dit verkeersbesluit. Zij staan in artikel 2 van de WVV 1994:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg
- het beschermen van weggebruikers en passagiers.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie Oost-Brabant, district Eindhoven, basisteam Eindhoven noord. De politie heeft op 31 oktober jl. aangegeven dat ze ons steunen om de snelheid te verlagen naar 30 km/u vanwege de verbetering van de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Ze hebben de kanttkening geplaatst dat dat het voor de weggebruiker duidelijk moet zijn en bij voorkeur snelheidsremmende maatregelen moeten worden toegepast. De politie kan momenteel niet anders dan uitgaan van een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/u (GOW50) of een erftoegangsweg met 30 km/u (ETW30), omdat tot op heden nog geen regelgeving dan wel richtlijnen zijn opgesteld voor een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30). Het Openbaar Ministerie staat niet structureel toe om te gaan handhaven op het gebied van snelheid.

Aanleiding

Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een snelheidslimiet van 30 km/u als basisprincipe te hanteren binnen de bebouwde kom en alleen een hogere snelheidslimiet toe te passen als dat veilig kan. Dit is ook overgenomen door de gemeenteraad van Eindhoven en heeft een prominente plek in het bestuursakkoord 2022-2026 gekregen. De achterliggende gedachte is dat een lagere snelheid de verkeersveiligheid verbetert, doordat de kans op ongevallen afneemt en een eventuele impact van de ongevallen veel minder wordt. Daarnaast biedt het kansen voor het versterken van de leefbaarheid, meer ruimte voor groen, lopen of fietsen en is het gunstig voor de verdichtingsopgave van de stad.

Belangenafweging

De gemeente Eindhoven heeft afgelopen jaar alle wegen binnen Eindhoven opnieuw laten beoordelen door een externe partij op basis van het landelijk vastgestelde CROW-afwegingskader 30 km/u. Hierbij is het basisuitgangspunt een maximumsnelheid van 30 km/u hanteren en alleen een hogere snelheidslimiet toepassen als dat veilig kan. Zie bijgevoegde rapportage van Arcadis "Eindhovense kansen met 30 – uitwerking Motie 30, tenzij..." dd 1 sept 2023.

