

Consultatienota ontwerp verkeersbesluit

**Verkeersmaatregelen op de Eindhovenseweg-Zuid tussen het
Wilhelminakanaal en de gemeentegrens Eindhoven**

**Ontwerp verkeersbesluit gedateerd op 13 juli 2012
Gepubliceerd op 17 juli 2012 in 'Groeiend Best'**

Vastgesteld in de collegevergadering van 18 december 2012



Inleiding

De ontwerp verkeersbesluiten zijn gedateerd op 13 juli 2012. Op 17 juli 2012 zijn op de gemeentepagina in het weekblad 'Groeiend Best' de ontwerp verkeersbesluiten gepubliceerd aangaande de verkeersmaatregelen op de Eindhoveneweg-Zuid. Er zijn drie ontwerp verkeersbesluiten genomen, te weten:

- 1) verkeersmaatregelen op de Eindhoveneweg-Zuid voor het gedeelte gelegen binnen de bebouwde kom;
- 2) verkeersmaatregelen op de Eindhoveneweg-Zuid voor het gedeelte gelegen buiten de bebouwde kom;
- 3) Opheffen van de bushaltes gelegen ter hoogte van Eindhoveneweg-Zuid.

Belanghebbenden zijn gedurende zes weken na publicatie in de gelegenheid gesteld om bij het college een zienswijze kenbaar te maken.

Er zijn geen zienswijzen ontvangen over de verkeersbesluiten 'verkeersmaatregelen op de Eindhoveneweg-Zuid voor het gedeelte gelegen binnen de bebouwde kom' en 'opheffen van de bushaltes gelegen ter hoogte van Eindhoveneweg-Zuid'.

Tegen het ontwerp verkeersbesluit 'verkeersmaatregelen op de Eindhoveneweg-Zuid voor het gedeelte gelegen buiten de bebouwde kom' zijn in totaal drie zienswijzen ingediend, die door vijf personen zijn ondertekend. Hieronder wordt een samenvatting per zienswijze gegeven gevolgd door een reactie van het college. Bij deze consultatienota zijn twee bijlagen.

Zienswijzen

Zienswijze 1

Afzender: bewoner Paulus Potterstraat te Best

Kenmerk brief gemeente Best: P112-05064

Datum binnenkomst: 1 augustus 2012

Zienswijze is ontvankelijk

Samenvatting

Mevrouw Rutten maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid van de fietsers op de fietsstraat, omdat vrachtwagens van en naar All Tyre BV over de fietsstraat moeten rijden. De kans op een ongeluk acht mevrouw zeer groot, omdat het blikveld in een vrachtwagen beperkt is. Zij verzoekt om de vrachtwagens via de hoofdweg een uitvoegstrook naar All Tyre B.V. af te laten slaan (enkel voor vrachtwagens/bestemmingsverkeer).

Reactie college

De Eindhovenseweg-Zuid is heringericht volgens het principe Duurzaam Veilig. Inrichten van wegen volgens dit principe draagt bij aan de verkeersveiligheid. Hierbij moeten verschillen in snelheid, richting en massa van voertuigen zoveel als mogelijk worden vermeden. De Eindhovenseweg - Zuid is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/h.

Op de wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog (80 km/h) en moeten conflicten met grote verschillen in snelheid worden voorkomen. Afslaand en oprijdend verkeer van een perceel of ondergeschikte zijweg, dienen te worden gebundeld op een parallelweg. Op een parallelweg vindt uitwisseling van verkeer tussen percelen en zijwegen plaats.

In de reconstructie van de Eindhovenseweg-Zuid is gekozen voor een parallelstructuur met een maximum snelheid van 30 km/uur. De snelheidsverschillen tussen weggebruikers worden op de parallelwegen beperkt, zodat weggebruikers veilig van richting kunnen veranderen. Weggebruikers hebben immers voldoende tijd om te anticiperen op onverwachte verkeerssituaties.

Bij het afwikkelen van gemotoriseerd verkeer via de parallelweg weegt het verkeersveiligheidsvoordeel van homogeniteit in snelheid en richting van het verkeer op de hoofdrijbaan op tegen het massaverschil tussen fietsers en zwaar verkeer op de parallelweg. Om de volgende redenen vinden we de voordelen van de parallelweg ook in dit geval opwegen tegen de nadelen:

- De Eindhovenseweg – Zuid is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 2x2 rijstroken. Deze weg kenmerkt zich door een (ook voor een gebiedsontsluitingsweg) hoge intensiteit van het autoverkeer. Weggebruikers verwachten door het wegbeeld in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten op de hoofdrijbaan geen op- en afrijdend verkeer. Enkele doorsteken zijn om deze reden in 2006 verwijderd. De overgebleven doorsteken, een fietsdoorsteek en, in overleg met de busmaatschappijen, de bushaltes, worden in de reconstructie verwijderd.
- Handboek Wegontwerp deel Gebiedsontsluitingswegen schrijft als eis voor het toepassen van 2x2 rijstroken dat er geen erfaansluitingen mogen voorkomen op de hoofdrijbaan.
- in de bestaande situatie komt het voor dat vrachtverkeer van de linkerrijstrook van de hoofdrijbaan gebruikmaken om de in- en uittit in- en uit te draaien.
- het aandeel van het vrachtverkeer is relatief beperkt (circa 25 vrachtwagens per etmaal (op basis van overlegde gegevens van All Tyre B.V.). Hierin moet worden meegenomen dat een deel van deze vrachtwagens 's nachts arriveert. Het conflict tussen fietsverkeer en vrachtverkeer is hierdoor tot een minimum beperkt.

Gezien bovenstaande is er geen aanleiding om het ontwerp verkeersbesluit aan te passen.

Zienswijze 2

Afzender: Bewoners Patrijslaan te Best
Kenmerk brief gemeente Best: PI12-05279
Datum binnenkomst: 21 augustus 2012
Zienswijze is ontvankelijk

Samenvatting

De cursief gedrukte stukken zijn citaten uit de zienswijze, waarna deze zijn voorzien van een reactie door het college.

