



Ontwerp verkeersbesluit parallelstructuur Eindhovenseweg-Zuid



Eigen Kenmerk: IN14-00267

Burgemeester en wethouders van Best,

Overwegende,

dat de Eindhovenseweg-Zuid is gelegen aan de oostzijde van Best tussen de rijksweg A2 en de gemeentegrens Eindhoven - Best;

dat de Eindhovenseweg-Zuid een belangrijke ontsluitings- / verbindingsfunctie vervult tussen Best en Eindhoven;

dat in juli 2011 is gestart met de reconstructie van de Eindhovenseweg-Zuid;

dat bij het besluit van 21 maart 2011 de bebouwde komgrens is ingesteld direct ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en direct ten westen van de westelijke toe- en afrit (afrit 28) van de rijksweg A2;

dat de Eindhovenseweg-Zuid is heringericht volgens het principe Duurzaam veilig;

dat de grondbeginselen van Duurzaam Veilig liggen in het verbeteren van de verkeersveiligheid door bij de inrichting van wegen onder meer te voorzien in:

- het voorkomen van onbedoeld gebruik van de weg;
- het voorkomen van grote snelheids-, richtings- en massaverschillen tussen weggebruikers;
- het voorkomen van onzeker gedrag bij de gebruikers van de weg;

dat in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan van de gemeente Best, vastgesteld in de raadsvergadering van december 2008, de Eindhovenseweg-Zuid is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg;

dat dit betekent dat op de wegvakken de doorstroming van het verkeer centraal staat en uitwisseling van het verkeer op de kruispunten plaatsvindt;

dat de hoofdrijbaan van de Eindhovenseweg-Zuid bestaat uit twee door middel van een middenberm gescheiden rijbanen;

dat per rijrichting twee rijstroken beschikbaar zijn;

dat de Eindhovenseweg-Zuid een voorrangsweg betreft;

dat het gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de rijksweg A2 binnen de bebouwde kom is gelegen;

dat op dit gedeelte een maximum snelheid van 50 km/uur van kracht is;

dat op dit gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid geen percelen worden ontsloten;

dat op dit gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid aan beide zijden van de weg verplichte (brom)fietspaden zijn ingesteld, welke in twee richtingen bereden mogen worden;

dat het gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de gemeentegrens Eindhoven – Best buiten de bebouwde kom is gelegen;

dat op dit gedeelte een maximum snelheid van 80 km/uur van kracht is;

dat op het wegvak tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat verschillende percelen op de Eindhovenseweg-Zuid worden ontsloten;



dat dit verkeersbesluit uitsluitend betrekking heeft op de het gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid gelegen tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de gemeentegrens Eindhoven – Best;

dat op dit gedeelte van de Eindhovenseweg-Zuid het langzaam verkeer en bestemmingsverkeer wordt gescheiden van het doorgaande gemotoriseerd verkeer, zodat de doorstroming op de wegvakken kan worden gegarandeerd en grote verschillen in richting en snelheid worden voorkomen;

dat tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat aan de west- en oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid naast de hoofdrijbanen parallelwegen zijn aangelegd om het scheiden van de verkeersstromen te bewerkstelligen;

Openstellen parallelstructuur

dat er op de Eindhovenseweg-Zuid tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat in totaal 15 percelen worden ontsloten;

dat deze percelen in de oorspronkelijke situatie rechtstreeks op de hoofdrijbaan werden ontsloten;

dat in het kader van Duurzaam Veilig het scheiden van het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer gewenst is;

dat dit wordt bewerkstelligd door het aanleggen van parallelwegen aan de oost- en westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op het gedeelte tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat;

dat de percelen gelegen langs de Eindhovenseweg-Zuid worden ontsloten op de parallelwegen;

dat elke parallelweg op twee locaties wordt ontsloten op de hoofdrijbaan;

dat de uitvoegstrook van de hoofdrijbaan naar de westelijke parallelweg direct ten zuiden de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze is gelegen;

dat de invoegstrook van de westelijke parallelweg naar de hoofdrijbaan direct ten noorden de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat is gelegen;

dat de uitvoegstrook van de hoofdrijbaan naar de oostelijke parallelweg direct ten noorden de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat is gelegen;

dat de invoegstrook van de oostelijke parallelweg naar de hoofdrijbaan direct ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze is gelegen;

