



Herinrichting kruising Bogardeind - Beukelaar - Molenakker



Geldrop-Mierlo

Het college van burgemeester en wethouders

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Aanleiding

De huidige inrichting van de kruising van het Bogardeind met de Beukelaar en de Molenakker voldoet niet meer aan de huidige eisen. Het verkeer vanaf de Beukelaar kan met name in de spits moeilijk het Bogardeind bereiken, omdat de Beukelaar niet is aangesloten op de bestaande verkeersregelinstantie. Ook de fietsoversteek is voor verbetering vatbaar, aangezien de fietsstromen elkaar nu deels kruisen. Ook is het gewenst dat de fietspaden langs het Bogardeind voldoen aan de kwaliteitseisen van een regionaal fietspad. Daarnaast kan ook de parkeersituatie rondom de ijssalon verkeersveiliger worden ingericht. Verder dient ook de riolering in het Bogardeind te worden vervangen, omdat deze een te kleine capaciteit heeft en bovendien in slechte staat verkeerd.

Huidige verkeerssituatie

Het verkeersbesluit behelst grofweg een drietal verkeerskundige aanpassingen. Hieronder wordt de huidige situatie kort omschreven.

Kruispunt Bogardeind – Beukelaar – Molenakker

In de huidige situatie is er op het kruispunt Bogardeind – Beukelaar – Molenakker een verouderde verkeersregelinstantie aanwezig. Deze reguleert het overstekende fiets- en voetgangersverkeer en daarnaast ook het autoverkeer vanaf de Molenakker. Autoverkeer vanaf de Beukelaar valt buiten de verkeersregelinstantie en kan het Bogardeind alleen bereiken als er voldoende ruimte is (waarbij het Bogardeind ook nog een voorrangsweg is). Hierdoor is er sprake van beperkte doorstroming (filevorming) in de Beukelaar, met name in de spits.

In de huidige situatie maken alle overstekende fietsers en voetgangers gebruik van dezelfde strook over het Bogardeind. Hierdoor komen uit verschillende richtingen fietsers en voetgangers over dezelfde strook, wat verkeersgevaarlijke situaties oplevert. Dit voldoet ook niet aan de uitgangspunten van het programma Duurzaam Veilig.

Fietspad Bogardeind (westzijde)

Momenteel is de parkeersituatie aan de westzijde van het Bogardeind verre van ideaal. De parkeerplaatsen zijn direct aan de hoofdrijbaan gelegen en nodigen uit tot het maken van minder veilige manoeuvres, zoals het keren vanaf een parkeerplaats op een 50 km/uur-weg, het achterwaarts in- of uitrijden van een oprit en het wachten op de hoofdrijbaan op een vrije parkeerplaats. Zeker ter hoogte van ijssalon



Kees zorgt dit voor verkeersgevaarlijke situaties, omdat deze parkeerplaatsen zeer intensief gebruikt worden.

Ook worden de parkeervoorzieningen aan de hoofdrijbaan gebruikt door automobilisten vanuit zuidelijke richting. Deze veroorzaken bij het inrijden van de parkeerplaats of inrit doorgaans al een wachtrij omdat men voorrang dient te verlenen aan tegemoet komend verkeer. Het weggrijden van de parkeerplaats is dan eveneens lastiger omdat de neus van het voertuig in de verkeerde rijrichting staat en er minder zicht is op tegemoet komend verkeer. In totaal zijn er op het gedeelte tussen de huisnummers Bogardeind 100 t/m 122 nu 10 openbare parkeerplaatsen aanwezig.

Ventweg Bogardeind (oostzijde)

De woningen aan de oostzijde van het Bogardeind (135 t/m 151) worden nu ontsloten via een ventweg. Deze sluit aan op de Beukelaar, vlakbij de kruising bij het Bogardeind. Dit versterkt de druk op het autoverkeer in de Beukelaar om op het Bogardeind te komen.

De huidige ventweg is in 2 richtingen berijdbaar met slechts één in-/uitgang. Dit heeft tot gevolg dat vooral op drukkere momenten, waarbij veel parkeerplaatsen zijn bezet, op de ventweg of op de oprit van bewoners wordt gekeerd. Dit is eveneens ongewenst.