Het belangrijkste punt waar we naar aanleiding van dit ontwerpbesluit onze zienswijze tegen willen richten is de openstelling van de in te stellen fietsstraat voor alle categorieën weggebruikers (besluitonderdeel 5). Dat achten wij zeer bezwaarlijk, zeker wanneer we de gerealiseerde breedte van de fietsstraat in ogenschouw nemen. Die is slechts 3,95 meter breed! Dat is veel te smal wanneer bedacht wordt dat het blijkbaar de bedoeling is dat op die fietsstraat ook zwaar verkeer zoals vrachtwagens zou moeten gaan rijden. We zijn ervan overtuigd dat het instellen van een fietsstraat waarbij alle verkeerscategorieën van deze straat gebruik moeten gaan maken een grote inbreuk is op de verkeersveiligheid. Dagelijks rijden vele honderden fietsers en bromfietzers over het fietspad dat nu een fietsstraat moet worden. Daar horen gewoonweg geen (zware) vrachtwagens op te rijden. We vinden het dan ook onaanvaardbaar als dat dit via het voorliggende besluit alsnog mogelijk zou worden gemaakt. Via de pers hebben we ook kennis genomen van de bezwaren van de firma All Tyre die dagelijks door enkele tientallen zware vrachtwagens wordt bezocht. Wij delen het bezwaar van deze firma dat niet met vrachtwagens van haar bedrijf via de fietsstraat moet worden gereden. Dat is niet verantwoord.

Reactie college

De Eindhovenseweg-Zuid is heringericht volgens het principe Duurzaam Veilig. Inrichten van wegen volgens dit principe draagt bij aan de verkeersveiligheid. Hierbij moeten verschillen in snelheid, richting en massa van voertuigen zoveel als mogelijk worden vermeden. De Eindhovenseweg - Zuid is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/h.

Op de wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog (80 km/h) en moeten conflicten met grote verschillen in snelheid worden voorkomen. Afslaand en oprijdend verkeer van een perceel of ondergeschikte zijweg, dienen te worden gebundeld op een parallelweg. Op een parallelweg vindt uitwisseling van verkeer tussen percelen en zijwegen plaats.

In de reconstructie van de Eindhovenseweg-Zuid is gekozen voor een parallelstructuur met een maximum snelheid van 30 km/uur. De snelheidsverschillen tussen weggebruikers worden op de parallelwegen beperkt, zodat weggebruikers veilig van richting kunnen veranderen. Weggebruikers hebben immers voldoende tijd om te anticiperen op onverwachte verkeerssituaties.

Bij het afwikkelen van gemotoriseerd verkeer via de parallelweg weegt het verkeersveiligheidsvoordeel van homogeniteit in snelheid en richting van het verkeer op de hoofdrijbaan op tegen het massaverschil tussen fietsers en zwaar verkeer op de parallelweg. Om de volgende redenen vinden we de voordelen van de parallelweg ook in dit geval opwegen tegen de nadelen:

- De Eindhovenseweg – Zuid is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 2x2 rijstroken. Deze weg kenmerkt zich door een (ook voor een gebiedsontsluitingsweg) hoge intensiteit van het autoverkeer. Weggebruikers verwachten door het wegbeeld in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten op de hoofdrijbaan geen op- en afrijdend verkeer. Enkele doorsteken zijn om deze reden in 2006 verwijderd. De overgebleven doorsteken, een fietsdoorsteek en, in overleg met de busmaatschappijen, de bushaltes, worden in de reconstructie verwijderd.
- Handboek Wegontwerp deel Gebiedsontsluitingswegen schrijft als eis voor het toepassen van 2x2-rijstroken dat er geen erfaansluitingen mogen voorkomen op de hoofdrijbaan.
- in de bestaande situatie komt het voor dat vrachtverkeer van de linkerrijstrook van de hoofdrijbaan gebruikmaken om de in- en uittit in- en uit te draaien.

- het aandeel van het vrachtverkeer is relatief beperkt (circa 25 vrachtwagens per etmaal (op basis van overlegde gegevens van All Tyre B.V.). Hierin moet worden meegenomen dat een deel van deze vrachtwagens 's nachts arriveert. Het conflict tussen fietsverkeer en vrachtverkeer is hierdoor tot een minimum beperkt.

Bij de inrichting van de parallelweg zijn alle elementen zo gekozen, dat een veilige menging van fiets- en vrachtautoverkeer mogelijk is.

Maatvoering fietsstraat

De maatvoering van de asfaltverharding is zo gekozen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Voor het waarborgen van de passeermogelijkheden van tegemoetkomende fietsers en vrachtverkeer hebben wij besloten een bermversteving aan te brengen van 0,25 meter breed. De totale bruikbare breedte van de fietsstraat bedraagt hiermee 4,20 meter. Fiets- en vrachtverkeer kunnen elkaar hierdoor op een veilige manier passeren.

Als uitgangspunt is gehanteerd dat een automobilist een fietser moet kunnen passeren en inhalen, waarbij de fietser op de rode rijloper blijft rijden. Bij vrachtwagens is het uitgangspunt gehanteerd dat deze uitsluitend een tegemoetkomende fietser kan passeren. In bijlage 1 is opgenomen hoe tot huidige maatvoering is gekomen.

We wijzen daarbij bovendien nog op een belangrijk punt. Destijds is bij gelegenheid van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan "Eindhovenseweg-Zuid" door het bewonersoverleg Villawijk/Koekoeksbos een zienswijze ingediend tegen de geplande omvorming van het fietspad tot een parallelweg. Met klem is gewezen op de gevaren die dit zou opleveren voor de verkeersveiligheid. De gemeente heeft toen aangegeven (in reactie op de zienswijze) dat die zienswijze zich ten onrechte tegen uitvoeringsaspecten van het bestemmingsplan richtte. Voor uitvoeringsaspecten zouden echter nog aparte verkeersbesluitprocedures moeten worden gevolgd, in het kader waarvan zienswijzen konden worden ingediend tegen verkeersveiligheidsaspecten. Wel merkt de gemeente dan - ter geruststelling van de indieners van de zienswijze - vervolgens reeds het volgende op ten aanzien van de aan te leggen fietsstraat (zie reactie op zienswijze 2c): "Fietsers mogen tweezijdig gebruik maken van de parallelweg. De parallelweg wordt uitgevoerd met een breedte van 5,0 m. De CROW-normering stelt dat erftoegangswegens buiten de bebouwde kom een verhardingsbreedte van minimaal 4,5 meter moeten hebben. Hieraan wordt voldaan. "

Voorgenoemde citaat is heel duidelijk. Er zou een fietsstraat komen van 5 meter breed. Die fietsstraat is echter niet gerealiseerd. De fietsstraat is meer dan 1 meter smaller uitgevoerd. Toch wordt desondanks door de gemeente thans aangegeven dat men een fietsstraat wil instellen waarop alle categorieën weggebruikers zijn toegestaan. Dat is niet alleen een theoretische mogelijkheid. De gemeente wil het bedrijf All Tyre ook daadwerkelijk via deze fietsstraat gaan laten rijden met alle vrachtwagens. Dat is volstrekt onverantwoord. De gemeente moet beseffen dat dit tot levensgevaarlijke situaties aanleiding kan geven.