dat de Patrijslaan wordt aangesloten op de westelijke parallelweg;

dat gezien het aantal percelen en de intensiteiten op de Patrijslaan een zeer beperkt aantal voertuigen van de parallelstructuur gebruik maakt;

dat op beide parallelwegen de intensiteiten van het fietsverkeer hoger zijn dan die van het gemotoriseerd verkeer;

dat gezien de verhouding tussen het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer de parallelwegen worden uitgevoerd als een fietsstraat;

dat de totale breedte van de parallelweg 4,50 meter bedraagt;

dat de verharding van de parallelwegen als volgt is opgebouwd: in het midden een rode rijloper van drie meter breed en aan weerszijden van deze rijloper een rabatstrook van 0,75 meter breed;

dat de breedte van de parallelwegen conform CROW publicatie 216 'Fietsstraten in hoofd fietsroutes' is;

dat met deze inrichting fietsers meer midden op zullen fietsen;

dat het gemotoriseerd verkeer hierdoor het idee krijgt dat zij ondergeschikt zijn aan het fietsverkeer en zij hun rijgedrag hierop aanpassen;

dat weggebruikers worden geattendeerd op de fietsstraat middels het plaatsen van borden, waarop wordt aangegeven dat gemotoriseerd verkeer te gast is;

dat met de aanleg van de parallelwegen grote snelheids- en richtingsverschillen en onzeker gedrag bij de weggebruikers op de hoofdrijbaan worden voorkomen;

dat de verplichte fietspaden aan beide zijden van de Eindhovenseweg-Zuid tussen de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat moeten worden opgeheven, zodat het gemotoriseerd verkeer van de parallelwegen gebruik mag maken;



- dat een gedeelte van het verplichte (brom)fietspad aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid wordt opengesteld voor al het verkeer;
- dat het verplichte (brom)fietspad wordt opgeheven middels het verplaatsen van borden G12a en het plaatsen van borden G12b;
- dat hiervoor op circa 40 meter ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze de borden G12a en G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden geplaatst, zodat (brom)fietsers worden geattendeerd op deze wijziging;
- dat aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat de borden G12a en G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden geplaatst, zodat (brom)fietsers worden geattendeerd op deze wijziging;
- dat het wegvak van de westelijke parallelweg tussen de borden G12b wordt opengesteld voor al het verkeer;
- dat een gedeelte van het verplichte (brom)fietspad aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid wordt opengesteld voor al het verkeer;
- dat het verplichte (brom)fietspad wordt opgeheven middels het verplaatsen van borden G12a en het plaatsen van borden G12b;
- dat aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 50 meter ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze de borden G12a en G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden geplaatst, zodat (brom)fietsers worden geattendeerd op deze wijziging;
- dat aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat de borden G12a en G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 worden geplaatst, zodat (brom)fietsers worden geattendeerd op deze wijziging;
- dat met het opheffen van de verplichte (brom)fietspaden het wegvak van de oostelijke parallelweg tussen de borden G12b wordt opengesteld voor al het verkeer;
- dat met het openstellen van de parallelstructuur voor alle weggebruikers de veiligheid op de weg wordt verzekerd, omdat verschillen in snelheid en richting op de hoofdrijbaan worden voorkomen;
- dat met het openstellen van de parallelstructuur de weggebruikers en passagiers worden beschermd, aangezien met het voorkomen van verschillen in snelheid en richting de kans op ongevallen en de ernst daarvan op de hoofdrijbaan worden teruggebracht;
- dat met het openstellen van de parallelstructuur voor alle weggebruikers de weg in stand wordt gehouden, omdat doorstroming van het verkeer op de hoofdrijbaan, de belangrijkste functie van de hoofdrijbaan, wordt gewaarborgd;
- dat met deze maatregel de bruikbaarheid van de weg wordt gewaarborgd en de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk wordt gewaarborgd, omdat het verkeer wordt gescheiden naar het type verkeer (doorgaand verkeer wordt gescheiden van het bestemmingsverkeer) waardoor de hoofdrijbaan zijn ontsluitingsfunctie kan vervullen en de percelen langs de Eindhovenseweg-Zuid worden ontsloten op de parallelweg. Daarnaast kunnen (brom)fietsers aan beide zijden van de Eindhovenseweg-Zuid gebruik maken van de parallelstructuur;

