

ONTWERPVERKEERSBESLUIT - BIC/Challenge wegenstructuur



Burgemeester en wethouders,

Gelet op

De bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en *Best Mobiel – de Bestse Mobiliteitsaanpak (december 2017)*;

Artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 op grond waarvan verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij het verkeer betreffen op wegen, die niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;

Dat op dit ontwerpverkeersbesluit afdeling 3.4, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, van de Algemene Wet Bestuursrecht van toepassing is;

Het feit dat de verkeerskundige van de afdeling Beheer bij besluit is gemandateerd tot het nemen van verkeersbesluiten op grond van artikel 15 van de wegenverkeerswet 1994;

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, uit oogpunt van:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg.
- Het beschermen 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.

Overwegende dat

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer genoemde verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

Op grond van artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 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 geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Is het gewenst om

de bestaande infrastructuur aan te passen en waar noodzakelijk nieuwe infrastructuur aan te leggen om het noordwestelijk deel van Eindhoven en de omliggende gemeenten goed bereikbaar te houden, zowel voor de korte als lange termijn.

Motivering

Door de samenwerkende partijen Challengegroep, gemeenten Oirschot, Best, Eindhoven, ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Noord-Brabant is een Challengevariant vastgesteld. Daarbij wordt uitgegaan van een noodzakelijke ontsluitende verbinding tussen GDC en de A58, door BIC noord, voor de waarborg van een voldoende verdeling van het autoverkeer over de beschikbare te verbeteren aansluitingen op het hoofdwegenet (Randweg A2/N2 en A58). De Challengevariant is er kort samengevat op gericht de Anthony Fokkerweg en de aansluiting daarvan op de Randweg A2/N2 te ontlasten door meer verkeer in de richting van de aansluiting op de A58 bij Best te sturen. Het totaal van de maatregelen is nodig om het verkeer in de toekomst in goede banen te leiden, zowel op het onderliggende wegennet in het gebied als van en naar de autosnelwegen.

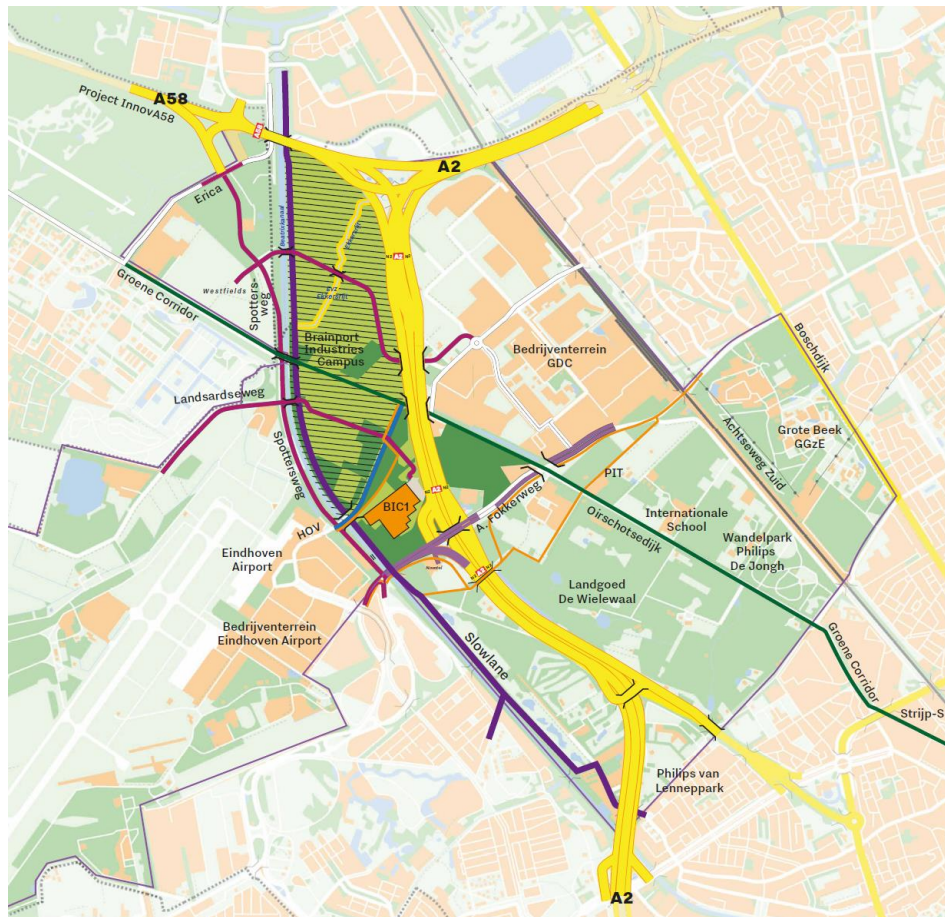
Met het doel de bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van Eindhoven en de omliggende gemeenten goed bereikbaar te houden, zijn de volgende infrastructurele maatregelen noodzakelijk.