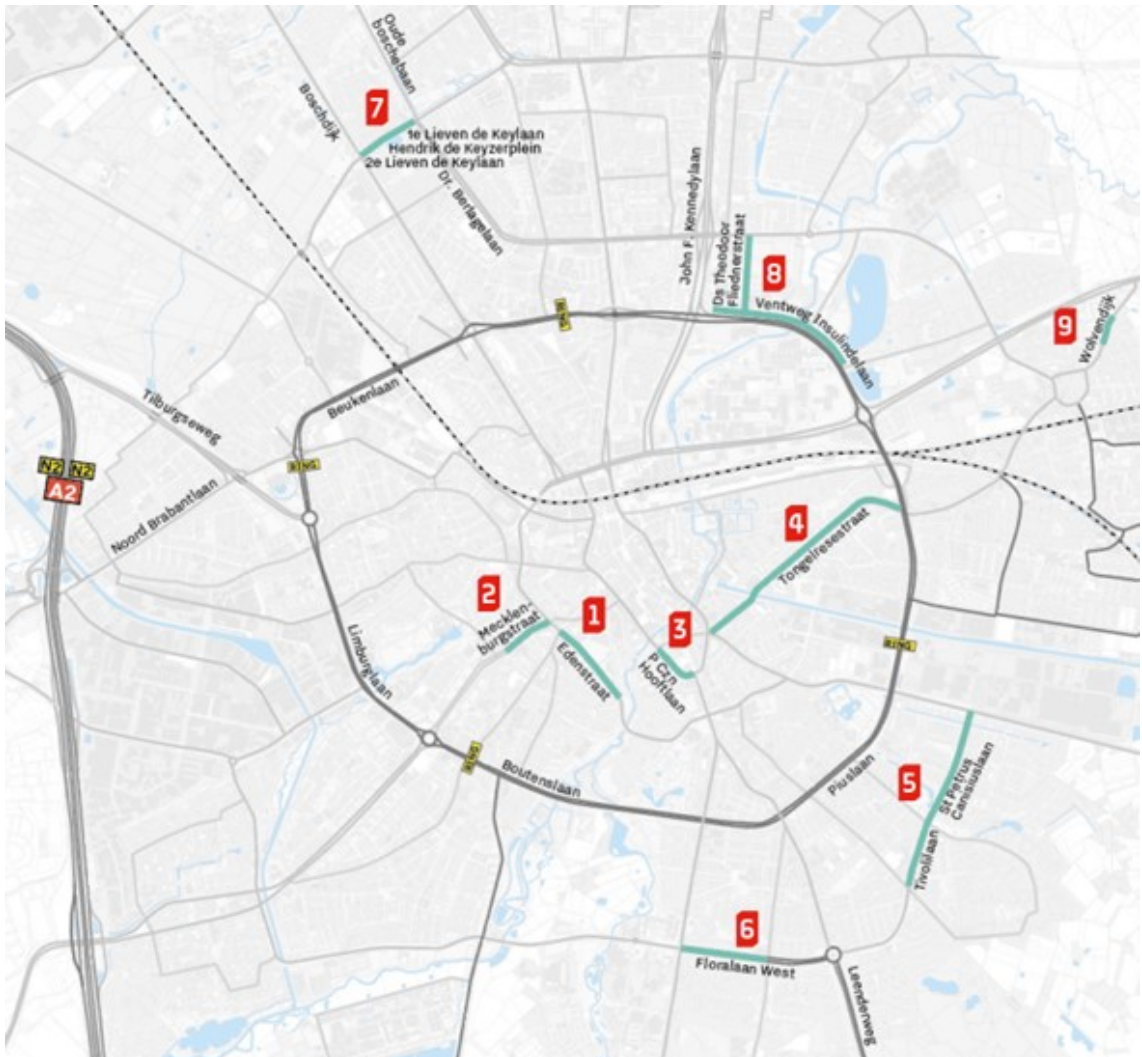
De belangrijkste conclusie is dat de mogelijkheden voor verlaging van de snelheid op korte termijn beperkt blijven. Een belangrijke reden hiervoor is dat voor een groot aantal trajecten een herinrichting (deels of geheel) noodzakelijk is om weginrichting te realiseren die past bij het lagere snelheidsregime van een weg. Het verlagen van de snelheid van 50 naar 30, danwel van 70 naar 50, inclusief een passende inrichting, heeft een enorme impact op bijvoorbeeld het kunnen halen van de wettelijke aanrijtijden voor hulpdiensten, de dienstregeling en het comfort voor de reiziger voor het openbaar vervoer. Een andere (her)inrichting heeft ook invloed op de thema's van verduurzaming, het vergroenen en de verdichtingsopgave van de stad. Omdat deze beleidskeuzes/overwegingen integraal moeten worden afgewogen, krijgen deze een plek in het Masterplan Mobiliteit.

Infrastructurele maatregelen zijn (financieel en uitvoeringstechnisch) daardoor niet mogelijk op korte termijn. We willen desondanks een eerste stap zetten om te laten zien dat we verkeersveiligheid een belangrijk issue vinden en dat kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen. Daarnaast willen we tegemoetkomen aan de veel geuite zorgen van de burgers over verkeersonveiligheid op genoemde wegen. Vanuit de risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid gaan we starten met de snelheid te verlagen van alleen de 50 km/u wegen waar het gemotoriseerd verkeer en de fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan.

Op deze wegen zijn geen vrijliggende fietspaden aanwezig en hebben daardoor geen veilige en geloofwaardige weginrichting die past bij een 50 km/u snelheidsregime. Er is een groot risico op ongevallen tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer doordat men ongehinderd van dezelfde rijbaan gebruik maakt en naast elkaar rijdt met een groot snelheidsverschil en massaverschil. Daarnaast vormen de sterke omgevingsfactoren extra redenen dat het snelheidsregime op (delen) van deze 50 km/u wegen niet geloofwaardig is. In bijvoorbeeld de Edenstraat staan huizen relatief dicht op de weg en zijn veel rechtstreekse huisaansluitingen op de rijbaan. In bijvoorbeeld de Petrus Canisiuslaan en Tongelresestraat zijn winkels aan beiden kanten van de weg, waardoor veel oversteekbewegingen aanwezig zijn. Conform

het landelijke Afwegingskader 30 km/u van de CROW moeten deze wegen opgewaarderd worden naar 30 km/u.

