

Verkeersbesluit Instellen verkeersmaatregelen nieuwe rotonde Cereslaan-Bosschebaan Heesch



Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;
- artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 12, lid a van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegbeheer (BABW), ingevolge het verwijderen, plaatsen of verplaatsen van borden B6, D1, D2, G12a uit bijlage 1 van het RVV 1990 en haaiantanden als bedoeld in artikel 80 RVV 1990 geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie;

Overwegende dat

- de Bosschebaan en Cereslaan zijn gelegen in de kern Heesch en in eigendom en beheer zijn bij de gemeente Bernheze;
- op de Bosschebaan en Cereslaan een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur en zijn uitgevoerd als gebiedsontsluitingswegen;
- de Cereslaan een directe aansluiting geeft op de autosnelweg A59;
- het kruispunt Bosschebaan-Cereslaan in de huidige situatie als een enkelstrooksrotonde is uitgevoerd met fietsers in de voorrang;
- deze rotonde de fietser in de voorrang zit, maar dat het fietspad er ongeveer als vierkant omheen is gelegd omdat deze aansluit op de omliggende fietspaden;
- in de huidige situatie de bromfietser op de Bosschebaan op de rijbaan rijdt en net voor de rotonde op het fietspad wordt gestuurd;
- op de Cereslaan de bromfietser op het fietspad rijdt;
- aan de westkant van Heesch grote ontwikkelingen op de planning staan;
- deze ontwikkelingen onder meer inhouden de aanleg van 408 nieuwe koop- en huurwoningen;
- daarnaast tussen Heesch en Nuland wordt gewerkt aan een nieuw bedrijventerrein Heesch-West;



- de Bosschebaan aan de westzijde onderdeel is van een U-route bij calamiteiten op de A59;
- het nieuwe bedrijventerrein Heesch-West twee ontsluitingen krijgt, een aan de west-zijde (afslag A59 Nuland) en aan de oostzijde (afslag A59 Heesch aan de Ce-reslaan)
- in de planvorming wordt gekeken naar een nieuwe ontsluitingsweg vanuit Heesch-West parallel aan de A59 naar de Cereslaan en dat deze aansluit op het bestaande kruispunt bij de toe- en afrit aan de zuidkant van de A59;
- de afwikkeling van verkeer van de Kruishoekstraat op de Bosschebaan op dit moment niet optimaal is;
- een voorrangskruispunt op de Bosschebaan de verkeersafwikkeling onvoldoende is geregeld met in het bijzonder voor vrachtverkeer;
- de Kruishoekstraat daarom direct aangesloten wordt op de rotonde met de Ce-reslaan.
- de huidige planning is dat de rotonde in het voorjaar van 2021 als viertaksrotonde wordt uitgevoerd;
- een onderzoek van adviesbureau Advin (tegenwoordig IV-infra) blijkt dat bij een enkelstrooksrotonde de wachttijd voor de noordelijke tak (Cereslaan) in de avond-spits oploopt tot bijna 5 minuten in ontwerpjaar 2030;
- dit betekent dat een enkelstrooksrotonde onvoldoende capaciteit heeft in de avond-spits;
- deze extra capaciteit kan worden bereikt door het uitvoeren van de rotonde als een turborotonde en dat deze rotondevorm de enige rotondevorm is die het toekomstige verkeersaanbod kan verwerken;
- de turborotonde afwijkt van de inrichting van een enkelstrooksrotonde en dat er dus afwegingen moeten worden gemaakt over de inrichting hiervan en bijbehorende voorrangsregels;
- vanuit de Cereslaan (noord) en Kruishoekstraat (zuid) de aansluiting wordt verdubbeld naar twee rijstroken voor extra afwikkelingscapaciteit;
- de turborotonde zodanig is gedimensioneerd dat vrachtverkeer met 40 km/uur de rotonde kan passeren;
- het grote verkeersaanbod, het hogere percentage vrachtverkeer en de rijsnelheid op de rotonde maken het ongewenst dat fietsers of bromfietzers op de rijbaan van de rotonde rijden;
- dit maakt het ook ongewenst om fietsers of bromfietzers voorrang te verlenen op deze rotonde.
- het instellen van voorrang voor fietsers en bromfietzers de afwikkelingscapaciteit nadelig beïnvloedt;
- in deze rotonde de gemeente er niet voor kiest om fietsers en bromfietzers in de voorrang over de rotonde te laten rijden;
- deze afwijking ook is gedaan conform dezelfde landelijke richtlijnen van het kennis-platform CROW;
- de landelijke richtlijn van het CROW aangeeft dat binnen de bebouwde kom de bromfietzers op de rijbaan rijden en de fietser op de rotonde in de voorrang zit, is bij deze rotonde hiervan afgeweken;
- het CROW een publicatie heeft uitgebracht over turborotondes omdat turborotondes een bijzondere rotondevorm is met andere kenmerken dan de reguliere enkel-strooksrotonde;