Gewenste verkeerssituatie

Gelet op bovenstaande problematiek zijn wij van plan om het Bogardeind (gedeelte tussen huisnummer 123 en 151), inclusief de aansluitingen met de Molenakker en Beukelaar, te gaan herinrichten. Deze herinrichting moet zorgen voor een verbetering van een aantal verkeerskundige knelpunten, o.a.:

- verbetering verkeersveiligheid van de fietsoversteek in een belangrijke fietsroute (naar/van NS-station) en tevens schoolroute (naar/van basisschool Akert);*
- verbetering verkeersveiligheid van de aansluiting met de Beukelaar (deze is thans niet opgenomen in de VRI);*
- verbetering parkeersituatie rondom de ijssalon;*
- verbetering van de fietspaden aan het Bogardeind conform de kwaliteitseisen van een regionale fietsroute (als vastgelegd in het RVVP);*
- verbetering van de doorstroming van het autoverkeer.*

Kern

In het ontwerp wordt de huidige verkeersregelininstallatie vervangen en uitgebreid met de Beukelaar. Hiermee beogen we een veiliger kruispunt aan te leggen, te meer daar dit een belangrijke oversteekplaats is voor fietsers naar en van de wijk Akert. De huidige ventweg (aan de oostzijde van de weg) richten we in als fietsstraat waaraan parkeerplaatsen worden gesitueerd. Aan de even zijde van de weg (bij de ijssalon en café) leggen we eveneens een fietsstraat aan, waaraan nieuwe parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Beide fietsstraten worden middels een groenstrook met bomen gescheiden van de hoofdrijbaan. De nieuwe hoofdrijbaan zal worden voorzien van geluidreducerend asfalt.

Hieronder wordt dit per verkeerskundige aanpassing verder uitgewerkt.

Kruispunt Bogardeind – Beukelaar - Molenakker

Het is de bedoeling dat er een nieuwe verkeersregelininstallatie tot stand komt, waarbij ook de Beukelaar is aangesloten. Er komen aparte verkeerslichten voor fietsers en voetgangers, zowel voor fietsers / voetgangers komend vanaf de Beukelaar als komend vanaf de Molenakker. Fietsers vanaf de Beukelaar steken de kruising aan de noordzijde over, terwijl fietsers vanaf de Molenakker de kruising aan de zuidzijde oversteken. Hierdoor kruisen de twee fietserstromen niet meer met elkaar en wordt er een conflictpunt opgelost.

Daarnaast worden de twee weghelften ter hoogte van de kruising van elkaar gescheiden door middel van een brede middengeleider. De aanleg van de middengeleider betekent dat de oostelijke weghelft zal opschuiven. Hiervoor is voldoende ruimte aanwezig, wel wordt de huidige groenstrook aan de



oostzijde smaller. Ook zullen er enkele bomen gekapt moeten worden. Elders in het plan komt echter ook nieuw groen terug. Qua geluidssituatie is dit voor de woningen aan de oostzijde van het Bogardeind per saldo een verbetering, omdat er in de nieuwe situatie geluidsreducerend asfalt wordt aangebracht.

Ter hoogte van de oversteekplaatsen voor de fietsers en de voetgangers is de middengeleider onderbroken, zodat zij, indien nodig, gefaseerd het Bogardeind kunnen oversteken.

Westelijke fietsstraat

Het fietspad aan de westzijde van het Bogardeind wordt veranderd in een zogenaamde fietsstraat. Een fietsstraat is een straat, waarbij er weliswaar autoverkeer is toegestaan, maar waarbij de fietsers het primaat hebben. De maximumsnelheid is 30 km/uur. Dit houdt in dat de percelen Bogardeind 104 t/m 122 niet meer direct ontsloten worden via het Bogardeind, maar dat zij via de fietsstraat het Bogardeind dienen te bereiken.

Aan de oostzijde van deze westelijke fietsstraat worden 11 openbare parkeerplaatsen aangelegd, o.a. ten behoeve van de ijssalon. Deze zijn alleen toegankelijk vanaf de fietsstraat en niet meer vanaf het Bogardeind. Op deze wijze wordt het aantal parkeerplaatsen aan de zg. gebiedsontsluitingsweg Bogardeind, waar een snelheid van 50km/uur is toegestaan, in aantal teruggebracht. Het in- en uitrijden vanuit een 30km/uur-weg is namelijk veiliger. Dit geldt eveneens voor het in- en uitrijden van een oprit. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de wensbeelden van het landelijke programma Duurzaam Veilig.