Maximum snelheid op parallelwegen

- dat de parallelwegen aan beide zijden van de Eindhovenseweg-Zuid buiten de bebouwde kom zijn gelegen;
- dat zowel bestemmingsverkeer als (brom)fietsers van deze parallelwegen gebruik maken;
- dat volgens het principe Duurzaam Veilig grote snelheidsverschillen moeten worden voorkomen;
- dat de Eindhovenseweg-Zuid een belangrijke fietsroute betreft tussen Best en Eindhoven;
- dat het aandeel fietsverkeer op deze weg hoog is;
- dat daarom de parallelwegen worden vormgegeven als fietsstraten;
- dat een snelheidslimiet van 60 of 80 km/uur op de parallelwegen ongewenst is, omdat het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer te groot wordt geacht;
- dat vanwege de inrichting van de parallelweg de maximum snelheid op de parallelwegen wordt teruggebracht naar 30 km/uur;



dat met een maximum snelheid van 30 km/uur weggebruikers beter kunnen anticiperen op onverwachte situaties, zoals het oprijden en afslaan van verkeer;

dat de verkeersveiligheid gebaat is bij het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur;

dat deze maximum snelheid wordt ingesteld door het plaatsen van de borden A1 van het Regelement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990 op de parallelwegen;

dat met het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur op de parallelstructuur de veiligheid op de weg wordt verzekerd en weggebruikers en passagiers worden beschermd, omdat hiermee de kans op een ongeval wordt verminderd en de ernst van het ongeval afneemt;

dat met het verlagen van de maximum snelheid de weg in stand wordt gehouden, de bruikbaarheid van de weg wordt gewaarborgd en de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk wordt gewaarborgd, omdat uitsluitend bestemmingsverkeer van deze weg gebruikt maakt zijn er grote verschillen in richting (afslaande en oprijdende voertuigen van en naar percelen). Het verlagen van de maximum snelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid, omdat weggebruikers dan beter kunnen anticiperen op dergelijke situaties;

Verplichte rijrichting op parallelwegen

dat bij het verlaten of oprijden van de hoofdrijbaan verschillen in rijrichting moeten worden voorkomen;

dat het gewenst is dat het gemotoriseerd verkeer op de parallelwegen in dezelfde richting rijdt als het gemotoriseerd verkeer op de naastgelegen hoofdrijbaan;

dat hiermee wordt voorkomen dat verkeer komende vanaf de parallelweg tegen de richting van het verkeer op de hoofdrijbaan inrijdt;

dat de breedte van de parallelwegen voldoende is om (brom)fietsers in twee richtingen af te wikkelen;

dat de parallelwegen onvoldoende breed zijn om gemotoriseerd verkeer in twee richtingen af te wikkelen;

dat (brom)fietsers in twee richtingen gebruik mogen maken van de parallelwegen om te voorkomen dat zij moeten omrijden;

dat de parallelwegen voldoende breed zijn voor het passeren van een vrachtwagen – bromfietser;

dat op de westelijke parallelweg een eenrichtingsregime met een uitzondering voor (brom)fietsers van noord naar zuid wordt ingesteld middels het plaatsen van borden C2 en C3 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>";

dat op de westelijke parallelweg ter hoogte van de aansluiting met de Patrijslaan het bord C4 van RVV 1990 met een onderbord met de tekst "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>" wordt geplaatst om verkeer komende vanuit de wijk Villawijk / Koekoeksbos te attenderen op het eenrichtingsregime met de uitzondering voor (brom)fietsers;

dat op de parallelweg gelegen aan de oostzijde een eenrichtingsregime met een uitzondering voor (brom)fietsers van zuid naar noord wordt ingesteld middels het plaatsen van borden C2 en C3 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>";

dat gemotoriseerd verkeer komende vanaf de hoofdrijbaan van de Eindhovenseweg-Zuid dat de parallelweg moet oprijden voorrang moet verlenen aan het (brom)fietsverkeer rijdend op de parallelwegen;

dat hiervoor haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 12 van het BABW, en het bord B6 van het RVV 1990 worden aangebracht op de uitvoegstroken richting de parallelwegen;

dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren en het beschermen van weggebruikers en passagiers, omdat de kans op ongevallen hiermee wordt gereduceerd aangezien al het gemotoriseerd verkeer in dezelfde richting rijdt en niet in tegengestelde richting de hoofdrijbaan op kan rijden;

dat met deze maatregelen de weg in stand wordt gehouden en de bruikbaarheid van de weg wordt gewaarborgd, omdat het gemotoriseerd verkeer in dezelfde richting als het verkeer op de hoofdrijbaan rijdt. Voor (brom)fietsers zijn de parallelwegen in beide richtingen te berijden, zodat de omrijd afstand voor deze weggebruikers wordt verkleind en de bruikbaarheid wordt verbeterd;