Reactie college

Het bestemmingsplan "Eindhovenseweg-Zuid" kent ter plaatse van de parallelweg de bestemming 'Verkeer'. In deze bestemming wordt niet gesproken over minimale maatvoering van wegen. Maatvoering van wegen is ook niet een aspect dat in een bestemmingsplan vastgelegd wordt. Wel bepaalt de breedte van de bestemming 'Verkeer' welke breedte van de totale weg maximaal is toegestaan. Het gaat hier om toelatingsplanologie. De breedte van de parallelweg is hiermee niet in strijd.

Gelijktijdig met het bestemmingsplan is ook de nota van zienswijzen door de gemeenteraad vastgesteld. In tegenstelling tot de regels en de verbeelding gaat dit niet om een juridisch bindend onderdeel van het bestemmingsplan. In deze nota is er kennelijk voor gekozen om de zienswijzen zo volledig mogelijk te beantwoorden. Dit betekent dat in de beantwoording zelfs gesproken wordt over de op dat moment gedachte breedte van de parallelwegen. Indertijd was de gedachte om de parallelweg uit te voeren met een breedte van 5 meter. De gemeenteraad heeft echter opdracht gegeven een fietsstraat met minimale breedte te ontwerpen, zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Dit heeft ons doen besluiten voor een breedte van

4,20 meter te kiezen. Reden is dat met deze maatvoering de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en het inhalen van vrachtwagens niet wordt gefaciliteerd.

Voorts is van belang dat de destijds vastgestelde zienswijzennota niet afkomstig is van het college van burgemeester en wethouders, het ter zake van verkeersbesluiten bevoegde bestuursorgaan. Reeds om die reden kon en kan aan de hierin vervatte uitingen geen vertrouwen worden ontleend omtrent de inrichting van de fietsstraat.

Elkaar passerende en inhalende fietsers en bromfietzers worden geconfronteerd met grote vrachtwagens op de fietsstraat die bovendien ook nog moeten invoegen (bij de kruising bij het kanaal) en moeten indraaien (bij All Tyre). De kans dat hierdoor ongevallen worden veroorzaakt is beslist niet denkbeeldig.

Reactie college

De parallelweg is voor verkeer komend vanaf de hoofdrijbaan bereikbaar via de uitvoegstrook gelegen na de kruising Eindhoveneweg-Zuid / Terraweg / De Dieze. Deze uitvoegstrook kent een lengte van 30 meter. Deze biedt voldoende ruimte voor het opstellen van een vrachtwagen. Bij het oprijden van de parallelweg kan de vrachtchauffeur stilstaan op de uitvoegstrook, totdat de verkeerssituatie het toelaat de fietsstraat veilig op te rijden. Voor een vrachtwagenchauffeur is er voldoende overzicht op de parallelweg.

Opgemerkt moet worden dat een rechtstreekse ontsluiting van het perceel van All Tyre BV tot een verkeersonveilige situatie leidt. Een vrachtwagen moet namelijk bij het afdraaien van de hoofdrijbaan sterk afremmen op een wegvak waar het achteropkomend verkeer dit niet verwacht. Dit druist in tegen de principes van Duurzaam Veilig.

Gezien het vorenstaande verzoeken wij de gemeente via deze zienswijze om alsnog af te zien van het voorstellen om op het genoemde weggedeelte een fietsstraat in te stellen waarbij deze open wordt gesteld voor alle verkeersdeelnemers. Zwaar verkeer zoals vrachtwagens dient daar in ieder geval van te worden uitgezonderd. Verder is het instellen van de fietsstraat temeer prematuur nu de breedte van de fietsstraat zoals die thans is uitgevoerd te smal is en ook in strijd komt met de eerder door de gemeente toegezegde breedte van 5 meter en ook met de CROW-normering waarnaar de gemeente zelf verwijst.

Reactie college

Op basis van uw zienswijze zien wij geen aanleiding ons besluit om de parallelweg open te stellen voor alle weggebruikers te herzien.

Zienswijze 3

Afzender: bedrijf gevestigd aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid te Best
Kenmerk brief gemeente Best: PI12-05236
Datum zienswijze: 14 augustus 2012
Datum binnenkomst: 17 augustus 2012
Zienswijze is ontvankelijk

Samenvatting

De zienswijze ingediend door Flipse Izeboud Advocaten wordt hieronder puntsgewijs behandeld. De cursief gedrukte teksten betreffen citaten uit de zienswijze. Na ieder punt wordt door het college hierop een reactie gegeven.

IV onderdelen zienswijze

Punt 1, bladzijde 3 en 4

Allereerst geldt dat de gemeente op geen enkele manier duidelijk heeft gemaakt waarom de verkeersveiligheid is gediend met het beëindigen van de rechtstreekse ontsluiting van het perceel van cliënten op de hoofdrijbaan en het laten rijden van vrachtverkeer van cliënten via de in te stellen fietsstraat (en het in dat kader openstellen van de fietsstraat voor alle categorieën weggebruikers). De gemeente heeft zich ook niet geconfronteerd met het onbetwiste feit dat de huidige situatie nimmer tot ongevallen heeft geleid waarbij vrachtwagens van cliënten betrokken zijn geweest. Dit laatste klemmt temeer nu deze situatie zich zoals gezegd al sinds 1982 voordoet. Ook in de door de gemeente ter inzage gelegde stukken ontbreken gegevens waaruit cliënten kunnen afleiden waarom de huidige situatie onveilig zou zijn. Op dit punt is het besluit dus reeds onzorgvuldig voorbereid en ontbreekt tevens een deugdelijke motivering.