Bij een fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer worden de parkeervakken en inritten bereikbaar vanaf een 30 km/uur-weg. Zeker in de omgeving van de ijssalon, waar relatief veel wisseling in het gebruik van de parkeerplaatsen plaatsvindt, is dit een meer veilige oplossing. De fietsstraat kan men ter hoogte van het pand Bogardeind 120 veilig voorwaarts verlaten naar het Bogardeind. Naast het aspect veiligheid speelt ook het aantal parkeerplaatsen aan de even zijde een rol. In de nieuwe situatie willen we parkeervakken van voldoende afmeting aanleggen (ca 6,0 m) waardoor automobilisten eerder genegen zijn zich iets aan te trekken van de aangebrachte vakindeling. In de huidige situatie is dat namelijk vaak niet het geval, omdat de vakken niet altijd lang genoeg (kunnen) zijn vanwege de ligging van inritten. In de nieuwe situatie wordt de parkeerstrook uiteraard niet gekruist door inritten waardoor de nieuwe parkeervakken wel van voldoende afmeting kunnen zijn en bovendien ruimte ontstaat voor een extra parkeervak.

De fietsstraat kan door het autoverkeer bereikt worden via een inrit ter hoogte van Bogardeind 104 (direct ten zuiden van het kruising Bogardeind-Molenakker). Verkeer vanuit het noorden kan de inrit direct na het oversteken van de kruising bereiken. Verkeer vanuit het zuiden dient door te rijden tot aan het hart van de kruising, waar ruimte is om stil te staan. Als het verkeer vanaf het noorden is doorgestroomd, dan kan het wachtende verkeer de bocht maken en via de inrit de fietsstraat bereiken.

Oostelijke fietsstraat

De bestaande ventweg wordt gewijzigd in een fietsstraat. Hierdoor krijgen fietsers het primaat op dit weggedeelte, maar kan het autoverkeer nog wel gewoon gebruik maken van het weggedeelte. Ook neemt het aantal beschikbare parkeerplaatsen enigszins af, maar de overgebleven parkeerplaatsen zijn in de nieuwe situatie in principe genoeg om in de parkeerbehoefte te voldoen voor de aanwezige woningen en winkel, mede doordat deze woningen beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein.

De fietsstraat wordt ontsloten via het Bogardeind (dus niet meer via de Beukelaar). Op het Bogardeind wordt een weggedeelte vrijgehouden, zodat het verkeer vanaf de fietsstraat het Bogardeind goed kan bereiken.

De parkeerdruk in de Beukelaar (gedeelte Bogardeind-Hazelaar) is structureel hoog doordat er nagenoeg geen parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is. Door de jaren heen is het autobezit toegenomen en de parkeergelegenheid is niet meegegroeid. In de voorgenomen herinrichting van het kruispunt Bogardeind/Beukelaar komen circa 4 parkeerplaatsen in de Beukelaar te vervallen. Het verlies aan parkeergelegenheid in de Beukelaar kan niet worden gecompenseerd door de aanwezige bomen in de noordelijke parkeerstrook op te ruimen. Op het braakliggende perceel, ten noordoosten van het kruispunt, is die ruimte er wel.

Na herinrichting van het kruispunt Bogardeind/Beukelaar resteert een ruimte (tot het pand Bogardeind 129) waarop 8 parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Deze parkeergelegenheid kan het tekort aan parkeergelegenheid in de Beukelaar opvangen. In de praktijk zal dit terrein op bepaalde momenten ook gaan fungeren als overloop van de parkeerbehoefte vanuit de eerder genoemde horeca. In het defini-



tieve ontwerp is het braakliggende terrein aan het project toegevoegd waarbij het perceel (tot het pand Bogardeind 129) is aangewend voor de uitbreiding van openbare parkeerplaatsen en openbaar groen.

Juridisch kader

Op basis van artikel 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer dient hierover een verkeersbesluit te worden genomen om de gewenste verkeerssituatie te bewerkstelligen.