Situatie bedrijf All Tyre BV

dat alle percelen langs de Eindhovenseweg-Zuid worden ontsloten via de parallelwegen;

dat op Eindhovenseweg-Zuid 136 de bedrijven All Tyre International B.V. en All Tyre International Holding B.V. zijn gevestigd;



- dat dit bedrijf aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid is gelegen;
- dat circa 25 vrachtwagens per etmaal deze bedrijven aandoen;
- dat een ontsluiting via de parallelweg onwenselijk wordt geacht, omdat vrachtverkeer zich moet mengen met het fietsverkeer;
- dat het mengen van vrachtverkeer met fietsverkeer in combinatie met de breedte van de parallelweg een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid;
- dat in de vergadering van de gemeenteraad op 17 december 2013 een motie is aangenomen om het vrachtverkeer van en naar het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 te ontsluiten via de hoofdrijbaan;
- dat met het ontsluiten van dit perceel direct op de hoofdrijbaan de intensiteiten van het vrachtverkeer op de parallelweg worden verlaagd;
- dat dit bijdraagt aan het verkeersveiligheidsgevoel op de parallelweg;
- dat de rechtstreekse ontsluiting naar de hoofdrijbaan uitsluitend door vrachtverkeer wordt gebruikt;
- dat verkeer anders dan vrachtverkeer met het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 als bestemming gebruik dient te maken van de parallelweg;
- dat met het rechtstreeks ontsluiten van het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 het verschil in massa op de parallelweg wordt beperkt;
- dat de negatieve consequenties door het mengen van het vrachtverkeer en fietsverkeer zwaarder wegen (verschil in massa) dan de verschillen in richting en snelheid die met het direct ontsluiten van de percelen op de hoofdrijbaan ontstaan;
- dat er in de periode 2001 – 2012 geen ongevallen op de Eindhovenseweg-Zuid zijn geregistreerd die een directe relatie hebben met op- en afdraaiend verkeer ter hoogte van de inritten van Eindhovenseweg-Zuid 136;
- dat met de aanleg van de parallelstructuur en het ontsluiten van de percelen op deze structuur de verschillen in de richting en snelheid op de hoofdrijbaan van de Eindhovenseweg-Zuid drastisch afnemen;
- dat de verkeersveiligheid op de hoofdrijbaan met het direct ontsluiten van uitsluitend het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 op de hoofdrijbaan niet in het geding is;
- dat de directe ontsluiting van het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 wordt geregeld in de omgevingsvergunning met kenmerk WABO14-00162;
- dat de overige percelen bereikbaar moeten zijn voor vrachtverkeer, omdat deze sporadisch worden aangedaan door vrachtverkeer bijvoorbeeld door de vuilniswagens;
- dat in deze gevallen geen problemen zijn te verwachten, aangezien de breedte van de parallelweg voldoende is voor het passeren van een vrachtwagen – (brom)fietsers;
- dat op de hoofdrijbaan ter hoogte van het perceel Eindhovenseweg-Zuid 136 een verplichte rijrichting met een uitzondering voor vrachtverkeer wordt ingesteld, zodat uitsluitend vrachtverkeer van de ontsluiting op de hoofdrijbaan gebruik kan maken;
- dat hiermee wordt voorkomen dat al het verkeer gebruik maakt van deze ontsluiting en het aantal afslaan en opdraaiende bewegingen op de hoofdrijbaan worden beperkt;
- dat dit wordt bewerkstelligd door het plaatsen van borden D4 met een onderbord "uitgezonderd <vrachtwagensymbool>" op de westelijke hoofdrijbaan ter hoogte van Eindhovenseweg-Zuid 136;
- dat op de parallelweg ter hoogte van de uitritten het bord D4 wordt geplaatst;
- dat hiermee wordt voorkomen dat het verkeer op de parallelweg de hoofdrijbaan ter hoogte van de uitritten van All Tyre BV oprijdt;
- dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren en weggebruikers en passagiers te beschermen, omdat hiermee de intensiteiten van het vrachtverkeer op de parallelstructuur worden verlaagd. De parallelstructuur is namelijk ingericht als fietsstraat, waarbij de inrichting is gebaseerd op het grote aandeel fietsverkeer. All Tyre BV wordt per etmaal door 25 vrachtwagens aangedaan, waardoor een conflict tussen een vrachtwagen en (brom)fietsers op de parallelstructuur vergroot. In het geval een ongeval plaatsvindt tussen vrachtwagens en een (brom)fietsers is de kans op een ernstige afloop groot, omdat het verschil in massa groot is en (brom)fietsers kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Er is daarom gekozen om de aantallen vrachtverkeer op de parallelstructuur te verminderen, zodat de kans op een ongeval tussen



