

Verkeersbesluit tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u in de Kastanjelaan en Glaslaan

Kenmerk: dossier 8026429, document 8026431

BESLUIT

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

- Kastanjelaan
- Glaslaan

Voor het volgende inrichtingselement is een verkeersbesluit vereist:

- het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u.

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).

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

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 Mobiliteitstransitie en Bereikbaarheid.

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

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Aanleiding

Het centrum van Eindhoven wordt steeds drukker. Dit leidt ertoe dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Om ruimte te maken voor de enorme woningbouwopgave en daarmee groei van de stad is een mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk. We zetten in op meer lopen en fietsen, ontlasten het gebied binnen de Ring van doorgaand autoverkeer door de verkeerscirculatie te wijzigen en verbeteren de verkeersveiligheid en leefbaarheid door de snelheid op een groot aantal gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/u.

In het Masterplan Mobiliteit is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u opgenomen als één van de doelen. Deze doelstelling is verder bekrachtigd met 'Verkeerscirculatieplan Eindhoven binnen de Ring' waarin is vastgelegd dat op alle centrumradialen binnen de Ring de maximumsnelheid wordt teruggebracht van 50 km/u naar 30 km/u. Eén van de die radialen is de Cederlaan – Kastanjelaan – Glaslaan – PSV-laan – Mathildelaan. Deze weg is in beheer bij

de gemeente Eindhoven. Met onderhavig besluit verlagen we de maximumsnelheid op een deel van deze radiaal en passen we de weginrichting aan op de nieuwe maximumsnelheid.

Beleidsmatig is tot doel gesteld dat we uiterlijk in 2027 de snelheid binnen de Ring op alle centrumradialen (uitgezonderd de J.F. Kennedylaan en Prof. dr. Dorgelolaan) verlagen naar 30 km/u. Dit deel van de radiaal Cederlaan – Kastanjelaan – Glaslaan – PSV-laan – Mathildelaan is de eerste locatie waarop we deze snelheidsverlaging nu gaan effectueren. Het besluit wordt nu genomen vanwege de aanstaande ontwikkeling van fase IV van de ontwikkellocatie Strijp-S met onder andere 1.500 woningen. Dit deel van de radiaal is gelegen aan deze ontwikkellocatie.

Motivering

Uitvoering van bestaand beleid:

- 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.
- In het Masterplan Mobiliteit 2050 heeft de gemeente dit principe overgenomen en vastgelegd dat op wegen binnen de bebouwde kom voor de maximumsnelheid het uitgangspunt geldt '30 km/u, tenzij'. Dat betekent dat we een op een groot aantal gebiedsontsluitingswegen in Eindhoven de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/u waar dat vanwege de verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang is.
- In 'Verkeercirculatieplan Eindhoven binnen de Ring' is voor alle belangrijke gebiedsontsluitingswegen (de zogenaamde centrumradialen) een naderde afweging gemaakt van de maximumsnelheid. Op basis hiervan is vastgelegd dat op alle centrumradialen uiterlijk in 2027 de maximumsnelheid wordt aangepast van 50 naar 30 km/u en de inrichting van weg hierop wordt aangepast. Cederlaan – Kastanjelaan – Glaslaan – PSV-laan – Mathildelaan is één van deze radialen. De snelheidsverlaging naar 30 km/u is onderzocht en uitgewerkt in de 'Memo: Radiaal Cederlaan, Kastanjelaan, Glaslaan, PSV-laan en Mathildelaan'. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft deze memo in het voorjaar van 2025 vastgesteld.
- In overleg met gemeenten en SWOV is door het kenniscentrum CROW een afwegingskader 30 km/u ontwikkeld, waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan. Het Rijk heeft hiervoor, samen met de decentrale overheden, naast de zogenaamde 30 km/u 'erftoegangswegen (ETW) in woonwijken, een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (hierna: GOW30). Met dit wegtype is het (juridisch) mogelijk om ook 30 km/u in te voeren op de drukker gebiedsontsluitingswegen, met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd.