- Opwaarderen van de afwikkelcapaciteit van Anthony Fokkerweg, de aansluiting op de N2 en Flight Forum;
- Aanleggen parallelstructuur westelijk langs het Beatrixkanaal tussen de A58 en Anthony Fokkerweg (waaronder Spottersweg) en bijbehorende aansluitingen op de Landsardseweg en de Luchthavenweg;
- Aanleggen van een verbindingsweg tussen GDC Acht en de A58 via BIC Noord;
- Realiseren van een (toekomstige) hoogwaardig openbaar vervoersverbinding op de Landsard;
- Realiseren van een aansluiting op bedrijventerrein Westfields.

Daarnaast is ook de fietsstructuur onderdeel van de bereikbaarheidsopgave. Twee dragers zijn hiervan van belang; de Slowlane en de Groene Corridor. Aanvullend op de Slowlane en de Groene Corridor worden in Eindhoven Noordwest de volgende primaire en recreatieve fietsroutes aangelegd.

- De Slowlane is nagenoeg volledig gerealiseerd en ligt op de oostoever van het Beatrixkanaal. Uitgangspunt in het wegontwerp is dat de Slowlane ongelijkvloers kruist met het autoverkeer.
- De Groene Corridor wordt een autoluwe aantrekkelijke langzaam verkeersverbinding tussen Oirschot en Eindhoven. Bij de infrastructurele opgave van Eindhoven Noordwest zal de bestaande fietsbrug ter plaatse van de Oirschotsedijk worden afgebroken. Zowel het autoverkeer als hulpdiensten maken in de toekomst gebruik van een alternatieve route.
- Primaire fietsroutes worden zoveel als mogelijk gekoppeld aan de nieuwe en bestaande infrastructuur en krijgen verbindingen met de Slowlane en de Groene Corridor.
- Recreatieve fietsroutes maken onderdeel uit van het landschapsplan van BIC en Westfields.

In navolgende afbeelding zijn de beoogde infrastructurele maatregelen weergegeven.



Als onderdeel van de bereikbaarheidsopgave wordt op grondgebied van de gemeente Best de Weg door BIC-noord gerealiseerd. Deze is voorzien tussen de rotonde Mispelhoefstraat (gem. Eindhoven) en verlengde Spottersweg (Oirschot).

Het goederen distributiecentrum Acht (GDC) en het te ontwikkelen BIC-Noord krijgen vanaf de rotonde Mispelhoefstraat via de weg door BIC-noord een aansluiting op de Spottersweg. Hiervoor worden

bruggen over het Beatrixkanaal en het dal van de Ekkersrijt en een tunnel onder de Randweg A2/N2 gerealiseerd. De weg door BIC-noord is noodzakelijk om GDC een tweede aansluiting te geven op het landelijke wegennet en daarmee de Anthony Fokkerweg te ontlasten.

Tot de ontwikkeling van de bouwclusters in BIC-Noord betreft de Weg door BIC-noord, vanaf de Spottersweg tot het begin van de tunnelbak onder de Randweg A2/N2, een weg gelegen buiten de bebouwde kom met een maximale snelheid van 60 km/uur. Dit tracé voldoet nu nog niet aan de vereisten om binnen de bebouwde kom te betrekken. In de toekomst wordt het gebied rond de Weg door BIC-noord verder ontwikkeld, waarbij de verwachting is dat de bebouwde komgrens zal verplaatsen de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 50 km/u. Dit tracé is daarom qua inrichting en snelheidsregime van 60 km/u al voorbereid op de toekomst. Dit komt ten goede aan de herkenbaarheid en gebruik van dit wegvak.

Vanaf het begin van de tunnelbak onder de Randweg A2/N2 betreft het een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een wettelijke maximale snelheid van 50 km/uur. Dit is overeenkomstig de functie en inrichting van de weg. Op de gehele weg door BIC-noord geldt overeenkomstig de toekomstige functie van de weg een inhaalverbod door het aanbrengen van doorgetrokken asmarkering en een middengeleider. Op deze manier zijn conflicten tussen tegemoetkomend verkeer voorkomen. Ook is de Weg door BIC-noord aangewezen als voorrangsweg.

Tot slot is de weg door BIC-noord aangewezen als voorrangsweg, waar fietsers en bromfietzers en gehandicaptenvoertuigen niet zijn toegestaan. De (brom)fietzers en gehandicaptenvoertuigen kunnen namelijk gebruik maken van de alternatieve en directe route via de Slowlane en autoluwe Oirschotsedijk. Tot de ontwikkeling van de clusters is het verbouwen van gewassen op aanliggende landbouwpercelen nog steeds mogelijk, landbouwverkeer is daarom op de weg door BIC-noord ook toegestaan.