een vrachtwagen en (brom)fietser wordt verkleind. Het reduceren van deze kans prevaleert boven de verschillen in richting en snelheid die met deze ontsluiting ontstaan op de hoofdrijbaan;

dat deze maatregelen bijdragen aan het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, omdat de kans op een ontmoeting tussen een (brom)fietser en een vrachtwagen wordt verlaagd zullen (brom)fietsers zich veiliger voelen op de parallelstructuur. Op de hoofdrijbaan is er voldoende ruimte beschikbaar om tijdig te anticiperen op het afslaand en oprijdend verkeer, zodat de verkeersveiligheid niet in het geding zal zijn en de percelen van All Tyre BV goed bereikbaar zijn voor het vrachtverkeer;

Doorsteken hoofdrijbaan

dat het doorgaande gemotoriseerd verkeer en gemotoriseerd bestemmingsverkeer wordt gescheiden middels de parallelstructuur;

dat afslaande bewegingen in oostelijke of westelijke richting op de hoofdrijbanen ongewenst zijn;

dat afslaand verkeer in een wegvak in het principe Duurzaam Veilig ongewenst is, aangezien uitwisseling van verkeer op kruispunten plaats dient te vinden;

dat ter hoogte van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Patrijslaan voor fietsverkeer een doorsteek in de middenberm tussen de hoofdrijbanen is gelegen;

dat aan zowel de oost- als westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid een parallelweg is aangelegd, waarvan (brom)fietsers in twee richtingen gebruik kunnen maken;

dat (brom)fietsverkeer kan oversteken op de met verkeerslichten geregelde kruisingen Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat;

dat er voor (brom)fietsers geen noodzaak meer bestaat om de Eindhovenseweg-Zuid tussen de kruisingen over te steken, omdat de parallelwegen in beide richtingen mogen worden bereden;

dat er ter hoogte van de percelen Eindhovenseweg-Zuid 75 en 140 en Eindhovenseweg-Zuid 73 doorsteken in de middenberm tussen de hoofdrijbanen zijn gelegen, waarvan uitsluitend voertuigen met een lengte korter dan vijf meter gebruik mogen maken;

dat dit middels de borden D4 en onderbord met de tekst "voertuigen langer dan 5m" wordt aangegeven;

dat deze doorsteken in het principe Duurzaam Veilig ongewenst zijn, aangezien hierdoor uitwisseling van verkeer op wegvakken plaatsvindt;

dat deze doorsteken worden opgeheven om de verkeersveiligheid te waarborgen;

dat de nut en noodzaak van de doorsteken is komen te vervallen, aangezien bestemmingsverkeer kan keren op de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat;

dat met het opheffen van deze doorsteken het verschil in richting wordt voorkomen;

dat dit wordt bewerkstelligd door het verwijderen van de borden D4 met onderborden "voertuigen langer dan 5m" en het verwijderen van de verharding;

de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994;

dat met het opheffen van de doorsteken in de middenberm gelegen tussen de hoofdrijbanen de veiligheid op de weg wordt verzekerd, omdat uitwisseling van het verkeer op het wegvak tussen de kruisingen Eindhovenseweg-Zuid / De Dieze / Terraweg en Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat wordt voorkomen;

dat met het opheffen van deze doorsteken de weg in stand wordt gehouden en de bruikbaarheid daarvan wordt gewaarborgd, omdat de Eindhovenseweg-Zuid een gebiedsontsluitingsweg betreft waarop de doorstroming van het verkeer belangrijk is. Met het opheffen van de doorsteken wordt voorkomen dat de doorstroming van het verkeer negatief wordt beïnvloed;