Het Bogardeind, de Molenakker, de Beukelaar en de aangrenzende fietspaden zijn in beheer en onderhoud van de gemeente. Wel is gebleken dat voor de herinrichting van het kruispunt twee strookjes niet bestemd zijn tot 'verkeersdoeleinden'. Om hier wel verkeerskundige maatregelen te treffen is een uitgebreide afwijkingsprocedure doorlopen.

Er heeft d.d. 9 oktober 2014 afstemming plaatsgevonden met de politie, die d.d. 14 oktober 2014 heeft aangegeven dat de herinrichting de (verkeers)veiligheid ter plaatse vergroot en dat de doorstroming wordt bevorderd.

Inpraak

In eerste instantie is een voorlopig ontwerp uitgewerkt. Dit voorlopig ontwerp heeft van 26 juni 2014 tot en met 6 augustus 2014 ter inzage gelegen. Op woensdag 1 juli is er een inloopavond in Wijkcentrum Den Akert gehouden. Er zijn in totaal 20 inspraakreacties ingediend. Deze zijn beoordeeld, waarbij er uiteindelijk de volgende aanpassingen in het ontwerp zijn doorgevoerd:

Kruispunt Bogardeind / Beukelaar / Molenakker:

- Meer geleidelijke overgang fietspad naar Beukelaar;
- Rode fietsstrook toegevoegd t.b.v. fietser vanuit Molenakker (ambtshalve);
- Groene geleider tussen hoofdrijbaan en fietspad in noordoostelijke hoek (ambtshalve);

Westelijke fietsstraat:

- Fietsverkeer in twee richtingen toegevoegd;
- Paaltjes in voetpad toegevoegd;
- Toegang naar de fietsstraat in zuidelijke richting opgeschoven.

Oostelijke fietsstraat:

- Zuidelijke ingang ventweg is verbreed;
- Hagen in het voetpad toegevoegd;
- 3 parkeerplaatsen ter hoogte van de winkel toegevoegd;
- Kruis aangebracht op de hoofdrijbaan ter hoogte van de uitgang van de oostelijke ventweg.

Deze aanpassingen zijn deels beheertechnisch en niet relevant voor de inhoud van het verkeersbesluit. Wel wordt hiermee duidelijk gemaakt dat er goed is gekeken naar de kenbaar gemaakte belangen en dat er, waar dit nodig en mogelijk was, rekening is gehouden met deze belangen. Een wezenlijke wijziging is wel dat op het fietspad, dat aansluit op de westelijke fietsstraat (in noordelijke richting), fietsverkeer in twee richtingen wordt toegestaan (tot aan de fietsoversteek aan de zuidrand van de kruising). Dit wordt toegestaan met het oog op bezoekers van ijssalon Kees, die in de huidige praktijk het fietspad ook al in twee richtingen gebruiken om terug naar het centrum van Geldrop te fietsen. Dit levert regelmatig verkeersgevaarlijke situaties op. De aanleg van de fietsstraat (waar fietsverkeer in twee richtingen sowieso is toegestaan) en de daarmee gepaard gaande infrastructurele maatregelen maakt het mogelijk



dit ook fysiek toe te staan. Wij achten dit verkeerskundig ook gewenst en het zorgt voor een duidelijker verkeerssituatie.

Het besluit is op 14 oktober 2014 genomen met het oog op een goede doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Op 22 oktober 2014 wordt het besluit gepubliceerd in Middenstandsbelangen en de Staatscourant.

Dit besluit is uitgewerkt in de bij dit besluit behorende verkeerstekening 'Verkeersbesluit herinrichting kruispunt Bogardeind / Beukelaar / Molenakker (tekeningnummer VKB2014-07)' d.d. 8 oktober 2014.

Op de verkeerstekening zijn ook borden ingetekend, waarvoor op basis van artikel 12 Besluit administratieve bepaling inzake het wegverkeer geen verkeersbesluit hoeft te worden genomen. Deze borden komen dan ook niet terug in de formele uitwerking van het verkeersbesluit.

