

Verkeersbesluit in verband met de realisatie van de Groene Corridor en de herinrichting van de Oirschotsedijk

Kenmerk: dossier 7878286, document 7878287

BESLUIT

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

- Oirschotsedijk
- Anthony Fokkerweg
- Mispelhoefstraat
- Landsard

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

1. het wijzigen van een (bestaand) verplicht fietspad;
2. het wijzigen van een (bestaand) fiets/bromfietspad;
3. het instellen van verplichte fietspaden;
4. het instellen van fiets/bromfietspaden;
5. het opheffen van een fiets/bromfietspad;
6. het instellen van een geslotenverklaring voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor;
7. het instellen van een geslotenverklaringen voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen;
8. het instellen van geboden tot het voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg;
9. het instellen van voorrangskruispunten (zijweg links en zijweg rechts);
10. het instellen van een maximumsnelheden (30 km/u);
11. het opheffen van rijstroken over de volledige breedte van de weg;
12. het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven;
13. het instellen van een gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven;
14. het instellen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft;
15. het opheffen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft.

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.

Op grond van artikel 15, tweede lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden bij maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een be-

perking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

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:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie Oost-Brabant, district Eindhoven, basisteam Noord. De politie is van oordeel dat de voorgenomen maatregelen op juridische en praktische gronden handhaafbaar zijn en geen afbreuk doen aan de veiligheid. Gelet op bovenstaande kan de politie positief adviseren op het voorgenomen verkeersbesluit.

Aanleiding

Om de bereikbaarheid van de luchthaven Eindhoven, bedrijventerreinen Eindhoven Airport en het Goederen Distributie Centrum (GDC) Acht in de toekomst te kunnen blijven garanderen en nieuwe ontwikkelingen zoals de Brainport Industries Campus (BIC) mogelijk te maken, is afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de infrastructuur in Eindhoven Noordwest. De basis is hiervoor gelegd in de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp (2009).

Eind 2023 is een nieuwe wegenstructuur opgeleverd met onder andere een nieuwe aansluiting vanaf het GDC Acht naar de A58, een nieuwe aansluiting van de luchthaven Eindhoven/ bedrijventerrein Eindhoven Airport op de Anthony Fokkerweg en verbeteringen van de aansluitingen van de Anthony Fokkerweg op de A2/N2.

Ook wordt Eindhoven Noordwest beter bereikbaar met het openbaar vervoer door aanleg van de 3e Hoogwaardig Openbaar Vervoer-lijn van Eindhoven (HOV3). HOV3 loopt vanaf busstation Woensel via de Huizingalaan, Marathonloop, bedrijventerrein GDC Acht en BIC naar de luchthaven Eindhoven/Eindhoven Airport.

Groene Corridor

In de ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp is de ambitie uiteengezet voor de realisatie van een ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding van het Nationaal Landschap het Groene Woud met Landelijk Strijp en de stad (middels de Groene Corridor) en het autoluw maken van de Oirschotsedijk. Deze ambitie is uitgewerkt in de visie Groene Corridor. Met uitvoering van de Groene Corridor is jaren geleden al gestart. In de eerste fase van het project zijn de gedeeltes Oirschotsedijk tussen de A. Fokkerweg en Bezuidenhoutseweg en de Zwaanstraat autoluw gemaakt. Vervolgens is met de realisatie Wegenstructuur Eindhoven Noordwest en de fietsbrug over de verlengde Spottersweg in 2020 de Oirschotsedijk vanaf het westen afgesloten voor autoverkeer.

Voor de realisatie van het laatste deel van de Groene Corridor is op 21 december 2023 het ontwerpbestemmingsplan 'Oirschotsedijk-A. Fokkerweg (Groene Corridor)' gepubliceerd. Dit bestemmingsplan is vervolgens vastgesteld op 26 november 2024 en maakt inmiddels onderdeel uit van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan.

Met een fietsbrug over de Anthony Fokkerweg en een fietsstraat/fietsverbinding op de Oirschotsedijk ontstaat een veilige en obstakelvrije route, die een aantrekkelijk alternatief biedt voor autoverkeer op de A58.

Masterplan Mobiliteit 2050

De gemeenteraad heeft in maart 2024 het Masterplan Mobiliteit 2050 aangenomen. In het Masterplan zijn diverse dromen uitgewerkt over de bijdrage die mobiliteit levert aan de belangrijke uitdagingen van deze tijd, zoals de groei van onze stad, verstedelijking en klimaatverandering. In het plan zijn keuzes gemaakt en zijn de stappen bepaald voor de komende jaren om deze dromen dichterbij te halen.