De aan te passen 50 km/u wegen zonder vrijliggende fietspaden:



Opmerkingen:

1. De Ventweg Insulindelaan tot en met Ds Theodoor Fliednerstraat en Ds Theodoor Fliednerstraat worden meegenomen in dit project. Op basis van ons vigerende verkeersbesluit uit 2001 kunnen we juridisch gezien deze wegen nu al meteen als 30km/u wegen laten uitvoeren, maar het is uitvoeringstechnisch praktischer om dit samenhangend als één complete uitrol van 30km/u wegen op te pakken.
2. De Europalaan tussen Kennedylaan en Dr Cuijperslaan heeft, op de aanliggende fietspaden na, wel een geloofwaardige weginrichting die past bij een 50 km/u. Tevens heeft deze weg geen sterke omgevingsfactoren en heeft de weg een belangrijke ontsluitingsfunctie en is de planning om in de toekomst deze functie te behouden. Deze weg valt daardoor in een geheel andere categorie dan bovenstaande wegen en wordt daarom niet opgewaarderd naar 30 km/u. In de nabije toekomst moet een afweging worden gemaakt hoe om te gaan met de risico's op ongevallen tussen het gemotoriseerde verkeer en aanliggend fietsverkeer.
3. Tijdens het samspraakproces is naar voren gekomen dat verschillende integrale trajecten op industrieterrein de Hurk lopen, waaronder het Perspectief op De Hurk en De grote Oogst. Op basis hiervan is besloten dat de uitvoering van Motie 30 verder uitgewerkt wordt in deze integrale trajecten en de wegen op industrieterrein de Hurk niet in dit verkeersbesluit wordt meegenomen

Een snelheidsverlaging op de aan te passen 50 km/u wegen met aanliggende fietspaden past binnen het gewijzigde uitvoeringsvoorschriften BABW inzake "verkeerstekens in verband met de toepasbaarheid

van het nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)” (zie Staatscourant nr 17618, 28 juni 2023):

- Het nieuwe wegtype GOW30 is een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Door deze dubbelfunctie zijn deze wegen minder veilig. Daarnaast is het een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek.

- Met deze wijziging vervalt de eis dat binnen de bebouwde kom het bord A1 30 km/h en bord A1 30 km/h zone alleen kan worden toegepast bij wegen met voornamelijk een verblijfsfunctie. Deze wijziging is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat wegbeheerders het nieuwe wegtype GOW30 (voornamelijk of volledig een verkeersfunctie) kunnen toepassen binnen de bebouwde kom.

- Met deze wijziging wordt het mogelijk voor wegbeheerders om bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) breder toe te passen op 30 km/h wegen binnen de bebouwde kom. Het doel hiervan is dat wegbeheerders via het bord B6 een vorm van voorrang kunnen instellen op een GOW30, wat van belang is vanwege de gewenste doorstroombaan van een gebiedsontsluitingsweg.

- De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

De regeling is met ingang van 1 oktober 2023 in werking getreden.

Om het voor de weggebruiker zo duidelijk mogelijk te maken dat de maximale snelheid 30 km/u wordt, wordt op korte termijn geen onderscheid gemaakt in de functie en de benodigde bijbehorende inrichting van gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Begin 2024 gaan we bestaande 30 km/u zones uitbreiden door 30 km/u zone-bebording aan te brengen nabij de entrees van bovengenoemde wegen en op de aansluitende wegen de 30 km/u-zonebeording te verwijderen. Daarnaast worden 30 km/u-markeringen aangebracht nabij de entrees van deze wegen. Vanwege deze grotere en daardoor mogelijk onoverzichtelijkere zone, gaan we aanvullend in bovengenoemde straten herhalingsborden plaatsen. Direct na de uitvoering, worden ook tijdelijk snelheidsdisplays en banners geplaatst om alle weggebruikers zoveel mogelijk op de lagere snelheid te attenderen. Ter verduidelijking; we veranderen geen voorrangssituaties en passen niet de inrichting van de weg aan.

Het college heeft besloten bovengenoemde verkeersveiligheidsbelangen op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 zwaarder te laten wegen dan eventuele belangen van de doorstroming.

Het college is van mening dat de eventuele overlast en nadelige gevolgen beperkt zijn en niet in die mate zijn dat gesproken kan worden van onevenredigheid als bedoeld in artikel 3:4, lid 2, van de Awb.

Samenspraakproces

De gemeente heeft het expertteam van provincie Noord-Brabant ingeschakeld om te adviseren bij het proces voor de invoering van de snelheidsverlaging op de aan te passen 50 km/u wegen.