Reactie college

De Eindhovenseweg-Zuid is heringericht volgens het principe Duurzaam Veilig. Inrichten van wegen volgens dit principe draagt bij aan de verkeersveiligheid. Hierbij moeten verschillen in snelheid, richting en massa van voertuigen zoveel als mogelijk worden vermeden. De Eindhovenseweg - Zuid is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/h.

Op de wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoog (80 km/h) en moeten conflicten met grote verschillen in snelheid worden voorkomen. Afslaand en oprijdend verkeer van een perceel of ondergeschikte zijweg, dienen te worden gebundeld op een parallelweg. Op een parallelweg vindt uitwisseling van verkeer tussen percelen en zijwegen plaats.

In de reconstructie van de Eindhovenseweg-Zuid is gekozen voor een parallelstructuur met een maximum snelheid van 30 km/uur. De snelheidsverschillen tussen weggebruikers worden op de parallelwegen beperkt, zodat weggebruikers veilig van richting kunnen veranderen. Weggebruikers hebben immers voldoende tijd om te anticiperen op onverwachte verkeerssituaties.

De heer Veenbrink van SOAB BV constateert in de analyse ten behoeve van in te dienen zienswijze inzake verkeersbesluit fietsstraat Eindhovenseweg-Zuid te Best (kenmerk 28410.00.10) het volgende: *"In zijn algemeenheid zijn de opgesomde verkeerskundige principes correct, maar toegepast op dit concrete geval is het geconstateerde echter pertinent onjuist. In het hele betoog in deze paragraaf wordt namelijk totaal niet stil gestaan bij het feit dat er een te krappe fietsstraat is gerealiseerd wat onherroepelijk tot conflicten leidt."*

SOAB BV concludeert hiermee dus dat het toepassen van een parallelstructuur (en hiermee opheffen van de rechtstreekse ontsluiting van het perceel van All Tyre BV op de hoofdrijbaan) volgens verkeerskundige principes correct is. Op het punt betreffende de krappe fietsstraat wordt ingegaan onder zienswijze punt 2 en bijlage 1.

De dekkingsvraag van geregistreerde ongevallen is beperkt, omdat niet alle ongevallen worden geregistreerd (met name bij uitsluitend materiële schade). Uit de geregistreerde ongevalgegevens blijkt dat in de periode

2001 tot en met 2011 zich geen ongevallen ter hoogte van de uitrit van All Tyre B.V. hebben voorgedaan. Echter gezien het feit dat de Eindhoveneweg-Zuid voor 1991 als rijksweg fungeerde is het niet aannemelijk dat zich in de periode van 1982 tot 2011 geen ongevallen hebben voorgedaan.

Ongeacht of op deze locatie ongevallen hebben voorgedaan, heeft dit geen invloed op de wijze waarop de Eindhoveneweg-Zuid is heringericht. Immers is de richtlijn dat wegen volgens het principe Duurzaam Veilig worden ingericht. Duurzaam Veilig richt zich op het voorkomen (preventie) van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

Punt 2, (bladzijde 4 en 5, dit punt kent vijf subpunten, welke puntsgewijs van een reactie zijn voorzien)

De gemeente wenst onder meer door het openstellen van de huidige fietspaden voor alle categorieën weggebruikers cliënten te dwingen om voortaan haar perceel met de vrachtwagens (en overig verkeer) te bereiken via de fietsstraat. Het profiel van deze fietsstraat is qua breedte echter totaal niet afgestemd op het gebruik door zware (lange) vrachtwagencombinaties. De fietsstraat heeft thans een breedte van slechts 3,95 m. Het ontwerpbesluit maakt verder geen melding van de breedte van de fietsstraat, zodat cliënten uit dienen te gaan van de breedte zoals die er op dit moment is (de fietsstraat is namelijk al gerealiseerd). Ter onderbouwing van het feit dat de breedte niet voldoet wijzen cliënten puntsgewijs op het volgende:

- In het rapport dat de gemeente heeft laten uitbrengen door Goudappel Coffeng wordt meermaals gesproken over een benodigde breedte van 4,2 m, maar zelfs deze breedte wordt momenteel niet gehaald. De fietsstraat is slechts 3,95 meter breed. Een alsnog aan te brengen bermverharding tot 4,2 m (waarover het ontwerpbesluit slechts in de overwegingen rept, zonder verdere breedteaanduidingen) is volstrekt niet afdoende, aangezien de zware vrachtwagens onherroepelijk zullen wegzakken, omdat een bermverharding een deugdelijke fundering mist (i.t.t. de fietsstraat zelf). De overwegingen bij het ontwerpbesluit reppen voorts over "een totale verhardingsbreedte van 2,75 meter, waarvan 3 meter rode rijloper en 0.6 meter brede zwarte strook aan weerszijden hiervan". Los van het feit dat deze zinsnede tegenstrijdig is geldt in ieder geval dat de fietsstraat slechts een breedte heeft van 3,95 meter. Een voorgenomen verbreding van de fietsstraat is gesteld noch gebleken.*

Reactie college

De maatvoering van de asfaltverharding is zo gekozen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Voor het waarborgen van de passeermogelijkheden van tegemoetkomende fietsers en vrachtverkeer hebben wij besloten een bermversteving aan te brengen van 0,25 meter breed. Deze bermversteving wordt dusdanig gefundeerd dat het wegzakken van zware vrachtwagens wordt voorkomen. In het 'Handboek Wegontwerp, deel erftoegangswegen' staat dat bij een maximale intensiteit van 70 voertuigen/etmaal zwaar verkeer op zandgrond, zelfs zonder bermverharding, voldoende stabiliteit wordt geboden. All Tyre B.V. geeft in haar zienswijze aan dat circa 25 vrachtwagencombinaties per etmaal het perceel aandoen. De intensiteiten van vrachtverkeer op de fietsstraat liggen onder de maximaal gestelde intensiteit.