Belangenafweging

De Challengevariant is nader uitgewerkt en in een integrale afweging met partijen als oplossingsrichting gekozen voor de verdere planuitwerking. In een bestuursconvenant tussen Rijk, provincie, gemeenten en Eindhoven Airport is deze oplossingsrichting in maart 2015 als basis voor de verdere planuitwerking vastgesteld. Gedurende de rest van 2015 zijn in het kader van de milieueffectrapportage voor de Gebiedsontwikkeling Brainport Park verschillende varianten en alternatieven van de Challengevariant onderzocht. Dit heeft geleid tot een nadere keuze voor de ligging van nieuwe infrastructuur. Dit is neergelegd in het voorontwerp-bestemmingsplan. Het voorontwerp heeft in alle gemeenten ter visie gelegen voor inspraak van 9 juni t/m 20 juli 2016 en daarna nogmaals in Oirschot van 20 oktober tot 17 november 2016. Vervolgens heeft het ontwerpbestemmingsplan in het kader van inspraak/samenspraak van 19 januari 2017 gedurende 6 weken tot en met woensdag 1 maart 2017 ter inzage gelegen.

In 2015 is een MER voor de Gebiedsontwikkeling Brainport Park opgesteld. Dit MER is opgesteld ten behoeve van de ruimtelijke plannen voor BIC en de infrastructuur.

In het MER zijn, als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling, drie varianten voor de tracés van de Challengevariant onderzocht. Deze tracés zijn in samenhang beschouwd met de ontwikkeling van BIC. Het is de bedoeling dat BIC gefaseerd wordt ontwikkeld, met de eerste fase (BIC-Zuid, bestaande uit de clusters 1 en 2) ten zuiden van de Oirschotsedijk en de latere fasen ten noorden van de Oirschotsedijk (BIC-Noord). In 2016 is naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over het MER, een aanvulling bij het MER opgesteld. In deze aanvulling is specifieke informatie over de effecten van de infrastructuur opgenomen. Over het MER en de aanvulling is door de Commissie in november 2016 een positief toetsingsadvies uitgebracht.

Niet is gebleken dat belanghebbenden hierdoor onevenredig worden benadeeld dan wel dat door te nemen maatregelen een onduidelijke verkeerssituatie zou ontstaan.

Gehoord

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer heeft overleg plaatsgevonden met de verkeersadviseur van de Nationale Politie, eenheid Oost-Brabant, basisteam de Kempen.

Besluiten

Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten burgemeester en wethouders tot:

1. het ontwerpverkeersbesluit te nemen voor:
 - Het instellen van een wettelijke maximum snelheid van 60 km/uur op de weg door BIC-noord, aansluitend op de verkeersbesluiten Oirschot en Eindhoven. Deze maatregel wordt aangeduid



door het plaatsen van de borden A1-60 en voor de aansluiting op de Verlengde Spottersweg met het bord A2-60.

- Het instellen van een voorrangsregeling op de weg door BIC-noord, aansluitend op de verkeersbesluiten Oirschot en Eindhoven. Deze maatregel wordt aangeduid door de borden B1 en B6 in combinatie met het aanbrengen van haaiantanden.
- Het instellen van een verplichte rijrichting ter hoogte van middengeleiders op de weg door BIC-noord door middel van het bord D2.
- Het instellen van een geslotenverklaring voor fietsers, bromfietsers en voor gehandicaptenvoertuigen op de Weg door BIC-noord, aansluitend op de verkeersbesluiten Oirschot en Eindhoven, door middel van het plaatsen van de borden C15
- Het aanduiden van (brom)fietspaden, aansluitend op de verkeersbesluiten Oirschot en Eindhoven middels de borden G12a en bij beëindiging de borden G12b.
- Het regelen van de voorrang op (brom)fietspaden onderling door het aanbrengen van haaiantanden.
- Het instellen van een inhaalverbod op de weg door BIC-noord door het aanbrengen van fysieke middengeleiders en doortrokken asmarkering.

2. Een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende situatietekeningen met kenmerk VKB20170013 d.d. 01-06-2018;
3. Te bepalen dat met het van kracht worden van dit besluit eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen, als deze met dit besluit in strijd zijn dan wel hiermee niet in overeenstemming zijn;
4. Te bepalen dat de bekendmaking van dit verkeersbesluit geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant en op de gemeentelijke website;

Zienswijze

Dit verkeersbesluit met bijbehorende stukken is alleen digitaal te raadplegen via de bekendmaking van de Staatscourant en ligt niet analoog ter inzage.

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.

01-03-2019

Met vriendelijke groet,

namens burgemeester en wethouders

Verkeerskundige afdeling Beheer