Effecten voor het autoverkeer, fietsers en voetgangers:

- Het aantal verkeersslachtoffers in Eindhoven neemt sinds 2021 toe. Veruit de meeste verkeersslachtoffers behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers en zijn fietsers, ouderen en jongeren. Een groot deel van de slachtofferongevallen vindt bovendien plaats op 50 km/u wegen. Het verlagen van de snelheid is daarmee een impactvolle maatregel op verkeersveiligheid. Uit onderzoek van het SWOV blijkt namelijk dat op plekken waar de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u, het aantal fatale en ernstige ongevallen daalt met respectievelijk 90 en 75%. Bij ongevallen is er bovendien een aanzienlijk lagere kans op ernstig letsel.
- De Kastanjelaan en Glaslaan hebben vrijliggende fietsvoorzieningen in het wegprofiel. Op de Kastanjelaan en Glaslaan rijden dusdanig veel fietsers dat vrijliggende fietsinfrastructuur gewenst is en blijft voor een goede verkeersveiligheid.
- Voor het voetgangersnetwerk wordt in het Masterplan Mobiliteit 2050 ingezet op een voetgangersvriendelijk fijnmazig netwerk. Dit voetgangersnetwerk kruist de Glaslaan. De oversteekbaarheid van het tracé voor langzaam verkeer is verkeersveiliger in te passen bij een inrichting van de weg voor 30 km/u.
- De huidige inrichting van de weg past grotendeels niet bij de maximumsnelheid van 50 km/u die er nu geldt. Door de aanwezigheid van langspaarvakken voor bewoners heeft de weg nu al kenmerken van een GOW30 en voldoet de huidige inrichting niet aan weg waar nog veilig 50 km/u gereden kan worden.

Effecten voor het openbaar vervoer:

Het (hoogwaardig) openbaar vervoernetwerk maakt gebruik van deze radiaal en beschikt over eigen infrastructuur. Op dit moment zijn de effecten van 30 km/u op het betrouwbaar functioneren van het openbaar vervoer nog onvoldoende in beeld. Dit wordt nog onderzocht. Wel is bekend uit andere steden

dat invoeren van 30 km/u kan leiden tot negatieve effecten op de omlooptijd en dienstregelen en daardoor toenemende exploitatiekosten. Dit kan betekenen dat er mitigerende maatregelen nodig zijn om een goede doorstroming en betrouwbare dienstregeling te garanderen. Een van die mogelijke mitigerende maatregelen is dat op vrijliggende busbanen steeds 50 km/u mag worden gereden. Op de naast de vrijliggende busbaan gelegen rijbanen geldt dan een afwijkende snelheid van 30 km/u. Het al dan niet toepassen van snelheidsdifferentiatie is een principiële keuze die vraagt om zorgvuldige voorbereiding en afweging waarvoor nader onderzoek nodig is, evenals overleg met alle belanghebbenden. Deze nadere afweging zal in het komende jaar plaatsvinden. Om deze reden is ervoor gekozen om dit verkeersbesluit vooralsnog te beperken tot het deel van de radiaal waar geen vrijliggende busbanen aanwezig zijn (m.u.v. de éénrichtingsbusbaan op een deel van de Kastanjelaan).

Effecten voor hulp- en nooddiensten:

In een autoluw centrum is het van belang dat de nood- en hulpdiensten goed blijven functioneren. Uiteraard zijn daarnaast ook nood- en hulpdiensten gebaat bij toenemende verkeersveiligheid. Het uitgangspunt van 30 km/u als maximumsnelheid kan echter ook nadelig zijn voor het functioneren van de nood- en hulpdiensten. Om de huidige aanrijtijden van nood- en hulpdiensten zoveel mogelijk te borgen, zullen zij zoveel mogelijk over hoofdroutes en op de 50 km/u wegen in de stad blijven rijden. Belangrijke factoren bij de borging van de huidige aanrijtijden zijn de snelheid op de route, de mogelijkheden om andere voertuigen te passeren en de robuustheid van de inrichting, waarbij er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn om bij onvoorziene situaties op de bestemming te komen. De nood- en hulpdiensten hanteren als richtlijn dat zij in geval van een prioriteit-één rit, 20 km/u (grote voertuigen) tot 40 km/u (kleine voertuigen) sneller kunnen rijden dan de geldende maximumsnelheid. De effecten van 30 km/u op de nood- en hulpdiensten worden net als voor het openbaar vervoer nog onderzocht. Op de betreffende radiaal kunnen de nood- en hulpdiensten gebruikmaken van de vrijliggende busbaan waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/u, m.u.v. de éénrichtingsbusbaan op een deel van de Kastanjelaan.