Afstemming heeft plaatsgevonden met de externe stakeholders; VVN, Fietzersbond, hulpdiensten (brandweer en ambulance), politie, Hermes en provincie Noord-Brabant. Daarnaast is tijdens de algemene ledenvergadering op donderdag 9 november van de Fietzersbond dit voorstel nogmaals besproken. VVN en Fietzersbond ondersteunen de maatregelen in dit verkeersbesluit volledig. Hulpdiensten, politie en Hermes hebben geen bezwaren tegen de voorgenomen maatregelen in dit verkeersbesluit, maar geven wel aan dat indien fysieke maatregelen genomen gaan worden de gevolgen anders worden. Hulpdiensten en politie attenderen op de wettelijke aanrijdtijden van de hulpdiensten.

Afstemming met omwonenden is gezocht via 3300 geadresseerde wijkinfo's van de betreffende aan te passen straten. Daarnaast is gebruik gemaakt van de webpagina [www.eindhoven.nl/motie 30](http://www.eindhoven.nl/motie_30), social media berichten op LinkedIn, Facebook en Instagram. In alle berichtgeving is gevraagd om reacties te geven tot en met 3 november. stand 6-11-2023:

- 73 mails ontvangen: 65 positief en 8 negatief.

- LinkedIn ruim 49.000 weergaven: 435 reacties: 433 positief en 2 negatief + 61 inhoudelijke commentaren;

- Facebook: ruim 3600 personen bereikt 54 reacties: 43 positief en 11 negatief + 35 commentaren

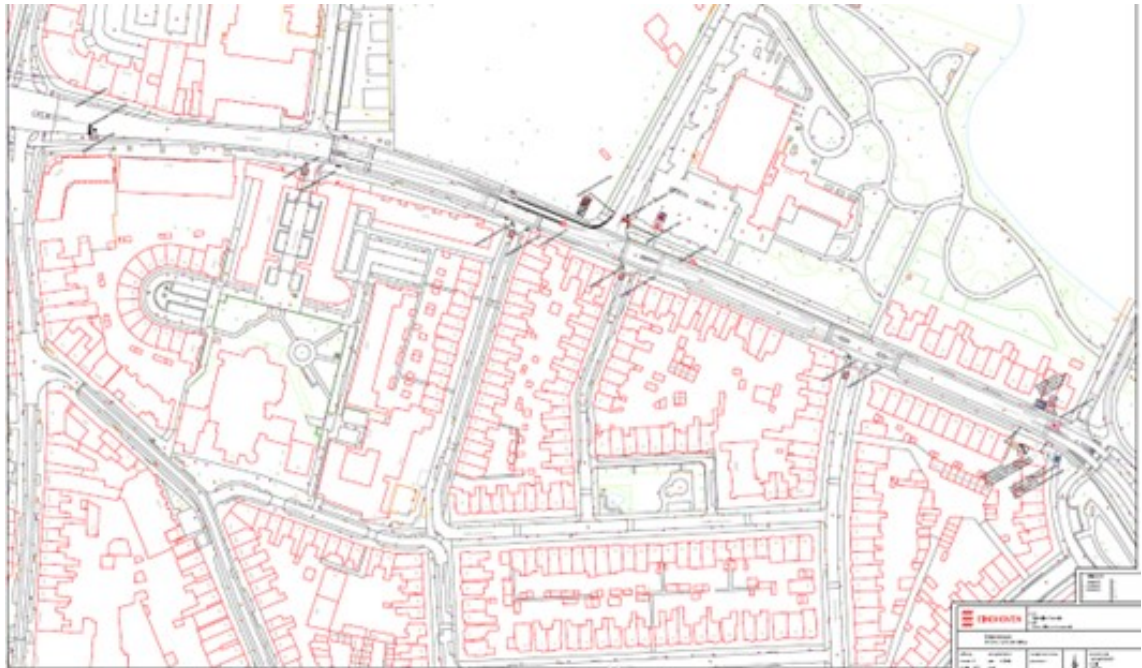
- poll Instagram voor inwoners Eindhoven (19 oktober) met de vraag “ben je het eens met het verlagen van de snelheid”: ruim 1000 personen bereikt: 186 positief en 91 negatief.