De totale bruikbare breedte van de fietsstraat bedraagt 4,20 meter. Deze breedte biedt voldoende ruimte om fiets- en vrachtverkeer elkaar op een veilige wijze te kunnen passeren. Gezien het gestelde in het Handboek Wegontwerp, deel erftoegangswegen over de draagkracht van de zandgrond zouden passeermogelijkheden van tegemoetkomende fietsers en vrachtverkeer zonder het aanbrengen van een bermverharding ook zijn gewaarborgd. Echter willen wij middels het aanbrengen van de bermversteving een uitwijkmogelijkheid voor vrachtverkeer aanbieden en hun stimuleren om hiervan gebruik te maken. Mocht fietsstraat inclusief de bermversteving onvoldoende ruimte beiden dan kan het vrachtverkeer gebruik maken van de berm, aangezien deze voldoende draagkracht biedt.

In het ontwerp verkeersbesluit is in de zinsnede "een totale verhardingsbreedte van 2,75 meter, waarvan 3 meter rode rijloper en 0.6 meter brede zwarte strook aan weerszijden hiervan" inderdaad sprake van een tegenstrijdigheid. De totale verhardingsbreedte betreft namelijk 3,95 meter, waarvan 2,75 meter rode rijloper met aan weerszijden een 0,6 meter zwarte strook. Naast deze totale verhardingsbreedte wordt nog een

bermversteving van circa 0,25 meter aangebracht, waarmee de totale bruikbare breedte op 4,20 meter bedraagt. Deze bermversteving moet nog worden aangebracht.

Tweede opsommingsteken (bladzijde 4)

- *Het eerdergenoemde rapport van Goudappel Coffeng stelt voorts dat de fietsstraat qua breedte wel zou voldoen, maar men haalt deze stelling onderuit door een tabel op p. 8 waarin onder lb een breedte wordt voorgeschreven van 4,9 m. Zie in dat verband ook het gestelde op pagina 5 van het rapport van SOAB d.d. 9 augustus 2012. Laatstgenoemde maatvoering sluit ook geheel aan bij de door SOAB berekende breedte van circa 5 m voor een situatie waarin vrachtwagens dienen te rijden op een fietsstraat waarop tevens in twee richtingen door (brom)fietsers wordt gereden (zie p. 3 rapport SOAB 4 april 2012).*

Reactie college

De maatvoering van de asfaltverharding is zo gekozen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. De totale bruikbare breedte van de fietsstraat bedraagt 4,20 meter. Deze breedte biedt voldoende ruimte om fiets- en vrachtverkeer elkaar op een veilige wijze te kunnen passeren. In bijlage één is de maatvoering van de fietsstraat uitgewerkt.

In de tabel op pagina acht van het rapport van Goudappel Coffeng genoemde breedte (4,9 meter) betreft een breedte waarbij fietsers geen gebruik maken van de rabatstrook. In het geval van onze fietsstraat kunnen en dienen fietsers bij het passeren van een vrachtwagen gebruik te maken van de rabatstrook. Gezien het feit dat op de parallelweg uitsluitend gebruik is gemaakt van verschillende kleuren asfalt doen fietsers dit ook.

In de rapportage van SOAB is ervan uitgegaan dat de fietser te allen tijde gebruik blijft maken van de rode rijloper. Daarentegen maken fietsers op onze fietsstraat wel gebruik van de rabatstroken bij het passeren van een vrachtwagen. Deze zijn namelijk in asfalt uitgevoerd, waarbij geen maatregelen zijn genomen om het comfort te verlagen. Echter kan vrachtverkeer fietsverkeer in dezelfde richting niet inhalen, omdat in dit geval de fietser gebruik blijft maken van de rode rijloper. Bijkomend voordeel is dat het toepassen van een minimale breedte een beperkte snelheid van het verkeer tot gevolg heeft.

Derde opsommingsteken (bladzijde 4)

- *SOAB heeft er tevens op gewezen dat de door de gemeente zelf aangehouden CROW-normering een minimale breedte voorschrijft van 4,5 m, uitgaande van een "fietsstraat met fietsers meer middenop" waarvan in casu sprake is (zie CROW-publicatie 230 uit april 2006, overgelegd als bijlage 1 bij het rapport van SOAB van 9 augustus 2012). De breedte van de fietsstraat komt dus ook gewoon in strijd met de minimaal aan te houden breedte voor een dergelijke fietsstraat op basis van de CROW-norm. Daar komt bij dat in geval van gebruik van deze fietsstraat door zwaar vrachtwagenverkeer zoals gezegd een breedte van ongeveer 5 m zou dienen te worden aangehouden (zie eveneens rapport SOAB 9 augustus 2012).*

Vierde opsommingsteken (bladzijde 4)

- *Laatstgenoemde maatvoering sluit ook geheel aan bij de door SOAB berekende breedte van circa 5 m voor een situatie waarin vrachtwagens dienen te rijden op een fietsstraat waarop tevens in twee richtingen door (brom)fietsers wordt gereden (zie p. 3 rapport SOAB 4 april 2012).*

Reactie college

SOAB stelt dat de minimale profielbreedte voor de fietsstraat is gebaseerd op verouderde gegevens en verwijst voor de onderbouwing van deze stelling naar CROW-publicatie 230 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'. Deze publicatie is inderdaad van een recentere datum dan Publicatie 216 'Fietsstraten'. De informatie in 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' is echter geen actualisatie of wijziging van de informatie uit de publicatie 'Fietsstraten', maar een vereenvoudigde versie ervan. De rapportage 'Fietsstraten' beschrijft de opbouw van het profiel uit verschillende elementen; in 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' is dit vereenvoudigd tot een algemeen toepasbare standaard maat.

In onze situatie is gezocht naar de minimale maat die ter plekke kan worden gerealiseerd, zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Het één op één toepassen van de door SOAB aangehaalde richtlijn is niet toereikend. Op onze fietsstraat is namelijk geen sprake van rabatstroken met discomfort. Fietzers zullen hierdoor wel gebruikmaken van de volledige beschikbare verhardingsbreedte. Daarnaast dient een vrachtwagen zijn snelheid te verminderen, aangezien deze mogelijk van de berm gebruik kan maken. Deze lagere snelheid heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De smallere fietsstraat heeft ook een positief effect op het autoverkeer, aangezien de verharding visueel smaller oogt, waardoor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag blijft.

