

Verkeersbesluit naar aanleiding van straatexperiment Elzent Noord – De Bergen

Kenmerk: dossier 8110070, document 8186344

BESLUIT

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

- Paradijslaan

Voor de volgende inrichtingselementen in het plan is een verkeersbesluit vereist:

- het opheffen van een eenrichtingsweg (uitgezonderd fietsers);
- het opheffen van een gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen.

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

De verkeerssituatie in De Bergen (zuid) en Elzent-Noord vraagt al een aantal jaren om aandacht. De woonstraten werden gebruikt als verbinding tussen de westelijke Binnenring (Emmasingel – Keizersgracht-Wal – P. Czn. Hoofthaan) en de Westtangent (Doctor Schaepmanlaan – Edenstraat – Hoogstraat). Als gevolg hiervan kwamen klachten en meldingen binnen over de leefbaarheid en verkeersveiligheid die onder druk kwam te staan. Bewoners ervaarden niet alleen overlast van de intensiteit, maar ook van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Het beschouwde gebied is omgeven door de Grote Berg, Keizersgracht, Wal, P. Czn. Hoofthaan, Stratumsewijk, Doctor Schaepmanlaan, Edenstraat en Hoogstraat (zie figuur 1). Alle straten binnen dit gebied zijn als woonstraten (of erftoegangswegen) aangemerkt en maken deel uit van een 30 km/u-zone. In dergelijke woonstraten is een hoog aandeel doorgaand gemotoriseerd verkeer ongewenst.



Figuur 1: Afbakening gebied: De Bergen (Zuid) en Elzent-Noord

De gemeente Eindhoven is uitgebreid met bewoners en belanghebbenden in de wijk in gesprek gegaan over het tegengaan van doorgaand verkeer in het gebied.

Deelnemende belanghebbenden aan het participatieproces waren: bewonersvereniging De Bergen, wijkvereniging Den Elzent-Noord, verenigingen van eigenaren appartementencomplexen De Bergen (zuid), ondernemers van de Paradijslaan, obs De Trinoom, Fietsersbond. Zij vertegenwoordigen de bewoners en ondernemers in het gebied.

Op basis van dit uitgebreide traject hebben we onderzocht hoe we de verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen verbeteren door gewenste aanpassing van de verkeerscirculatie. Uiteindelijk is een tweetal varianten overgebleven als resultaat van dit proces.

Met een straatexperiment hebben we twee varianten gerealiseerd, gemonitord en geëvalueerd.

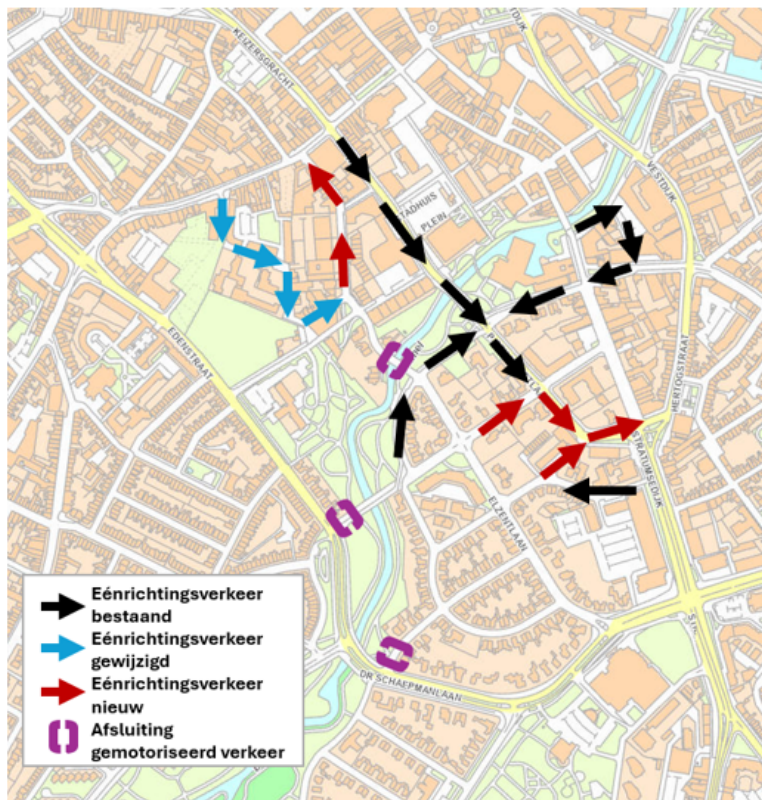
Het doel van het straatexperiment is geweest:

Onderzoeken welke van de twee varianten het meest effectief is, met name in het tegenhouden van het doorgaand verkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid in de wijken.