(Brom)fietspaden

dat rondom de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat (brom)fietspaden zijn gelegen;

dat deze (brom)fietspaden zijn aangelegd om (brom)fietsers veilig te laten oversteken;

dat de (brom)fietspaden uitsluitend gebruikt mogen worden door (brom)fietsers;

dat (brom)fietsers vanwege de snelheid van het verkeer geen gebruik mogen maken van de hoofdrijbaan;



dat de fietspaden rondom de kruising derhalve aangewezen moeten worden als verplichte (brom)fietspaden;

dat hierdoor (brom)fietsers verplicht worden gebruik te maken van de aangelegde (brom)fietspaden, zodat er geen menging plaatsvindt met het gemotoriseerd verkeer;

dat met het instellen van verplichte (brom)fietspaden tevens wordt voorkomen dat gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze paden;

dat de verplichte (brom)fietspaden op de oostelijke en westelijke parallelweg op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat worden ingesteld;

dat de verplichte (brom)fietspaden worden aangewezen middels het plaatsen van borden G12a van het RVV 1990;

dat op de parallelweg aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat een verplicht (brom)fietspad die in twee richtingen mag worden bereden in te stellen door middel van het plaatsen van de borden G12a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

dat op de parallelweg aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat een verplicht (brom)fietspad die in twee richtingen mag worden bereden in te stellen door middel van het plaatsen van de borden G12a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

dat de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994;

dat met het aanwijzen van de verplichte (brom)fietspaden rondom de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat de veiligheid op de weg wordt verzekerd en de weggebruikers en passagiers worden beschermd, omdat (brom)fietsers veilig de kruising kunnen passeren en menging met het overige verkeer wordt voorkomen;

dat met het aanwijzen van de verplichte (brom)fietspaden rondom deze kruising de weg in stand wordt gehouden en de bruikbaarheid daarvan wordt gewaarborgd, omdat voor (brom)fietsers een pad wordt aangewezen waarvan uitsluitend zij gebruik mogen maken;

dat overleg met de Regiopolitie Brabant Zuid-Oost, afdeling B.O.S., is gevoerd;

dat het advies van de Regiopolitie Brabant Zuid-Oost, afdeling B.O.S. van 17 februari 2014 met het kenmerk: PL2200-2014022057-1 is bijgesloten bij dit verkeersbesluit;

dat de bovengenoemde weg in eigendom, onderhoud en beheer is bij de gemeente;

gelet op de artikelen 15 en 18, eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet, artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan – Beleidsnota – Waar willen we naartoe? (februari 2008);

BESLUITEN

Openstellen parallelstructuur

1. door middel van het plaatsen van bord G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de westelijke parallelweg langs de Eindhovenseweg-Zuid op circa 40 meter ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze het verplichte (brom)fietspad op te heffen;
2. door middel van het plaatsen van bord G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de westelijke parallelweg langs de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat het verplichte (brom)fietspad op te heffen;
3. door middel van het plaatsen van bord G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de oostelijke parallelweg langs de Eindhovenseweg-Zuid op circa 50 meter ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze het verplichte (brom)fietspad op te heffen;



4. door middel van het plaatsen van bord G12b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de oostelijke parallelweg langs de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat het verplichte (brom)fietspad op te heffen;

Maximum snelheid op parallelwegen

5. door middel van het plaatsen van bord nummer A1"30" van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen op de westelijke parallelweg tussen de kruisingen Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en Eindhovenseweg-Zuid / De Dieze;
6. door middel van het plaatsen van bord nummer A1"30" van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een maximum snelheid van 30 km/uur in te stellen op de oostelijke parallelweg tussen de kruisingen Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze en Eindhovenseweg-Zuid / De Dieze;