Motivering / Belangenafweging

Motivering wegenverkeerswet

In artikel 21 van het BABW zijn voorschriften opgenomen omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Vastgesteld wordt dat de maatregelen nodig zijn in verband met de verkeersveiligheid, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het waarborgen van de bruikbaarheid (doorstroming) van de weg, zoals deze zijn genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Door de maatregelen wordt de belangen, genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet, beperkt geschaad, vooral de vrijheid van het verkeer. De bewoners aan de even zijde van het Bogardeind kunnen vanwege de aanleg van de westelijke fietsstraat niet meer direct het Bogardeind bereiken, maar zullen hiervoor gebruik moeten maken van de in- en uitgang van de westelijke fietsstraat. Dit belang wordt echter minder zwaar gewogen dan de overige belangen. De verkeersveiligheid en ook de bruikbaarheid op / van het betreffende deel van het Bogardeind wordt duidelijk verbeterd, nu er vanuit het Bogardeind, waar een snelheidsregime van 50 km/uur geldt, geen parkeerplaatsen en woonpercelen meer direct toegankelijk zijn. Het potentieel aantal conflictsituaties wordt sterk teruggebracht en via de in- en uitgangen van de aan te leggen fietsstraat blijven de aangrenzende percelen op een afdoende wijze ontsloten.

Belangenafweging

De maatregelen zijn vooral in het belang van het doorgaande verkeer, waarvoor de doorstroming op het Bogardeind en de Beukelaar verbetert. Ook zijn ze in het belang van het langzame verkeer, die op een verkeersveilige wijze het drukke kruispunt Bogardeind / Beukelaar / Molenakker kan oversteken. De belangen van de bewoners aan de even zijde van het Bogardeind worden wel enigszins geschaad in de bereikbaarheid van hun percelen, maar zij kunnen hun percelen nu wel op een verkeersveiligere wijze bereiken. Voor de bewoners aan de oneven zijde van het Bogardeind geldt dat zij het Bogardeind beter kunnen bereiken, nu de ventweg direct uitkomt op het Bogardeind (en niet meer op de Beukelaar). Ook de bewoners aan de Beukelaar kunnen het Bogardeind beter bereiken dankzij de uitgebreide verkeersregelininstallatie. Ook blijven er voor hen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Eventuele alternatieven zoals de aanleg van een rotonde of een indirecte aansluiting van de Beukelaar op het Bogardeind waren in de praktijk niet haalbaar, o.a. vanwege te hoge kosten voor grondverwerving en te veel negatieve verkeersgevolgen voor het achterliggende woongebied.

Alles overwegende worden er weliswaar bewonersbelangen geschaad, maar dit wordt als beperkt aangemerkt. In de inspraak is er voldoende ruimte geweest om mee te denken, wat ook geresulteerd heeft in de nodige aanpassingen. De te behalen winst op het terrein van een goede doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid weegt duidelijk zwaarder.

BESLUIT

Het vorenstaande brengt ons tot het volgende besluit:



A. Kruispunt Bogardeind – Beukelaar - Molenakker

1. Het aanbrengen van het bord model B01 bij het begin van het kruispunt, vanuit noordelijke richting (centrum Geldrop), om aan te geven dat het verkeer op het Bogardeind voorrang heeft op het kruispunt;
2. Het aanbrengen van het bord model G11 bij het begin van het kruispunt, vanuit noordelijke richting, om aan te geven dat er sprake is van een verplicht fietspad;
3. Het tweemaal aanbrengen van het bord model D02ro-BB22 op de middengeleider aan de noordzijde van het kruispunt, om aan te geven dat het verkeer vanuit beide rijrichtingen de noordelijke middengeleider aan de rechterkant dient te passeren;
4. Het aanbrengen van het bord model B06 bij het begin van de fietsoversteekplaats aan de noordzijde van het kruispunt om aan te geven dat het fietsverkeer voorrang moet verlenen aan het wegverkeer op het Bogardeind;
5. Het aanbrengen van de borden model G11 en A02 (30ze) voor het begin van het kruispunt, vanuit oostelijke richting (Beukelaar), om aan te geven dat er sprake is van een verplicht fietspad en dat het reguliere snelheidsregime voor de bebouwde kom (50km/u) van toepassing is;
6. Het aanbrengen van het bord model B06 bij het begin van het kruispunt vanuit oostelijke richting om aan te geven dat het verkeer op het verplichte fietspad voorrang heeft ten opzichte van het verkeer in de Beukelaar;
7. Het aanbrengen van het bord model A01 (30zb) bij het verlaten van het kruispunt in oostelijke richting (Beukelaar), om aan te geven dat het snelheidsregime in de Beukelaar 30 km/u bedraagt;
8. Het aanbrengen van het bord model B01 bij begin van het kruispunt, komende vanuit zuidelijke richting, om aan te geven dat het verkeer op het Bogardeind voorrang heeft op het kruispunt;
9. Het tweemaal aanbrengen van het bord model D02ro-BB22 op de middengeleider aan de zuidzijde van het kruispunt, om aan te geven dat het verkeer vanuit beide rijrichtingen de zuidelijke middengeleider aan de rechterkant dient te passeren;
10. Het aanbrengen van het bord model B06 bij het begin van de fietsoversteekplaats aan de zuidzijde van het kruispunt om aan te geven dat het fietsverkeer voorrang moet verlenen aan het wegverkeer op het Bogardeind;
11. Het aanbrengen van het bord model B06 bij het begin van het kruispunt, vanuit westelijke richting (Molenakker), om aan te geven dat het verkeer op het fietspad en het Bogardeind voorrang hebben op het kruispunt;
12. Het aanbrengen van het bord model G11 bij het begin van het kruispunt vanuit westelijke richting (Molenakker), om aan te geven dat er sprake is van een verplicht fietspad (in zuidelijke richting);
13. Het aanbrengen van het bord model A02 (30ze) voor het begin van het kruispunt, vanuit westelijke richting (Molenakker), om aan te geven dat reguliere snelheidsregime voor de bebouwde kom (50km/u) van toepassing is;
14. Het aanbrengen van de borden model A01 (30zb) bij het verlaten van het kruispunt in westelijke richting (Molenakker), om aan te geven dat het snelheidsregime in de Molenakker 30 km/u bedraagt;
15. Het aanbrengen van het bord model B06 bij het verlaten van het fietspad in westelijke richting (Molenakker), om aan te geven dat het fietsverkeer voorrang moet verlenen aan het wegverkeer op de Molenakker;
16. Het aanbrengen van diverse stroken met haaiantanden op het kruispunt, om aan te geven dat zowel het Bogardeind als het daaraan parallel lopende fietspad voorrangwegen zijn;

B. Westelijke fietsstraat:

1. Het aanbrengen van het bord model G11 met onderbord OB505 langs het parallel lopende fietspad (ter hoogte van Bogardeind 100), om aan te geven dat er sprake is van een verplicht fietspad met fietsverkeer in twee rijrichtingen (in zuidelijke richting);
2. Het aanbrengen van het bord model D05r langs het parallel lopende fietspad (ter hoogte van Bogardeind 100) om aan te geven dat het fietsverkeer vanuit zuidelijke richting het Bogardeind moet oversteken bij de fietsoversteekplaats, omdat het tweerichtingen fietspad eindigt;
3. Het aanbrengen van het bord model G12 aan het begin van de westelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 102) om aan te geven dat het verplichte fietspad eindigt;
4. Het aanbrengen van het bord model G11 met het onderbord OB505 langs het parallel lopende fietspad (ter hoogte van Bogardeind 102), om aan te geven dat er na het verlaten van de westelijke fietsstraat sprake is van een verplicht fietspad met fietsverkeer in twee rijrichtingen;
5. Het aanbrengen van het bord B06 met het onderbord OB503OB02 aan het begin van de westelijke fietsstraat om aan te geven dat het verkeer komende vanaf het Bogardeind voorrang moet verlenen aan het fietsverkeer op het fietspad/fietsstraat, die vanuit twee rijrichtingen kunnen komen;