Vooraf is daarbij het voornemen uitgesproken om de meest effectieve variant te vertalen naar de definitieve situatie voor het gebied. Bovendien zijn de beoogde doelen van de aanpassingen aan de verkeerscirculatie vooraf gespecificeerd in een Programma van Eisen (PvE):

1. Bereikbaarheid buurten: zo min mogelijk impact of verandering in de bereikbaarheid;
2. Weren of voorkomen doorgaand autoverkeer;
3. Beperken autoverkeer tot bestemmingsverkeer;
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid;
5. Verbeteren van de leefbaarheid;
6. Verbinding versterken tussen de buurten;
7. Verbinden van de plantsoenen, groene lint langs de Dommel.

De in de praktijk gerealiseerde varianten, de monitoring en de evaluatie hebben geleid tot een uiteindelijke keuze ten aanzien van de te treffen verkeersmaatregelen. Die maatregelen zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 8: Variant 2.1, inclusief éénrichtingsverkeer de wijk uit op de Tesselschadelaan en het oostelijk deel van de Jan Smitzlaan

Bij besluit van 14 maart 2025, gepubliceerd op 18 maart 2025 (gemeentebld 2025, 114970) heeft het college besloten tot bovenstaande weginrichting en verkeerscirculatie. Dit besluit is, in verband met een nog lopende bezwaarprocedure, op dit moment nog niet onherroepelijk.

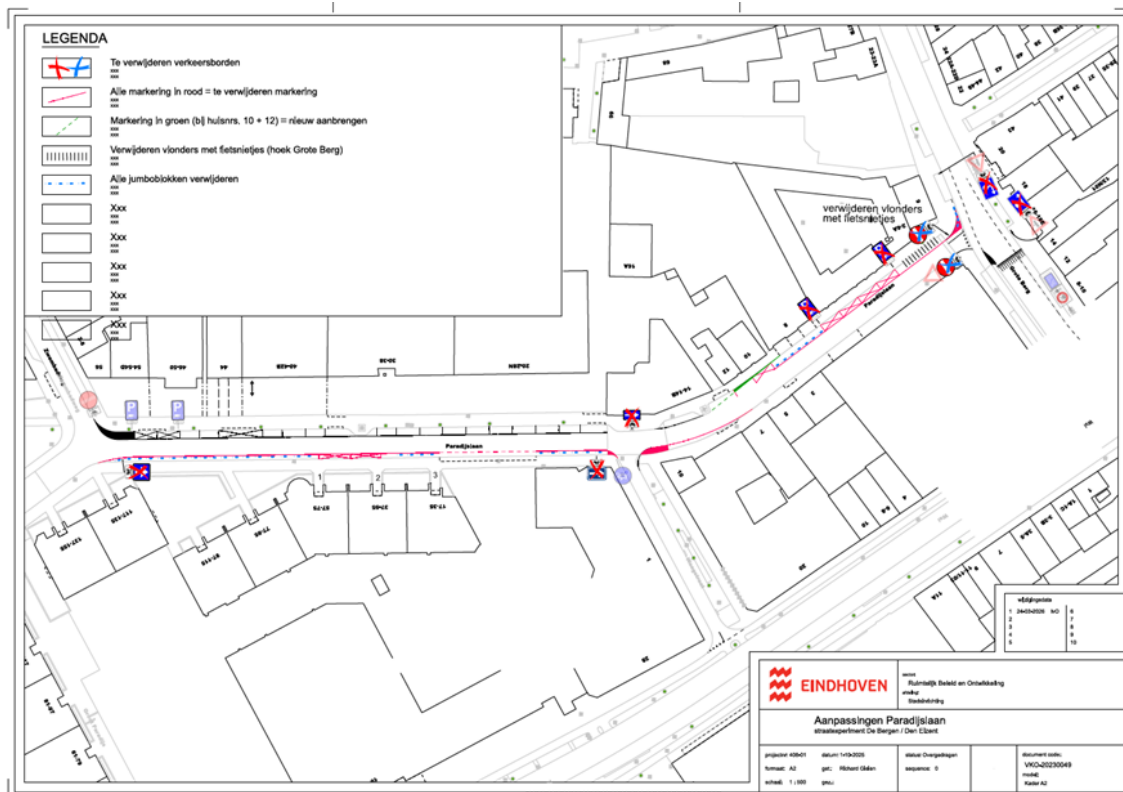
Diverse bewoners van de Don Boscostraat, Luciferstraat en Zwembadweg ervaren een toegenomen verkeersdrukte en een afgenomen verkeersveiligheid en leefbaarheid in delen van De Bergen (zuid) door het ingestelde c.q. gewijzigde éénrichtingsverkeer in de Don Boscostraat, Zwembadweg en de Paradijslaan. Zij wijzen erop dat de in de Don Boscostraat gevestigde 'Salto-montessorischool De Tri-noom' veel haal- en brengverkeer met zich meebrengt en de verkeersveiligheid rondom de basisschool zoveel mogelijk gewaarborgd dient te worden.

In bovengenoemd verkeersbesluit is de toename van de verkeersintensiteit in bepaalde straten erkend, echter heeft het college de nadelige gevolgen ervan niet onevenredig geacht in verhouding tot voordelen die de gewijzigde verkeerscirculatie in het (totale) gebied met zich mee heeft gebracht.