Vijfde opsommingsteken (bladzijde 4 en 5)

- *Met de verwijzing naar de fietsstraat in Oss snijdt Goudappel Coffeng zichzelf alleen maar meer in de vingers. SOAB heeft er in haar nadere rapportage van 9 augustus 2012 op gewezen dat er bij die fietsstraat inderdaad voor een soortgelijk profiel is gekozen, met één essentieel verschil, namelijk de breedte. Onder verwijzing naar een als bijlage 2 overgelegde kopie wijst SOAB erop dat de breedte van deze fietsstraat deels 5,2 m en deels zelfs 5,7 m. bedraagt. Daarmee vormt de fietsstraat in Oss alleen maar een bewijs temeer van de onjuistheid van de door de gemeente Best aangehouden breedte van 3,95 m. Gezien al het vorenstaande komt het ontwerpbesluit in strijd met de door de gemeente zelf aangehouden CROW-normen en derhalve tevens in strijd met het vertrouwensbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel. Tevens ontbreekt op dit punt een deugdelijke motivering.*

Reactie college

De fietsstraat in Oss is aangehaald om aan te tonen dat het principe fietsstraat in deze situatie goed voldoet. Voor een fietsstraat met rabatstroken en/of met eenrichtingsverkeer zoals langs de Eindhoveneweg-Zuid, geldt dat deze in ieder geval bij een autoverkeersintensiteit tot 50 mvt/h [circa 500 mvt/etm] goed blijkt te voldoen.

Het vergelijken van de fietsstraat langs de Eindhoveneweg-Zuid met de fietsstraat in Oss op het gedeelte waar sprake is van een breedte van 5,7 meter is niet mogelijk. De inrichting en uitgangspunten van de fietsstraat komen namelijk niet overeen. Op de fietsstraat in Oss is namelijk gebruik gemaakt van een verhoogde middengeleider met aan beide zijden een rode rijloper en rabatstrook, zoals is weergegeven in figuur 1. Daarnaast is deze fietsstraat voor alle weggebruikers in twee richtingen berijdbaar.

Het gedeelte van de fietsstraten met gelijke inrichting zoals de parallelwegen langs Eindhoveneweg-Zuid kent deels een breedte van 5,20 meter. Echter zijn er ook smallere gedeeltes. Zoals de Zonnebloemstaat met een breedte van 4,30 meter, waarop voor alle weggebruikers tweerichtingsverkeer van kracht is.



Figuur 1: fietsstraat breedte 5,20 meter Oss



Figuur 2: fietsstraat breedte 4,30 meter Oss

Gelet op het feit dat het verkeersbesluit open staat voor bezwaar en beroep, stellen wij dat deze besluitvorming wel degelijk zorgvuldig en rechtszeker is. Tevens is sprake van een gemotiveerd besluit. Gemotiveerd is gekozen voor een breedte van de parallelweg van 4,20 meter met een asfaltverharding van 3,95 meter. Daar waar gesproken wordt over strijdigheid met het vertrouwensbeginsel kan worden gesteld er geen voorgeschreven inrichtingsprincipe bestaat. Hierbij moet worden opgemerkt dat juridisch gezien de fietsstraat gelijk is aan een straat in een verblijfsgebied.

Punt 3 (bladzijde 5)

Het onder het vorige punt naar voren gebrachte bezwaar klemmt temeer wanneer bedacht wordt dat de gemeente bij gelegenheid van de behandeling van de zienswijzen die waren ingediend tegen het bestemmingsplan "Eindhovenseweg- Zuid" (vastgesteld in de raadsvergadering van 31 januari 2011) onder meer het volgende heeft opgemerkt omtrent de breedte van de te realiseren fietsstraat: "De parallelweg wordt uitgevoerd met een breedte van 5,0 m. De CROW-normering stelt dat erftoegangswegens buiten de bebouwde kom een verhardingsbreedte van minimaal 4,5 meter moeten hebben. Hieraan wordt voldaan." Een duidelijker bewijs van het feit dat de in de praktijk gerealiseerde fietsstraat van 3,95 meter breed niet voldoet is wat cliënten betreft niet voorhanden. De gemeente geeft zelf aan de CROW-normering te volgen en stelt nota bene dat de breedte van de fietsstraat 5,0 meter zal bedragen. Nu de gemeente evenwel de ontsluiting van cliënten wil afsluiten en haar dwingen op een - ook blijkens voorgenoemde eerdere toezeggingen van de gemeente zelf - veel te krap uitgevoerde in te stellen fietsstraat te gaan rijden geldt dat ook om die reden het voorgenomen besluit van de gemeente onzorgvuldig en in strijd met haar eigen beleid moet worden geacht. Bovendien is het ontwerpbesluit om die reden eveneens in strijd met het vertrouwensbeginsel. Cliënten mochten er immers op vertrouwen dat de gemeente zich bij het aanleggen en instellen van de fietsstraat zou houden aan haar eigen toezeggingen. Let wel: de gemeenteraad zelf heeft middels het vaststellen van het bestemmingsplan en het vaststellen van de reacties op de ingediende zienswijze de eerdergenoemde breedte van de fietsstraat voor haar rekening genomen. Zij kan daar thans in haar ontwerpbesluit (gelezen in combinatie met de achterliggende stukken en de inmiddels gerealiseerde breedte van 3,95 m) niet eenzijdig op terugkomen. Ook het rechtszekerheidsbeginsel verzet zich daartegen. Ondanks het feit dat cliënten de gemeente reeds eerder op dit schriftelijk vastgelegde uitgangspunt hebben gewezen wordt daar in het ontwerpbesluit geheel aan voorbij gegaan, hetgeen maakt dat het ontwerpbesluit tevens in strijd komt met het motiveringsbeginsel.

Reactie college

Het bestemmingsplan "Eindhovenseweg-Zuid" kent ter plaatse van de parallelweg de bestemming 'Verkeer'. In deze bestemming wordt niet gesproken over minimale maatvoering van wegen. Maatvoering van wegen is ook niet een aspect dat in een bestemmingsplan vastgelegd wordt. Wel bepaalt de breedte van de bestemming 'Verkeer' welke breedte van de totale weg maximaal is toegestaan. Het gaat hier om toelatingsplanologie. De breedte van de parallelweg is hiermee niet in strijd.