- poll instagram voor inwoners Eindhoven (19 okt tot 3 nov) met de vraag "ben je het eens met het verlagen van de snelheid": ruim 42.000 personen bereikt: 653 positief en 1087 negatief

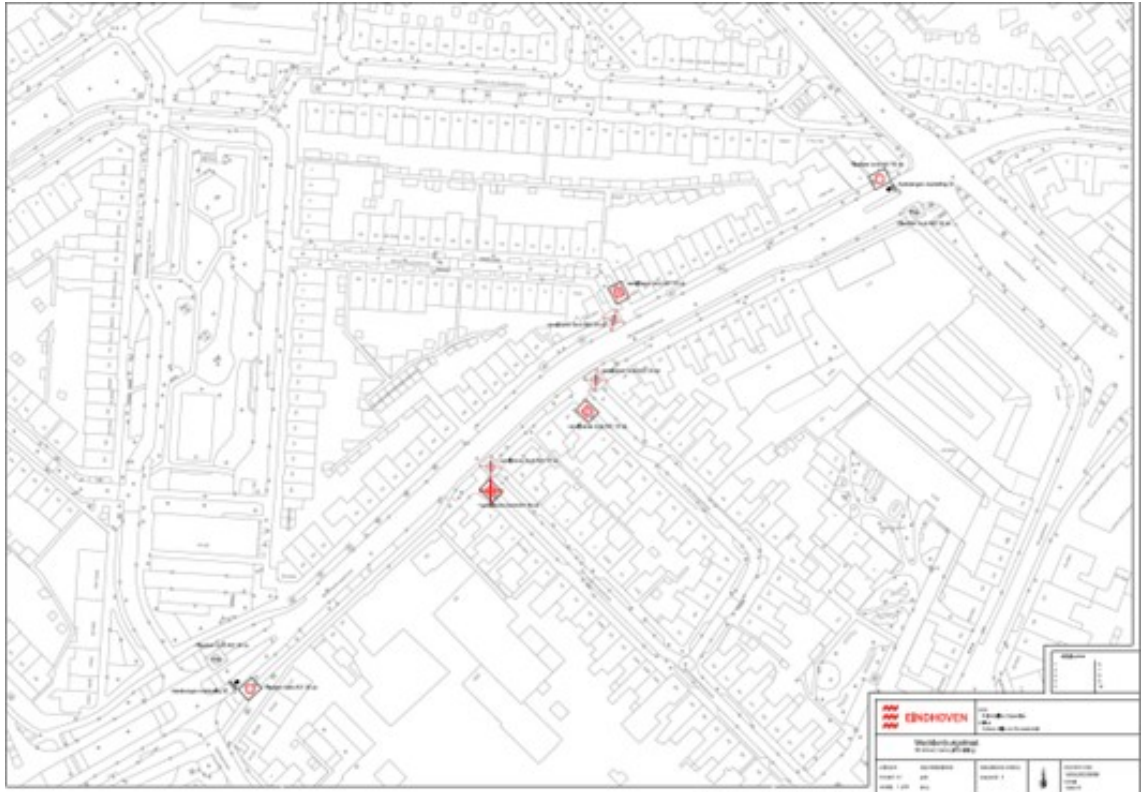
Een reden voor het verschil in uitslag van de poll van instagram kan liggen in het feit dat de eerste poll waarschijnlijk alleen door volgers van de gemeente Eindhoven wordt gezien. Deze volgers zijn vaak al geïnteresseerd en betrokken in de ontwikkeling van de gemeente. De tweede poll is ook aan niet-volgers getoond en bereikt dus een ander publiek.

Het grootste deel van de positieve reacties heeft aanvullend als kanttekening dat aanvullende infrastructuurle snelheidsremmende maatregelen en/of handhaving gewenst zijn. Meerdere negatieve reacties zijn van algemene aard dat het invoeren van een lagere snelheid geen toevoeging heeft, indien handhaving en/of infrastructuurle maatregelen ontbreken of de reacties zijn niet gestoeld op een argument. De overige negatieve reacties hadden betrekking op het oorspronkelijke voorstel om ook een lagere snelheid in te voeren op wegen van industrieterrein de Hurk. Tijdens het samenspraakproces is naar voren gekomen dat verschillende integrale trajecten op industrieterrein de Hurk lopen, waaronder het Perspectief op De Hurk en De grote Oogst. Op basis hiervan is besloten dat de uitvoering van Motie 30 verder uitgewerkt wordt in deze integrale trajecten en de wegen op industrieterrein de Hurk niet in dit verkeersbesluit worden meegenomen.