Op grond van de behandeling van de ingediende bezwaarschriften ziet het college aanleiding de evenredigheid van de maatregelen, specifiek in het gebied De Bergen (zuid), nader te onderzoeken. Voor dit onderzoek is het gewenst de effecten op de verkeerscirculatie en de verkeersintensiteiten te beoordelen op basis van een bovenstaande weginrichting, echter met opnieuw *twee*richtingsverkeer in de Paradijslaan.

Nieuwe inrichting

Onderstaande afbeelding geeft de nieuwe weginrichting weer met twee richtingsverkeer in de Paradijslaan:



Motivering en belangenafweging

Met de nieuw ingestelde verkeersmaatregel kunnen de volgende voordelen worden bereikt:

- Lagere verkeersintensiteit in de Deken van Somerenstraat, Don Boscostraat en de Zwembadweg;
- Beter bereikbaarheid van bestemmingen in de Paradijslaan, doordat bestemmingsverkeer geen 'rondje' meer hoeft te rijden via de Grote Berg, Deken van Somerenstraat, Don Boscostraat en Zwembadweg.

De weginrichting van de Paradijslaan wordt aangepast om het tweerichtingsverkeer weer mogelijk te maken. De eerder aangebrachte markeringen en geplaatste jumboblokken om de weg te versmallen, worden verwijderd.

De gelegenheid, die bestemd is voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen, dient in verband met de verbreding van de rijbaan weer te vervallen. Voor het laden en lossen kan gebruik worden gemaakt van de (verbrede) rijbaan.

Daarentegen zal met het opnieuw instellen van tweerichtingsverkeer in de Paradijslaan de verkeersintensiteit in deze straat naar verwachting toenemen. Ook kan deze straat weer een alternatief zijn voor verkeer vanaf Grote Berg dat de verkeerslichten bij het kruispunt Edenstraat/Hoogstraat wil mijden.

De wijziging zorgt – naar alle waarschijnlijkheid – opnieuw voor (meer) doorgaand verkeer in dit deel van de wijk. Verkeer dus dat geen herkomst of bestemming in de wijk heeft. Door de afsluiting van de brug over de Dommel in de Paradijslaan voor gemotoriseerd verkeer is de verwachting dat het aandeel van doorgaand verkeer wel minder groot is, in vergelijking met de oorspronkelijke situatie van vóór het straatexperiment.

Het oorspronkelijke (hoofd)doel van het gehouden straatexperiment, namelijk het terugdringen van doorgaand verkeer, zal naar verwachting voor dit deel van de wijk in mindere mate worden bereikt.

De gemeente zal binnen een periode van zes maanden opnieuw tellingen en metingen verrichten en de effecten van de nieuwe combinatie van maatregelen beoordelen. De voor- en nadelen zullen nader worden afgewogen en de (on)evenredigheid specifiekere worden getoetst.

Het college zal op grond van een evaluatie beoordelen of de wijziging in stand wordt gehouden of dat de maatregel wordt teruggedraaid conform het besluit van 14 maart 2025. Naast de objectief meetbare gegevens zullen de ervaringen van omwonenden en overige belanghebbenden worden meegenomen.

Communicatie en afstemming

Voorafgaand aan de publicatie van dit verkeersbesluit is een wijkinformatiebrief verstuurd in de omgeving. Hierin is beschreven wat de aanleiding is geweest voor deze variant van het straatexperiment. Daarnaast is vermeld dat de maatregelen medio juli 2026 worden uitgevoerd. In de wijkinformatiebrief is ook vermeld dat de resultaten uit deze variant vergeleken zullen worden met de resultaten uit laatste variant, om zo te komen tot een definitieve verkeerscirculatie in dit gebied.

Overleg politie

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie Oost-Brabant, district Eindhoven, basisteam Zuid. De politie adviseert positief op het voorgenomen verkeersbesluit. De voorgenomen maatregelen zijn goed handhaafbaar.

Besluit

Het college besluit tot:

1. het opheffen van een eenrichtingsweg (uitgezonderd fietsers) in de Paradijslaan;
2. het opheffen van gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen,

De maatregelen worden uitgevoerd door middel van:

1. het verwijderen van borden modellen C2 en C3 en onderborden OB52;
2. het verwijderen van borden model E7 en onderborden OB501.

De hierboven genoemde verkeersborden zijn conform de modellen van bijlage 1 van het RVV 1990.

De maatregelen zijn weergegeven op tekening VKO-20230049 d.d. 1 oktober 2025, gewijzigd d.d. 24 maart 2026.

Eindhoven, 22 mei 2026

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

Bijlage: tekening VKO-20230049 d.d. 1 oktober 2025, gewijzigd d.d. 24 maart 2026

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:

- uw naam en adres;
- de dagtekening, dat wil zeggen de datum waarop het bezwaarschrift is geschreven;
- 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;
- 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.