Effecten op de omgeving:

- Naast een betere veiligheid dragen lagere snelheden ook bij een vermindering van geluid en trillingen door het verkeer, een betere oversteekbaarheid, minder ruimtebeslag (compactere oplossingen). Een lagere snelheid versterkt daarmee dus de leefbaarheid en is het gunstig voor de verdichtingsopgave van de stad. Met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ernstige geluidshinder in de vorm van verkeerslawaaï aangepakt. Het effect van intensiteit op het geluidsniveau logaritmisch schaal (20% afname in intensiteit betekent een vermindering van 1 dB en 50% afname een vermindering van 3 dB) heeft een snelheidsverlaging naar 30 km/u een vergelijkbaar effect als wanneer de hoeveelheid verkeer gehalveerd zou worden. Verkeerslawaaï is een belangrijke bron van hinder, waardoor op termijn gezondheidsproblemen kunnen ontstaan. Verlaging van de snelheid draagt derhalve bij aan het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld aan een betere gezondheid van de inwoners.
- Een 30 km/u inrichting is goed inpasbaar binnen de gebiedsinrichting van de Strijp S en biedt een betere samenhang tussen de twee deelgebieden aan de noord- en zuidzijde van het tracé. Er is daarmee sprake van een sterk positief effect op de omgeving. Daarmee is het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid evident en is 30 km/u de best passende snelheid.

Wijze van uitvoering

Aangepaste weginrichting:

Het tracé Kastanjelaan-Glaslaan is in 2014 heringericht. Het wegprofiel past al grotendeels bij een inrichting voor een GOW30. Wel zijn er aanvullende maatregelen nodig om de maximumsnelheid op het tracé te verlagen. Hiervoor worden er op een aantal plekken snelheidsremmende maatregelen (drempels) aangebracht, namelijk:

- Kastanjelaan ter plaatse van de langzaam verkeeroversteek bij de Plataanlaan;
- Kastanjelaan ter plaatse van de langzaam verkeeroversteek bij de Berkenstraat;
- Aanpassing van de kruising Kastanjelaan – Glaslaan – Essenstraat. Deze kruising wordt op termijn opnieuw ingericht met onder meer een plateau met ontwerpssnelheid 30 km/u. De inrichting is onderdeel van de bouwplannen Fase 4 van Strijp S en zal plaatsvinden na 2027.

Op Glaslaan zijn geen aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig omdat de afstand tot de met verkeerslichten geregelde kruising kort is. De snelheid wordt door het kort wegvak en de VRI in voldoende mate geremd. De met verkeerslichten geregelede kruispunten worden aangepast aan de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/u.

Belijning:

Op de Glaslaan wordt de belijning aangepast. Om voor de weggebruiker het verschil tussen de gebiedsontsluitingsweg waar 30 km/u als maximumsnelheid geldt en de gebiedsontsluitingsweg waar 50 km/u als maximumsnelheid geldt duidelijk zichtbaar te maken, wordt tussen deze wegen een onderscheid gemaakt in het gebruik van lengtemarkering. Op wegen met 30 km/u wordt gestreefd naar minimalisering van het gebruik van lengtemarkering, uitgezonderd de belijning van fietsstroken. Aanwezige middenstrepen en belijning wordt zoveel als mogelijk achterwege gelaten c.q. verwijderd, conform de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW.

Belangenafweging

Met dit verkeersbesluit stelt het college een maximumsnelheid in van 30 km/u op de Kastanjelaan en Glaslaan. De nieuwe verkeersregel dient de hierboven genoemde verkeersbelangen van artikel 2 van de WVV 1994.