Nieuwe Inrichting



VK0-20230067 - Edenstraat, gedateerd op 28-9-2023;



VK0-20230068 - Mecklenburgstraat, gedateerd op 6-9-2023;



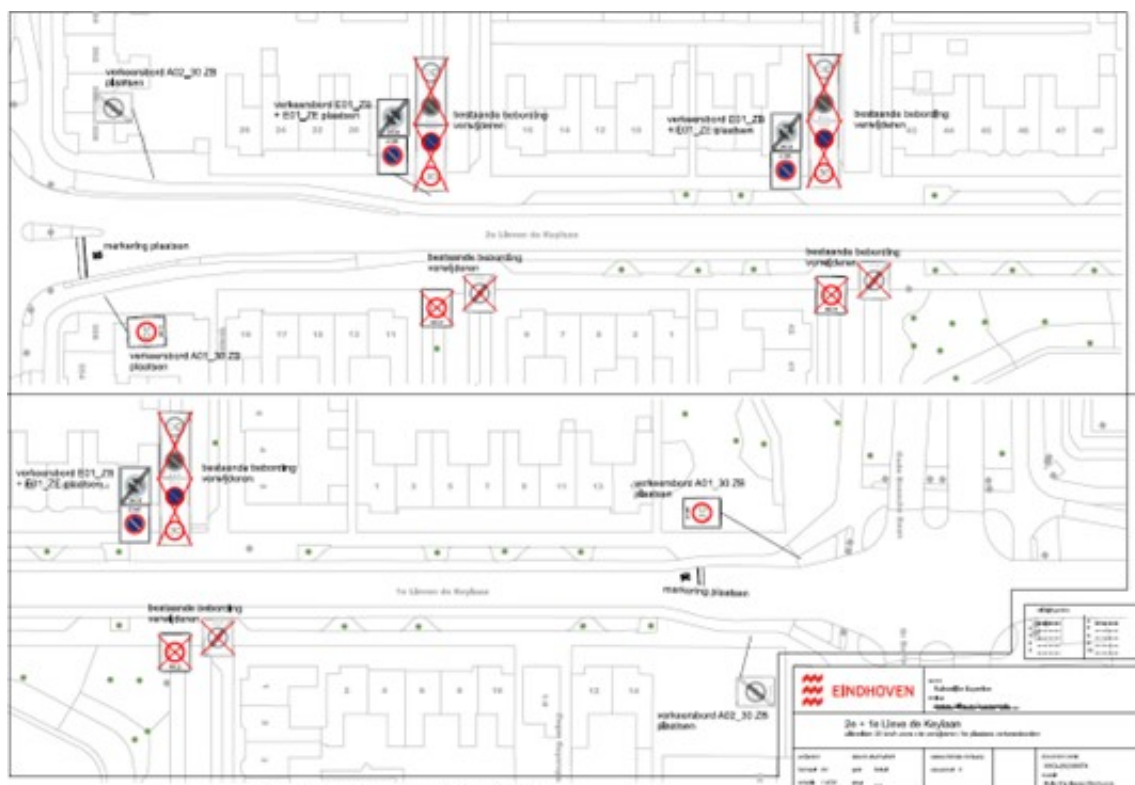
VK0-20230070 - Tongelresestraat, gedateerd op 25-8-2023;