Verplichte rijrichting op parallelwegen

7. door middel van het plaatsen van borden nummer C2 en C3 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met daaronder het onderbord "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>" op de parallelweg aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid een eenrichtingsregime van zuid naar noord in te stellen met een uitzondering voor (brom)fietsers;
8. door middel van het plaatsen van borden, nummer C2 en C3 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met daaronder het onderbord "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>" een eenrichtingsregime van noord naar zuid in te stellen op de parallelweg aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid met een uitzondering voor (brom)fietsers;
9. door middel van het plaatsen van bord C4 van RVV 1990 met een onderbord met de tekst "uitgezonderd <fietsymbool> <bromfietsymbool>" op de kruising westelijke parallelweg Eindhovenseweg-Zuid / Patrijslaan verkeer komende vanuit de wijk Villawijk / Koekoeksbos te wijzen op het eenrichtingsregime met de uitzondering voor (brom)fietsers;
10. door middel van het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 12 van het BABW, en het bord B6 van het RVV 1990 op de uitvoegstroken van de hoofdrijbaan naar de westelijke parallelwegen gelegen direct ten zuiden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Terraweg / De Dieze de voorrang te regelen, waarbij uitvoegend verkeer voorrang moet verlenen aan het verkeer op de parallelweg;
11. door middel van het aanbrengen van haaiantanden, zoals bedoeld in artikel 12 van het BABW, en het bord B6 van het RVV 1990 op de uitvoegstroken van de hoofdrijbaan naar de oostelijke parallelwegen gelegen direct ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat de voorrang te regelen, waarbij uitvoegend verkeer voorrang moet verlenen aan het verkeer op de parallelweg;



Situatie bedrijf All Tyre BV

12. door middel van het plaatsen van bord D4 van het RVV 1990 met het onderbord 'uitgezonderd <vrachtwagensymbool>' op de hoofdrijbaan van de Eindhovenseweg-Zuid ter hoogte van Eindhovenseweg-Zuid 136 een verplichte rijrichting in te stellen voor al het verkeer uitgezonderd vrachtverkeer;
13. door middel van het plaatsen van bord D4 van het RVV 1990 op de westelijke parallelweg van de Eindhovenseweg-Zuid ter hoogte van Eindhovenseweg-Zuid 136 een verplichte rijrichting in te stellen voor al het verkeer;

Doorsteken hoofdrijbaan

14. door middel van het verwijderen van de verharding in de middenberm gelegen tussen de hoofdrijbanen ter hoogte van de Patrijsslaan de doorsteek voor het fietsverkeer op te heffen;
15. door middel van het verwijderen van de borden D4 met het onderbord met de tekst "voertuigen langer dan 5m' en het verwijderen van de verharding in de middenberm gelegen tussen de hoofdrijbanen ter hoogte van de percelen Eindhovenseweg-Zuid 75 en 140 de doorsteek op te heffen;
16. door middel van het verwijderen van de borden D4 met het onderbord met de tekst "voertuigen langer dan 5m' en het verwijderen van de verharding in de middenberm gelegen tussen de hoofdrijbanen ter hoogte van de percelen Eindhovenseweg-Zuid 73 de doorsteek op te heffen;

(Brom)fietspaden

17. door middel van het plaatsen van de borden G12a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een verplicht (brom)fietspad die in twee richtingen mag worden bereden in te stellen aan de oostzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 50 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat;
18. door middel van het plaatsen van de borden G12a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 een verplicht (brom)fietspad die in tweerichtingen mag worden bereden in te stellen aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid op circa 70 meter ten noorden van de kruising Eindhovenseweg-Zuid / Ploegstraat;

Zoals het een en ander is aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte tekeningen 9111020-N-UO-M&B-E (versie 8), 9111020-N-UO-M&B-G (versie 8), 9111020-N-UO-M&B-H (versie 8) en 9111020-N-UO-M&B-I (versie 8).

Best,



*Burgemeester en wethouders van Best,
Namens deze,
drs. A.G.T van Aert
burgemeester*

Mededelingen

Zienswijze

Het ontwerp verkeersbesluit ligt gedurende zes weken na de publicatie in de Staatscourant voor één ieder ter inzage bij de receptie gedurende de openingstijden van het gemeentehuis te Best.

Tegen dit ontwerp verkeersbesluit kunnen belanghebbenden op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de publicatie in de Staatscourant hun zienswijze indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Best. U kunt uw zienswijze sturen aan het college van burgemeester en wethouders van Best, postbus 50, 5680 AB Best.