6. Het aanbrengen van haaiantanden aan het begin van de westelijke fietsstraat om aan te geven dat het verkeer komende vanaf het Bogardeind voorrang moet verlenen aan het fietsverkeer op het fietspad/fietsstraat;
7. Het aanbrengen van de borden model A0130zb en C03 met het onderbord OB52 bij het begin van de westelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 106), om aan te geven dat in de westelijke fietsstraat het snelheidsregime van 30km/u van toepassing is en dat er sprake is van éénrichtingsverkeer, die echter niet van toepassing is voor fietsers;
8. Het aanbrengen van de borden model AO2 (30ze) en B06 aan het einde van de westelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 122), om aan te geven dat het reguliere snelheidsregime voor de bebouwde kom, 50 km/u van toepassing is en dat het verkeer vanaf de westelijke fietsstraat voorrang moet verlenen aan het verkeer op het Bogardeind;
9. Het aanbrengen van het bord model C02 bij het einde van de westelijke fietsstraat (ter hoogte van de aansluiting op het Bogardeind om aan te geven dat het verkeer vanaf het Bogardeind niet van deze toegang naar de fietsstraat gebruik mag maken, omdat er sprake is van éénrichtingsverkeer in de fietsstraat;
10. Het aanbrengen van het bord model B01 voor de aansluiting van de fietsstraat op het Bogardeind (in zuidelijke richting) om aan te geven dat het verkeer op het Bogardeind voorrang heeft op het verkeer komende vanaf de fietsstraat;
11. Het aanbrengen van het bord model G11 bij het einde van de westelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 122), om aan te geven dat het er sprake is van een verplicht fietspad.

C. Oostelijke fietsstraat:

1. Het aanbrengen van het bord model B06 en haaiantanden bij het begin van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 149), om aan te geven dat het verkeer vanaf het Bogardeind voorrang dient te verlenen aan het fietsverkeer op het fietspad;
2. Het aanbrengen van het bord model G12 ter hoogte van het begin van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 149) om aan te geven dat het verplichte fietspad eindigt;
3. Het aanbrengen van de borden model A01 (30zb) en C03 bij het begin van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van Bogardeind 147), om aan te geven dat het snelheidsregime 30km/u bedraagt en dat er sprake is van een éénrichtingsverkeersweg;
4. Het aanbrengen van het bord model G11 bij het einde van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van Beukelaar 2), om aan te geven dat er sprake is van een verplicht fietspad (waar geen autoverkeer is toegestaan);
5. Het aanbrengen van de borden model A02 (30ze) en B06 bij het einde van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van aansluiting op Bogardeind) om aan te geven dat het reguliere snelheidsregime voor de bebouwde kom, 50km/u van toepassing is en dat er voorrang dient te worden verleend aan het verkeer op het Bogardeind;
6. Het aanbrengen van haaiantanden bij einde van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van de aansluiting op het Bogardeind), om aan te geven dat er voorrang dient te worden verleend aan het verkeer op het Bogardeind;
7. Het aanbrengen van het bord model C02 bij het eind van de oostelijke fietsstraat (ter hoogte van de aansluiting op het Bogardeind) om aan te geven dat verkeer vanaf het Bogardeind niet van deze toegang naar de fietsstraat gebruik mag maken, omdat er sprake is van éénrichtingsverkeer in de fietsstraat;
8. Het aanbrengen van het bord model B01 voor de aansluiting van de fietsstraat op het Bogardeind (in noordelijke richting) om aan te geven dat het verkeer op het Bogardeind voorrang heeft op het verkeer komende vanaf de fietsstraat;
9. Het aanbrengen van het bord model C04r op de zuidelijke middengeleider (ter hoogte van het einde van de oostelijke fietsstraat), om aan te geven dat het verkeer komende vanaf de oostelijke fietsstraat het Bogardeind alleen in de noordelijke rijrichting mag oprijden;

D. Verkeerstekening

1. Het aanbrengen van de te treffen verkeersmaatregelen A (1-16), B (1-11) en C (1-9) vinden plaats, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening 'Herinrichting kruising Bogardeind – Beukelaar - Molenakker (tekeningnummer VKB2014-07)'.

Geldrop 14 oktober 2014

*Namens burgemeester en wethouders,
Gabriel van Houtert*



Senior cluster Ontwerp

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule

Bent u belanghebbende en bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u binnen zes weken na afkondiging daarvan schriftelijk bezwaar maken. U moet uw bezwaarschrift richten aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Geldrop-Mierlo, postbus 10101, 5660 GA Geldrop. Een bezwaarschrift moet worden ondertekend en bevat tenminste uw naam en adres, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt en de gronden van het bezwaar. Een ingediend bezwaarschrift betekent niet dat het besluit niet wordt uitgevoerd. Als u vindt dat uitstel nodig is, kunt u hiervoor een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de President van de Rechtbank te 's-Hertogenbosch, sector bestuursrecht, postbus 90.125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.