Droom: Verbinding

Goede verbindingen binnen en buiten de stad dragen bij aan de economische en maatschappelijke dynamiek van bedrijven en voorzieningen in Eindhoven. Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Verbinding. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op het uitwerken van een passend netwerk voor elke vervoerwijze. Ons netwerk verbindt binnen Eindhoven en sluit aan op verbindingen met de regio en de rest van Nederland.

In het 'Actiepakket I (2024-2026) verbinding' is de Groene Corridor opgenomen als fietsroute.

Droom: ruimte maken

We maken ruimte om duurzame en gezonde manieren van verplaatsen te faciliteren en we maken ruimte voor de mobiliteitstransitie. Dit betekent dat er letterlijk meer ruimte gemaakt wordt voor lopen, fietsen en OV.

Droom: gezond

In Eindhoven worden mensen gefaciliteerd, gestimuleerd en uitgedaagd om te bewegen. Mobiliteit kan bijdragen aan het dichterbij halen van de droom Gezond. Dit doen wij door in de komende jaren in te zetten op het verleiden en stimuleren tot meer lopen en meer fietsen. Meer lopen en fietsen is gezond én essentieel voor het slagen van de mobiliteitstransitie.

In het 'Actiepakket I (2024-2026) gezond' is in dit kader het 'ontwikkelen aantrekkelijke Groene Corridor' als actiepunt 58 opgenomen.

Met dit verkeersbesluit worden de ambities van de ontwikkelingsvisies 'Landelijk Strijp' en 'Groene Corridor' en het 'Masterplan Mobiliteit 2050' vertaald in concrete verkeersmaatregelen. Basis voor deze verkeersmaatregelen is bovengenoemd bestemmingsplan 'Oirschotsedijk-A. Fokkerweg (Groene Corridor)', waarin de ruimtelijke keuzes zijn vastgelegd en onderbouwd. De verkeerskundige effecten van het plan zijn door RHO Adviseurs beoordeeld en weergegeven in de 'Mobiliteitstoets Groene Corridor' d.d. 19 oktober 2023.

Verkeersmaatregelen

Voor de wegen Anthony Fokkerweg, Oirschotsedijk, Mispelhoefstraat en Landsard, die bij de gemeente in beheer zijn, worden diverse verkeersmaatregelen getroffen. Deze staan aangegeven op drie tekeningen VKO-20240061 'Ontwerp Groene Corridor' d.d. 26 september 2024 en 15 november 2024, gewijzigd d.d. 25 november 2024.

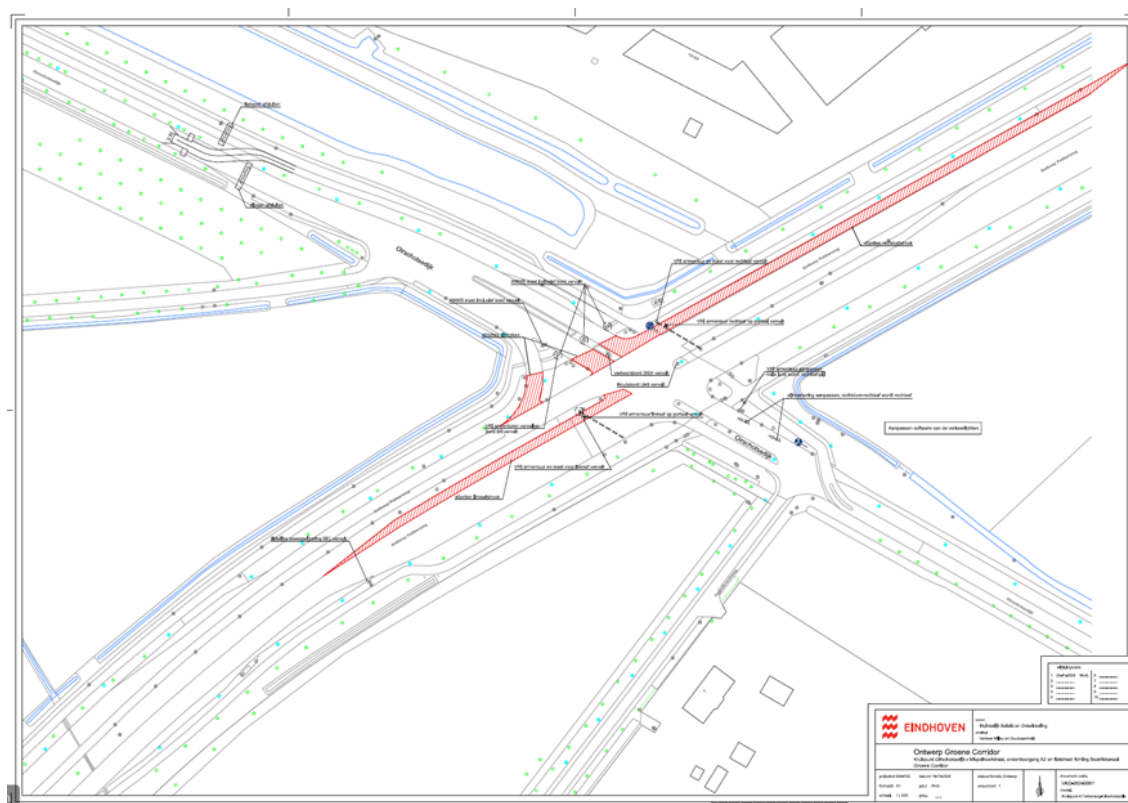
De volgende onderverdeling is hierin gemaakt;