Gelijktijdig met het bestemmingsplan is ook de nota van zienswijzen door de gemeenteraad vastgesteld. In tegenstelling tot de regels en de verbeelding gaat dit niet om een juridisch bindend onderdeel van het bestemmingsplan. In deze nota is ervoor gekozen om de zienswijzen zo volledig mogelijk te beantwoorden. Dit betekent dat in de beantwoording zelfs gesproken wordt over de mogelijke breedte van de parallelwegen. Indertijd was de gedachte om de parallelweg uit te voeren met een breedte van 5 meter. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven een fietsstraat met minimale breedte te ontwerpen, zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Dit heeft ons doen besluiten te kiezen voor een breedte van 4,20 meter. Reden is dat met deze maatvoering de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en het inhalen van vrachtwagens niet wordt gefaciliteerd.

Punt 4 (bladzijde 5 en 6)

Door SOAB is voorts gewezen op de verkeersonveilige situatie die ontstaat ter plaatse van de gerealiseerde doorsteek bij het kanaal. Overigens bevestigt ook Goudappel Coffeng dat die situatie "minder optimaal" is. Dat is echter erg zacht uitgedrukt. SOAB heeft er op gewezen dat die situatie ronduit onoverzichtelijk en gevaarlijk is. Direct na de 2 kruispunten moeten vrachtwagens via een korte doorsteek naar de fietsstraat rijden, zulks terwijl de weg voor en na de kruisingen lager ligt. Dat leidt tot een verhoogde risico van kop-staartbotsingen met alle gevolgen van dien. Daarbij komt dan het risico op botsingen met (brom)fietsers uit twee richtingen, waarbij het risico nog wordt vergroot aangezien voor een chauffeur (brom)fietsers komende vanaf De Dieze gemakkelijk over het hoofd kunnen worden gezien. Door het maken van een doorsteek vanaf de hoofdrijbaan wordt bovendien het gestelde voordeel van het instellen van een fietsstraat in combinatie met het afsluiten van de doorsteek van cliënten feitelijk ongedaan gemaakt. Immers in plaats van de doorsteek bij cliënten ontstaat er een doorsteek bij eerdergenoemde kruisingen. Een doorsteek die overigens – in tegenstelling tot de doorsteek bij cliënten - juist onoverzichtelijk en gevaarlijk is. Cliënten verwijzen in dat verband eveneens naar de beide rapportages van SOAB. De gemeente verantwoordt zich op geen enkele wijze voor deze keuze, hetgeen eveneens in strijd komt met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie college

De parallelweg is voor verkeer komend vanaf de hoofdrijbaan bereikbaar via de uitvoegstrook gelegen na de kruising Eindhoveneweg-Zuid / Terraweg / De Dieze. Deze uitvoegstrook kent een lengte van 30 meter. Deze biedt voldoende ruimte voor het opstellen van een vrachtwagen. Bij het oprijden van de parallelweg kan de vrachtchauffeur stilstaan op de uitvoegstrook, totdat de verkeerssituatie het toelaat de fietsstraat veilig op te rijden. Voor een vrachtwagenchauffeur is er voldoende overzicht op de parallelweg.

Opgemerkt moet worden dat een rechtstreekse ontsluiting van het perceel van All Tyre BV tot een verkeersonveilige situatie leidt. Een vrachtwagen moet namelijk bij het afdraaien van de hoofdrijbaan sterk afremmen op een wegvak waar het achteropkomend verkeer dit niet verwacht. Dit druist in tegen de principes van Duurzaam Veilig.

In deze is er geen sprake van een strijdigheid met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel, aangezien op grond van principe Duurzaam Veilig de keuze van de parallelstructuur is gemotiveerd.

Punt 5 (bladzijde 6)

Voorts is de fietsstraat qua zicht vrijwel gelijk aan het fietspad dat loopt vanaf de kruising met de Willem de Zwijgerlaan. Alleen de rabatstrook moet duidelijk maken dat het fietspad op enig moment overgaat in een fietsstraat. In het eerste rapport van Goudappel Coffeng staat onder 3.6 vermeld: "De aangebrachte asmarkering wekt sterk de indruk van een fietspad. We bevelen aan deze asmarkering hier niet toe te passen". Daarmee bevestigt deze rapporteur de door cliënten geconstateerde onduidelijkheid. Overigens is deze zinssnede in het tweede rapport van Goudappel Coffeng om onduidelijke redenen weggelaten. Ook op dit punt ontbreekt aan het ontwerpbesluit een deugdelijke motivering.

Reactie college

Ter hoogte van de fietsstraat worden fietsers geattendeerd op het eindigen van het verplichte (brom)fietspad, middels borden G12b. Vanaf dit moment kunnen fietsers dus andere weggebruikers verwachten buiten de categorieën verkeersdeelnemers die zijn toegestaan op het verplichte (brom)fietspad. Daarnaast worden fietsers en de overige verkeersdeelnemers geattendeerd op de fietsstraat, waar auto's te gast zijn, middels informatieve bebording (zie figuur 3).

De asmarkering is behouden om fietsverkeer te attenderen op het tweerichtingsverkeer voor fietsers.



Figuur 3: bebording fietsstraat

Punt 6 (bladzijde 6 en 7)

Clënten hebben geregeld te maken met vroeg of heel laat arriverende (buitenlandse) vrachtwagens. Die dienen te wachten totdat het bedrijf van cliënten geopend is. Zonder enig probleem is daar sinds jaar en dag de asfaltstrook gelegen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad voor gebruikt. Thans wil de gemeente een parkeerverbod instellen, althans het bepaalde in besluitonderdeel 10 lijkt daarop te wijzen (hoewel de exacte aanduiding van het gebied waarvoor het parkeerverbod geldt voor cliënten onduidelijk is). Een deugdelijke grond daarvoor ontbreekt. In het eerste rapport van Goudappel Coffeng werd gesteld dat parkeren langs de rijbaan verboden zou zijn (paragraaf 3.9). Clënten hebben dat bij gelegenheid van het gevoerde kort geding gemotiveerd betwist. Vervolgens keert ook deze opmerking in het tweede rapport van Goudappel Coffeng niet terug. In plaats daarvan wordt daarin onder paragraaf 3.8 betoogd dat parkeren zo nodig moet worden uitgesloten, waarbij een afweging dient te worden gemaakt tussen de overlast die de vrachtauto's zouden kunnen veroorzaken en de zwaarte van de maatregel. Overlast is echter gesteld noch gebleken. Toch is de gemeente in het kader van de voorgenomen verwijdering van de asfaltstrook voornemens een parkeerverbod in te stellen, althans cliënten gaan daar op basis van het voorliggende ontwerpbesluit vooralsnog van uit. Dit voornemen is echter volstrekt niet deugdelijk gemotiveerd en lijkt slechts ingegeven te zijn door het feit dat de gemeente de hele asfaltstrook wenst te verwijderen in het kader van de voorgenomen afsluiting van de doorsteek. Dat daarmee tevens de parkeergelegenheid voor de vrachtwagens die cliënten bezoeken wordt weggenomen neemt de gemeente klaarblijkelijk voor lief. Het parkeerverbod dient dan enkel om te voorkomen dat vrachtwagens op de (smalle) fietsstraat gaan parkeren. Van een zorgvuldige afweging van alle bij het besluit betrokken belangen is evenwel geen sprake, hetgeen in strijd komt met artikel 3:4 Awb.