Het instellen van deze maximumsnelheid draagt bij aan:

- het verbeteren van de veiligheid op de weg, waarbij minder kans bestaat op ernstige ongevallen;
- het beter waarborgen van de bruikbaarheid van de weg ten behoeve van het veilig parkeren langs de rijbaan en de veilige oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers;
- het verwezenlijken van de beleidsdoelen die gemeente heeft ten aanzien van verkeersveiligheid en verkeerscirculatie op grond van het vastgestelde Masterplan Mobiliteit 2050 en het vastgestelde 'Verkeerscirculatieplan Eindhoven binnen de Ring';
- het verwezenlijken van de ambities die gemeente heeft ten aanzien van de verdichtingsopgave binnen de Ring en het vergroten van de leefbaarheid van het gebied binnen de Ring, waarbij duurzame wijzen van verplaatsen worden gestimuleerd en waarbij de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer het primaat krijgen;
- het verminderen van de negatieve effecten van het verkeer op het milieu door het inperken van verkeerslawaaï.

Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u brengt geen negatieve gevolgen met zich mee ten aanzien van de verkeersafwikkeling op deze en omliggende wegen. De maatregel brengt daarentegen wel met zich mee dat weggebruikers door de verlaging van de maximumsnelheid mogelijk langer onderweg zijn van en naar hun bestemming, waardoor hun reistijd iets toeneemt. Op het genoemde traject, van circa 800 meter, is het tijdsverlies zeer beperkt (minder dan 1 minuut) en dit zeer beperkte nadelige gevolg weegt dan ook niet op tegen bovengenoemde voordelen die het instellen van de verkeersmaatregel met zich meebrengt. De nadelige gevolgen zijn niet onevenredig in verhouding tot de met dit verkeersbesluit te dienen doelen (artikel 3:4, lid 2, van de Awb).

Overleg politie

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie, eenheid Oost-Brabant, basisteam Eindhoven Zuid. De politie adviseert positief op het voorgenomen verkeersbesluit. Hierbij is de volgende opmerking geplaatst:

In het kader van de "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" is het mogelijk om op gebiedsontsluitingswegen een lagere snelheid in te stellen middels plaatsing van bord A1 van bijlage 1 van het RVV 1990. De in te stellen maximumsnelheid dient dan wel in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Daardoor zal de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeien uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving.

Ten aanzien van de toekomstige inrichting van het overige deel van de radiaal zal de politie te zijner tijd separaat een advies uitbrengen.

Communicatie

Omdat de radiaal Cederlaan – Kastanjelaan – Glaslaan – PSV-laan – Mathildelaan onderdeel uitmaakt van het 'Verkeerscirculatieplan Eindhoven binnen de Ring' loopt het participatietraject mee in de uitvoering van het verkeerscirculatieplan. In voorbereiding op de vaststelling het 'Verkeerscirculatieplan Eindhoven binnen de Ring' heeft reeds een intensief participatietraject plaatsgevonden, waarin de snelheidsverlaging binnen de Ring nadrukkelijk is meegenomen en ook beslispunt was bij de besluitvorming in de gemeenteraad op 20 mei 2025. Meer informatie hierover staat op de website van de gemeente onder 'Mobiliteit in balans: Verkeerscirculatieplan en Verbeterplan Ring'.