- Oirschotsedijk ter hoogte van het kruispunt met de Anthony Fokkerweg;
- Oirschotsedijk ter hoogte van de kruispunten met de Mispelhoefstraat en de Landsard en de onderdoorgang A2/N2;
- Oirschotsedijk vanaf het kruispunt met de Landsard richting het Beatrixkanaal.

Hieronder volgt een specifieke uiteenzetting van de te treffen verkeersmaatregelen. Voor de exacte locaties wordt verwezen naar onderstaande tekeningen, die tevens als bijlage 1 t/m 3 aan dit verkeersbesluit zijn toegevoegd.

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

Oirschotsedijk ter hoogte van het kruispunt met de Anthony Fokkerweg



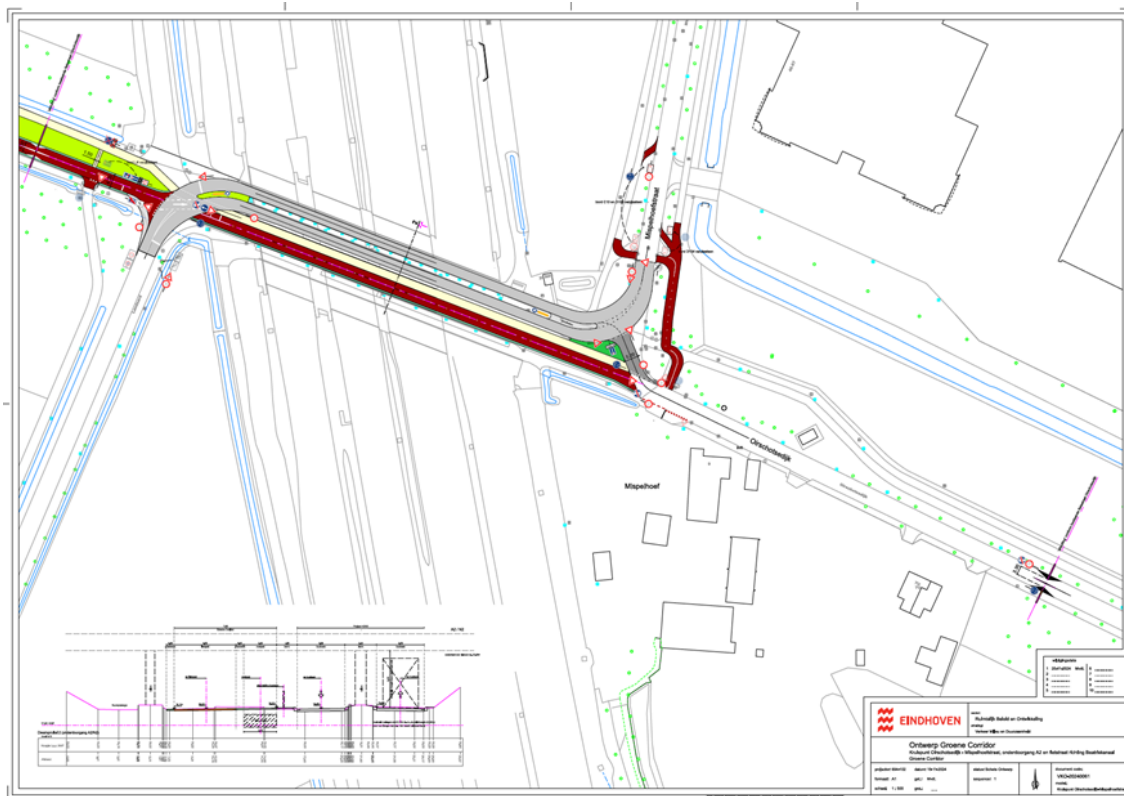
Het weggedeelte van de Oirschotsedijk ten noordwesten van het kruispunt met de Anthony Fokkerweg wordt fysiek afgesloten voor alle motorvoertuigen door middel van het opheffen van rijstroken.