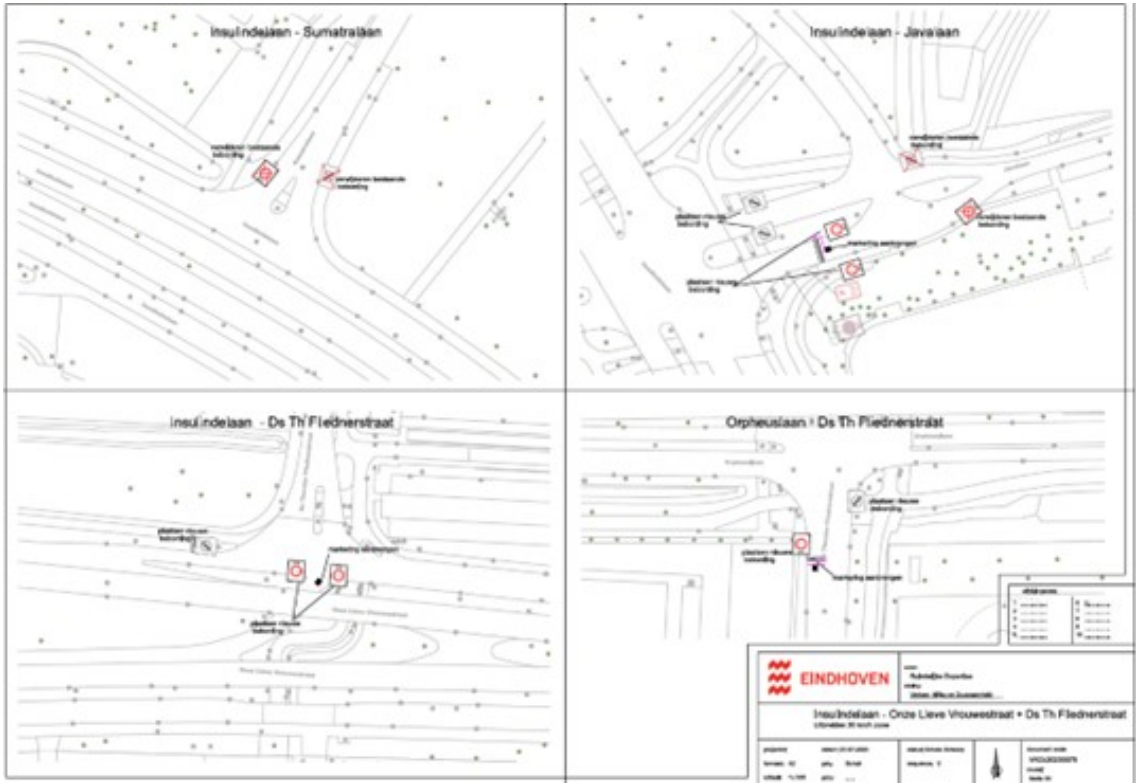
VK0-20230072 - Tivolilaan – St. P Canisiuslaan, gedateerd op 18-8-2023;



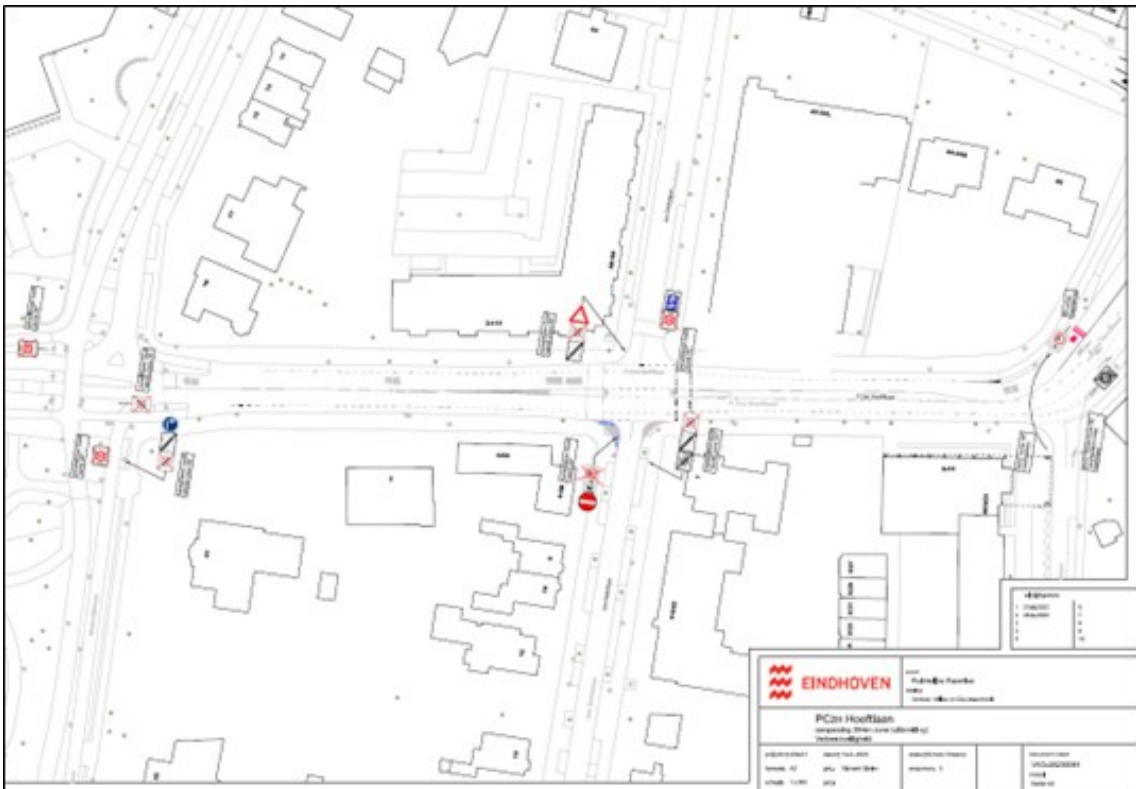
VK0-20230073 – Floralaan West, gedateerd op 28-7-2023