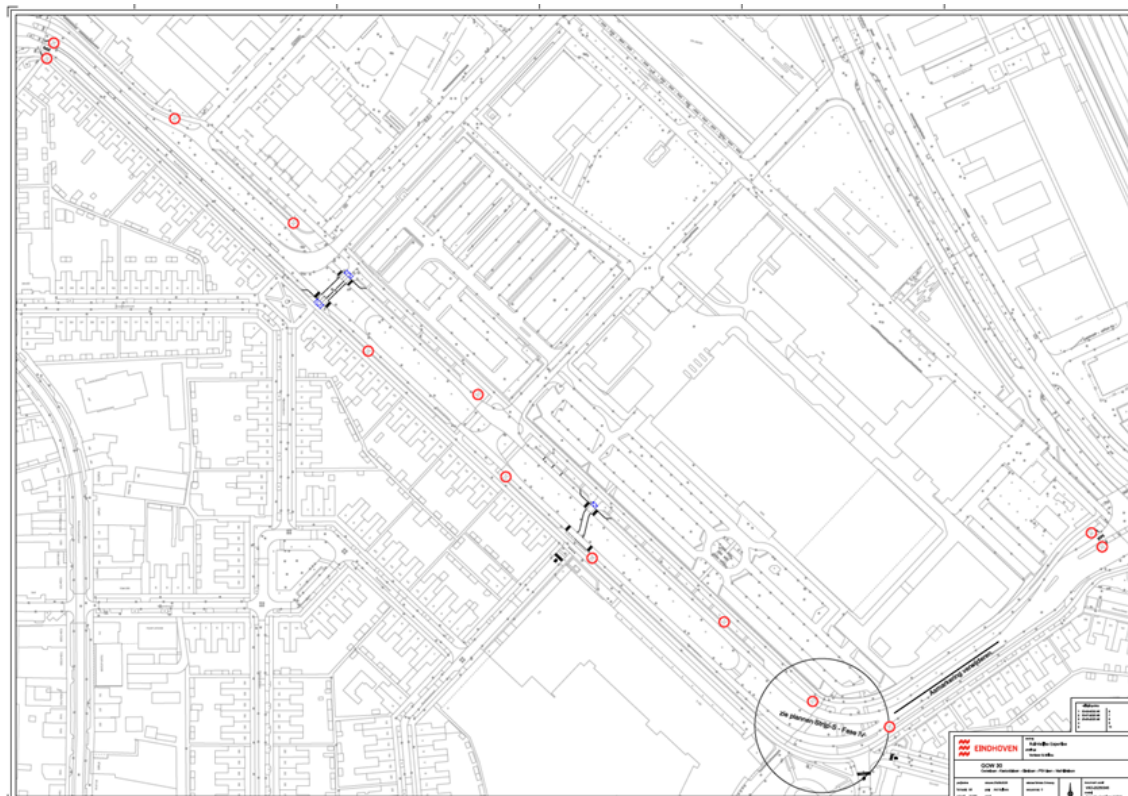
Omwonenden van de Kastanjelaan en Glaslaan worden aanvullend via een wijkinformatiebrief geïnformeerd over de voorgenomen snelheidsverlaging. Het voornemen tot het wijzigen van de maximumsnelheid is met de openbaar vervoersmaatschappij en de hulp- en nooddiensten gecommuniceerd.

Besluit

Het college besluit tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op de openbare weg, door middel van het plaatsen van borden model A1-30 conform bijlage 1 van het RVV 1990.

De maatregelen zijn aangegeven op onderstaande tekening, die tevens als bijlage aan dit besluit is toegevoegd.

VKO-20250046 - GOW30 - d.d. 28 mei 2025, gewijzigd d.d. 25 augustus 2025:



Eindhoven, 22 september 2025

*Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Eindhoven,
I.J.C.Brouwer
hoofd afdeling Mobiliteitstransitie en Bereikbaarheid*

Bijlagen:

1. VKO-20250046 - GOW30 - d.d. 28 mei 2025, gewijzigd d.d. 25 augustus 2025

Bezwaarmogelijkheid

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u, indien u belanghebbende bent, tegen dit besluit schriftelijk bezwaar maken. Het ondertekende bezwaarschrift moet worden ingediend binnen zes weken na publicatie van dit besluit en moet in ieder geval bevatten:

1. uw naam en adres;
2. de dagtekening, dat wil zeggen de datum waarop het bezwaarschrift is geschreven;
3. de datum en een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, graag met vermelding van ons kenmerk en zo mogelijk met een kopie van het besluit;
4. de reden(en) van uw bezwaar.

Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan:

het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven

ter attentie van de sector Veiligheid, Juridische zaken en Bestuur

afdeling Juridische Zaken

Postbus 90150

5600 RB Eindhoven.

Ook is het mogelijk om online, met gebruikmaking van DigiD, een bezwaarschrift in te dienen. Gaat u daarvoor naar de website www.eindhoven.nl. Vul in het zoekvenster in "bezwaar op gemeentebesluiten"; klik op het rode vlak "online bezwaar maken" en volg verder de instructies.

Als u de werking van dit besluit wil laten schorsen, kunt u bij een spoedeisend belang om een voorlopige voorziening verzoeken bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch. Hiervoor is aan de rechtbank een bedrag aan griffierecht verschuldigd.