In verband hiermee worden de volgende verkeerstekens en verkeersborden verwijderd en/of geplaatst:

1. verwijdering verkeersbord model D2r (gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft);
2. verwijdering verkeersbord B6 (gebod tot voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg);
3. plaatsing verkeersbord D7 (gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven).

Het tweerichtingen fiets/bromfietspad aan de Oirschotsedijk kruist de Anthony Fokkerweg nog gelijkvloers, totdat de fietsbrug over de Anthony Fokkerweg is gerealiseerd. Dit pad wordt ten noordwesten van het kruispunt verplaatst naar de huidige rijbaan. Dit weggedeelte krijgt daarmee de status van 'fiets/bromfietspad'. De rijbaan wordt ter plaatse fysiek afgesloten voor motorvoertuigen.

Oirschotsedijk ter hoogte van de kruispunten met de Mispelhoefstraat en de Landsard en de onderdoorgang A2/N2



Voor dit gedeelte van de Oirschotsedijk wordt een maximumsnelheid ingesteld van 30 km/u.

Voor de inrichting van de Oirschotsedijk als busbaan voor de HOV3-lijn en het fietspad/bromfietspad Groene Corridor, ter plaatse van de onderdoorgang A2/N2, wordt de locatie van de rijbaan en het fiets/bromfietspad omgewisseld.

De onderdoorgang A2/N2 blijft voor al het verkeer toegankelijk totdat de rijbaan, conform het vastgestelde bestemmingsplan 'HOV3 Marathonloop-A. Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk', definitief is ingericht als busbaan. Dit zal gebeuren zodra de ontsluiting van de Rein Welschenlaan voor het gebied tussen Oirschotsedijk, A2/N2 en Spottersweg is opengesteld.

Vanwege de verplaatsing van de rijbaan en het fiets/bromfietspad in de onderdoorgang A2/N2, wordt een (brom)fietsovergang aangelegd op de Mispelhoefstraat ten noorden van het kruispunt met de Oirschotsedijk. Bromfietsers worden op een aangepaste plaats van de rijbaan begeleid naar een fiets/bromfietspad. De overgang van verplicht fietspad naar fiets/bromfietspad schuift hierdoor iets naar het noorden op.

De Oirschotsedijk ten westen van het kruispunt met de Landsard wordt ingericht als fietsstraat, eveneens met een snelheidsregime van 30 km/u (zone-aanduiding). Het huidige fiets/bromfietspad wordt opgeheven en ingericht als voetpad.

Aanvullende verkeersmaatregelen ten aanzien van dit gedeelte van het verkeersplan zijn:

1. het instellen van voorrangskruispunten;
2. het instellen van geboden tot het voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg;
3. het instellen van geslotenverklaringen voor fietsen en/of bromfietsen.

Oirschotsedijk vanaf het kruispunt met de Landsard richting het Beatrixkanaal



De Oirschotsedijk bij de brug over het Beatrixkanaal en een gedeelte van de Eindhovensedijk is op dit moment reeds afgesloten voor motorvoertuigen (op meer dan twee wielen) door middel van geplaatste paaltjes op het wegdek. In aansluiting op bovengenoemde inrichting van de Oirschotsedijk primair als (brom)fietsverbinding, wordt dit weggedeelte aangewezen als fiets/bromfietspad door middel van het plaatsen van G12a-bebording.

In aansluiting op het bestaande verplichte fietspad langs het Beatrixkanaal worden de twee toeleidende paden vanaf de Oirschotsedijk eveneens aangewezen als verplichte fietspaden.

Gefaseerde uitvoering

De Oirschotsedijk (vanaf A. Fokkerweg) wordt pas afgesloten als de werkzaamheden aan de Oirschotsedijk tussen de onderdoorgang A2 en het Beatrixkanaal gereed zijn.

Belangenafweging

Met dit verkeersbesluit stelt het college nieuwe verkeersregels vast in verband met de aanleg van de HOV3-busbaan en de autoluwe inrichting van de Oirschotsedijk.