VK0-20230074 - 1^e Lieve de Keylaan, gedateerd op 28-7-2023;



VK0-20230075 - Onze lieve Vrouwenstraat, gedateerd op 27-07-2023;



VK0-20230049 – PC Hooftlaan, gedateerd op 28-9-2023;



VK0-20230022 – Wolvendijk, gedateerd op 16-10-2023

BESLUIT

Het verkeersbesluit nemen voor het verlagen van de 50 km/u snelheid naar 30 km/u op de volgende wegen:

- Edenstraat (Hoogstraat – J. Smitzlaan);
- Mecklenburgstraat (Mauritsstraat - Palingstraat);
- P Czn Hooflaan (Bilderdijklaan - Stratumsedijk);
- Tongelresestraat (Ring – Geldropse weg);
- Tivolilaan;
- St Petrus Canisiuslaan;
- Floralaan West (Aalsterweg - Roostenlaan);
- 1^e Lieven de Keylaan;
- Hendrik de Keyzerplein;
- 2e Lieven de Keylaan;
- Wolvendijk (Windevlinderstraat – Keizermantelstraat).

Dit wordt vormgegeven door:

- het verwijderen van A01-30zb en A01-30ze-bebording;
- het (ver)plaatsen van A01-30zb en A01-30ze borden;

De maatregelen zijn aangegeven op tekeningen:

- VK0-20230022 – Wolvendijk, gedateerd op 16-10-2023
- VK0-20230049 – PC Hooftlaan, gedateerd op 28-9-2023;
- VK0-20230067 - Edenstraat, gedateerd op 28-9-2023;
- VK0-20230068 - Mecklenburgstraat, gedateerd op 6-9-2023;
- VK0-20230070 - Tongelresestraat, gedateerd op 25-8-2023;
- VK0-20230072 - Tivolilaan, gedateerd op 18-8-2023;
- VK0-20230073 – Floralaan West, gedateerd op 28-7-2023
- VK0-20230074 - 1^e Lieve de Keylaan, gedateerd op 28-7-2023;
- VK0-20230075 - Onze lieve Vrouwenstraat, gedateerd op 27-7-2023;

Ondertekening

Eindhoven , 21 november 2023

*Namens burgemeester en wethouders van Eindhoven
S.M. Beekman
Sectorhoofd Ruimtelijk Beleid en Ontwikkeling*

Bijlage(s)

1. Rapportage van Arcadis “Eindhovense kansen met 30 – uitwerking Motie 30, tenzij...” dd 10 oktober 2023.
2. Overzichtstekening met aan te passen locaties
3. Ontwerptekeningen:
4. VK0-20230022 – Wolvendijk, gedateerd op 16-10-2023
5. VK0-20230049 – PC Hooftlaan, gedateerd op 28-9-2023;
6. VK0-20230067 - Edenstraat, gedateerd op 28-9-2023;
7. VK0-20230068 - Mecklenburgstraat, gedateerd op 6-9-2023;
8. VK0-20230070 - Tongelresestraat, gedateerd op 25-8-2023;
9. VK0-20230072 - Tivolilaan, gedateerd op 18-8-2023;
10. VK0-20230073 – Floralaan West, gedateerd op 28-7-2023
11. VK0-20230074 - 1^e Lieve de Keylaan, gedateerd op 28-7-2023;
12. VK0-20230075 - Onze lieve Vrouwenstraat, gedateerd op 27-7-2023;

Mededelingen

Bezwaarclausule

Belanghebbenden kunnen, tot uiterlijk 6 weken na publicatie van dit besluit als geheel of ten aanzien van één of meerdere specifieke straten, schriftelijk bezwaar indienen bij burgemeester en wethouders, Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en bevat ten minste:

- de naam en het adres van de indiener
- de dagtekening
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- de gronden van het bezwaar.

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit.

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

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