- in deze publicatie het CROW aangeeft een sterke voorkeur te hebben voor het on-gelijkvloers kruisen van fietsverkeer op een turbotonde;
- vervolgens het CROW aangeeft dat als ongelijkvloers kruisen van het fietsverkeer niet mogelijk blijkt, om de fietser dan uit de voorrang te houden;
- de publicatie van het CROW aangeeft dat bij turbotondes er grotere kans is op afdekongevallen bij het passeren van twee rijstroken in één richting en een groter kruisingsvlak dat fietsers moeten passeren;
- uit onderzoek (Dijkstra, 2005) blijkt dat rotondes, waarbij fietsers voorrang hebben, iets onveiliger zijn dan rotondes waarbij ze geen voorrang hebben. (...) Het gaat hierbij wel om een klein effect;
- binnen de landelijke richtlijn van het CROW de wegbeheerder kan kiezen voor het belang van verkeersveiligheid of comfort voor het fietsverkeer op rotondes;
- deze keuze mogelijk is omdat het in of uit de voorrang een klein verschil geeft in de statistische ongevals cijfers;
- wanneer fietscomfort prioriteit heeft kan, bij een drukke fietsroute binnen de bebouwde kom de afweging soms resulteren in een keuze voor fietsers in de voorrang. De voorwaarden en criteria zijn de volgende:
 - Bromfietsers rijden niet op het fietspad maar op de rijbaan.
 - Het vrijliggende fietspad wordt in één richting bereden.
 - Het percentage vrachtverkeer is laag (minder dan 5%).
 - Het percentage fietsers is hoog (25 tot 30% van het autoverkeer)
 - Op alle enkelstrooksrotondes in de bebouwde kom (of gemeente) rijdt de fietser in de voorrang.
 - Fiets- en voetgangersoversteek worden aangelegd op een plateau.
 - aan niet alle voorwaarden voor de voorrang kan worden voldaan, omdat:
 - vanaf de rotonde Bosschebaan-Cereslaan loopt een twerichtingsfietspad aan de westzijde van de Cereslaan door naar Oss en tegelijkertijd is oversteek voor fietsers op de drukke Cereslaan ongewenst op wegvakken;
 - daarom ook het geplande fietspad aan de zuidwestzijde van de rotonde wordt uitgevoerd als fietspaden in twee richtingen;
 - het bestaande fietspad aan de noordoostzijde is uitgevoerd als fietspad in twee richtingen omdat deze aansluit op een parallelweg voor autoverkeer in twee richtingen;
 - door de aanwezigheid van tweerichtingsfietspaden op 3 van de 8 richtingen voor fietsers er op alle oversteeken sprake is van fietsoversteeken in twee richtingen;
 - uit een verkeerstelling uit 2014 blijkt dat er 865 vrachtwagens over de Cereslaan rijden en dat dit ruim 8% van het totale verkeer
 - een zeer klein gedeelte de parallelweg op rijdt en het merendeel rechtdoor rijdt;
 - zowel het CROW als het Fietsberaad aangeven dat voorrang voor fietsers op een turbotonde alleen kan als aan de voorwaarden voldaan wordt;
 - door aanwezigheid van 4 fietsoversteeken in twee richtingen, bromfietsers op het fietspad en twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer aan de noord- en zuidkant, is het ontwerp van de rotonde zodanig anders dan een enkelstrooksrotonde;



- de voorwaarden gaan vooral over de extra veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden om de knelpunten tegen te gaan die de turborotonde heeft ten op-zichte van de 'gewone' enkelstrooksrotonde;
- de gemeente de veiligheid niet kan garanderen op een turborotonde omdat zij niet de benodigde extra veiligheidsmaatregelen kan treffen op de nieuwe turborotonde;
- de gemeente ook inziet dat de eenduidigheid van de inrichting van rotondes ook bijdraagt aan de verkeersveiligheid;
- de eenduidigheid echter niet ten koste van verkeersveiligheid mag worden ingesteld;