Deze regels dienen de hierboven genoemde verkeersbelangen van artikel 2 van de WVV 1994.

De verkeersmaatregelen dragen bij aan het verwezenlijken van de ambities die de gemeente heeft ten aanzien van:

- het ruimte bieden aan een duurzame wijze van verplaatsen, waarbij de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer het primaat krijgen;
- het realiseren van de 'Groene Corridor' als ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding;
- het realiseren van een veilige en obstakelvrije (fiets)route, die een aantrekkelijk alternatief biedt voor autoverkeer op de A58.

De inrichting van een deel van de Oirschotsedijk als fietsstraat dient de bereikbaarheid van aanliggende percelen. De aanvullende maatregelen ten aanzien van de maximumsnelheid en de voorrangregels bij de kruispunten met de Mispelhoefstraat en de Landsard dienen een veilige verkeersafwikkeling.

De verkeersmaatregelen brengen een aangepaste verkeerscirculatie met zich mee. Door het deels inrichten van de Oirschotsedijk als fiets/bromfietspad en deels als fietsstraat, biedt de weg geen doorgaande route meer voor motorvoertuigen. Door de herinrichting van de Oirschotsedijk en het kruispunt Oirschotsedijk/Anthony Fokkerweg zullen bestemmingen aan de Oirschotsedijk en overige bestemmingen in de directe omgeving op een andere wijze worden ontsloten. Uit het onderzoek dat is verricht naar de verkeerskundige effecten van de maatregelen, in samenhang met het geheel aan infrastructurele maatregelen in en rondom het plangebied, is gebleken dat de beoogde plannen geen negatieve effecten hebben op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Het belang van het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg voor een duurzame wijze van verplaatsen en het belang van het realiseren van een ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding prevaleren boven het belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Volgens vaste jurisprudentie moeten verkeersmaatregelen worden beschouwd als een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee iedereen kan worden geconfronteerd. De nadelige gevolgen van dergelijke maatregelen mogen echter niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. De verkeersmaatregelen leiden volgens het college niet tot onevenredige hinder of overlast voor betrokkenen (artikel 3:4, lid 2, van de Awb).

Besluit

Het college besluit tot:

1. het wijzigen van een (bestaand) verplicht fietspad;
2. het wijzigen van een (bestaand) fiets/bromfietspad;
3. het instellen van verplichte fietspaden;
4. het instellen van fiets/bromfietspaden;
5. het opheffen van een fiets/bromfietspad;
6. het instellen van een geslotenverklaring voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor;
7. het instellen van een geslotenverklaringen voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen;
8. het instellen van geboden tot het voorrang verlenen aan bestuurders op de kruisende weg;
9. het instellen van voorrangskruispunten (zijweg links en zijweg rechts);
10. het instellen van een maximumsnelheden (30 km/u);
11. het opheffen van rijstroken over de volledige breedte van de weg;
12. het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven;
13. het instellen van een gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven;
14. het instellen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft;
15. het opheffen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft.

De maatregelen worden uitgevoerd door middel van:

- het (ver)plaatsen van borden model G11, G12a en G12b;
- het verwijderen van een bord model G12a;
- het plaatsen van borden modellen C13 en C15;
- het plaatsen van borden model B6 en haaiantanden op het wegdek;
- het plaatsen van borden modellen B4 en B5;
- het plaatsen van borden model A1-30;
- het fysiek afzetten van rijstroken;
- het plaatsen van een bord model D4;
- het plaatsen van een bord model D7;

- het plaatsen van een bord model D2
- het verwijderen van een bord model D2.

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

De maatregelen zijn weergegeven op drie tekeningen VKO-20240061 'Ontwerp Groene Corridor' d.d. 26 september 2024 en 15 november 2024, gewijzigd d.d. 25 november 2024.

Eindhoven, 14 februari 2025

Hoogachtend,

namens burgemeester en wethouders van Eindhoven,

I.J.C. Brouwer

hoofd afdeling Mobiliteitstransitie en Bereikbaarheid

Bijlagen 1 t/ 3: tekeningen VKO-20240061 'Ontwerp Groene Corridor' d.d. 26 september 2024 en 15 november 2024, gewijzigd d.d. 25 november 2024.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen, tot uiterlijk 6 weken na publicatie van het besluit, schriftelijk bezwaar indienen bij burgemeester en wethouders, Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en bevat ten minste:

1. de naam en het adres van de indiener
2. de dagtekening
3. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
4. 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.