- om bovenstaande redenen de gemeente het niet verantwoord vindt om de bromfiet-ser op de rijbaan te laten rijden of in de voorrang over het fietspad;
- de bromfietser in de huidige situatie al niet op de rijbaan rijdt op de rotonde is gedaan omwille van de beperkte ruimte voor het op- en afrijden van het fietspad en de aan-wezigheid van een tweerichtings-fietspad op de Cereslaan;
- op de Cereslaan aan de westzijde een tweerichtingsfietspad is gelegen en aan de oostzijde een parallelweg die toegang biedt aan de aanliggende bedrijven;
- de parallelrijbaan aan de oostzijde niet verder doorloopt aan de noordzijde en hier de A59 niet kruist;
- fietsers en bromfietzers van en naar Oss altijd via de westzijde rijden over het twee-richtingsfietspad
- de Cereslaan een drukke weg met 10.300 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag (telling 2014) is en deze aansluiting geeft op de A59 en de verbindingsweg naar Oss is;
- het kruispunt met de Cereslaan en de afrit/toerit naar de A59 buiten de bebouwde kom is gelegen;
- het gedeelte tussen de rotonde met de Bosschebaan en de afslag A50 ongeveer 350 meter lang is en één aansluiting aanwezig is van de parallelweg met aanliggen-de bedrijven;
- aan de noordzijde bij de afslag A59 een fietsoversteek is gelegen;
- tussen de afslag A59 en de rotonde met de Bosschebaan het ongewenst is om bromfietzers te laten oversteken vanwege het drukke verkeer;
- bromfietzers in noordelijke richting halverwege de oversteek moeten maken naar het tweerichtings-fietspad aan de westzijde;
- de gemeente hier bewust geen aansluiting heeft gemaakt om te voorkomen dat fietsverkeer de Cereslaan oversteekt;
- een doorsteek voor alleen bromfietzers hier niet past omdat de kans dan aanwezig is dat ook fietsers hier gebruik van gaan maken;
- om deze reden een doorsteek voor bromfietzers op de Bosschebaan is aangelegd;
- de gemeente na de realisatie van de turborotonde de bromfietser op de Cereslaan niet op de rijbaan wil laten rijden en de huidige situatie daarom in stand laat;
- bromfietzers ook zwakkere verkeersdeelnemers zijn en het kruisen van bromfiet-sers over een drukke gebiedsontsluitingsweg geen goede combinatie is;
- het alternatief om bromfietzers op het fietspad te laten rijden een veiligere optie is voor zowel de Cereslaan als voor de rotonde;



- het treffen dan wel intrekken van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;
- de bovenvermelde maatregel wordt genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade te voorkomen of te beperken alsmede voor het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg;
- de maatregel bovendien wordt genomen om weggebruikers te beschermen en de veiligheid op de weg te verzekeren;
- overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemachtigde van de korpschef van de Politie Oost-Brabant;

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders besluiten:

1. Door het verwijderen van de borden uit bijlage 1 van het RVV 1990 de verkeersmaatregelen van de huidige rotonde op de kruising Cereslaan-Bosschebaan Heesch op te heffen:

- a. D1 (rotonde en verplichte rijrichting)
- b. B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg)
- c. Onderbord ob503ob04 (brom/fietsers in twee richtingen)
- d. G12a (brom/fietspad)
- e. D2 (verplichting rechts passeren van middengeleider)
- f. Haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990

2. Door het plaatsen van borden uit bijlage 1 van het RVV 1990 de verkeersmaatregelen in te stellen ten behoeve van de nieuwe turborotonde op de kruising Cereslaan-Bosschebaan Heesch:

- a. D1 (het aanduiden van de rotonde en verplichte rijrichting)
- b. B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de rotonde), in combinatie met haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, waarbij autoverkeer de voorrang geniet ten opzichte van brom/fietsers,
- c. G12a voor het aanwijzen van een brom/fietspad rondom de rotonde;
- d. D2 (verplichting rechts passeren van middengeleider)

Datum besluit: 10 november 2020

Burgemeester en wethouders,



Peggy Hurkmans Marieke Moorman
Secretaris Burgemeester

Bent u het niet eens met dit besluit?

U kunt binnen zes weken na verzenddatum bezwaar maken. Zorg dat uw brief het volgende bevat:

- uw naam, adres
- datum
- handtekening
- met welk besluit u het niet eens bent
- argumenten voor uw bezwaar

Richt uw bezwaarschrift aan burgemeester en wethouders, Postbus 19, 5384 ZG Heesch.

Bij spoed kunt u ook een voorlopige voorziening bij de rechtbank vragen. Meer informatie vindt u op onze website: www.bernheze.org/bezwaar.

Bijlage: concept-DO van de nieuwe turborotonde