Reactie college

Het parkeerverbod wordt ingesteld aan beide zijden van de fietsstraat. Dit parkeerverbod dient ervoor te zorgen dat de volledige verhardingsbreedte beschikbaar blijft voor het verkeer, waardoor de verkeersveiligheid op de fietsstraat blijft gewaarborgd.

In de zienswijze wordt gesteld dat sinds jaar en dag de asfaltstrook gelegen tussen de hoofdrijbaan en het fietspad wordt gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens. In de figuren 4, 5 en 6 is de verharde strook weergegeven.



Figuur 4: verharde strook ter hoogte van All Tyre BV



Figuur 5: verharde strook ter hoogte van All Tyre B.V.



Figuur 6: bushalte aan westzijde Eindhovenseweg-Zuid

Een groot gedeelte van de asfaltstrook betrof een bushalte buiten de rijbaan (voor het opheffen van deze bushalte is op 13 juli 2012 eveneens een ontwerp verkeersbesluit genomen). Ter hoogte van bushaltes is het niet toegestaan op een afstand van minder dan 12 meter van het bord stil te staan, uitgezonderd voor het onmiddellijk laten in- en uitstappen van passagiers. (zie artikel 23 lid e van het Reglement verkeerstekens en -regels 1990).

Na de bushalte zijn de in- en uitritten van All Tyre BV gelegen. In artikel 24 lid c. van het RVV 1990 is bepaald dat ter hoogte van een in- en uitrit een parkeerverbod van kracht is. Ongeacht of het voertuig in bezit is van de eigenaar van het perceel / danwel daar haar bestemming heeft. Langs de Eindhovenseweg-Zuid staan bomen, waardoor er voor vrachtwagencombinaties geen mogelijkheid bestaat in de berm te parkeren (buiten de bebouwde kom mag op een voorrangsweg niet op de rijbaan worden geparkeerd (zie artikel 24 lid c. van het RVV 1990). All Tyre B.V. wordt dan ook geenszins geschaad bij het instellen van een parkeerverbod aan de weerszijden van de fietsstraat.

Het besluit is dus gemotiveerd en op zorgvuldige wijze tot stand gekomen met inachtneming van de betrokken belangen. Er is dus geen sprake van een strijdigheid met artikel 3:4 Awb.

Punt 7 (bladzijde 7)

Het ontwerpbesluit maakt voorts melding van gevoerd overleg met de Regiopolitie Brabant Zuid-Oost, afdeling B.O.S. Wat de uitkomst van dit overleg is en in hoeverre de politie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid opmerkingen heeft gemaakt omtrent het voorgenomen besluit blijkt niet uit dit ontwerpbesluit. Dit laatste klemmt temeer wanneer bedacht wordt dat cliënten in een eerder stadium gewezen hebben op het feit dat een politieagent in bijzijn van medewerkers van de gemeente zijn zorg kenbaar heeft gemaakt over het voor-nemen van de gemeente om vrachtwagenverkeer over de fietsstraat toe te staan. In hoeverre deze zorg in het overleg door de politie naar voren is gebracht blijkt nergens uit. Het ontwerpbesluit komt op dit punt dan ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie college

De politie is in het gehele traject van de reconstructie Eindhovenseweg-Zuid bevraagd en heeft in deze ook geadviseerd. Dit wordt door de heer Van Gestel, netwerkinspecteur politie Best, bevestigd middels de brief van 13 juli 2012. In dit traject heeft de politie geen zorgen geuit over de verkeersveiligheid en de parallelweg voor alle weggebruikers open te stellen.

Zoals hierboven aangetoond heeft op grond van artikel 24 lid a. van het BABW overleg plaatsgevonden met de politie. Er is dus geen sprake van strijdigheid met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Punt 8 (bladzijde 7)

Bij het voornemen tot het instellen van de fietsstraat en het daarmee verbonden voornemen tot afsluiting van de rechtstreekse ontsluiting van cliënten op de Eindhovenseweg-Zuid heeft de gemeente voorts geen rekening gehouden met de onmogelijkheid voor cliënten om met lange vrachtwagens haar perceel op te draaien en van haar perceel te vertrekken. De draaicirkel is volstrekt ontoereikend. Dat geldt reeds voor de vrachtwagens van 18,5 meter en eens te meer voor de vrachtwagens van 25,25 meter die soms bij het perceel van cliënten arriveren. Vanuit de hoofdrijbaan is de indraai goed en veilig te maken. Vanuit de fietsstraat is dat onmogelijk. Bovendien is die situatie ook zeer verkeersonveilig aangezien bij de indraai- en uitdraaipogingen fietsers en bromfietzers links en rechts de vrachtwagens passeren, hetgeen tot zeer verkeersonveilige situaties leidt. Ondanks het feit dat cliënten dit meermaals hebben geïllustreerd en dit ook door medewerkers van de gemeente is erkend houdt de gemeente zonder nadere motivering aan haar voornemen vast. Ook op dat punt komt haar voorgenomen besluit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie college

In de bijlage 2 zijn tekeningen toegevoegd met draaicirkels van verschillende vrachtwagencombinaties. Hieruit blijkt dat het opdraaien en afdraaien van het perceel naar de parallelweg mogelijk blijft.

Binnen Nederland zijn standaard LZV gebieden bepaald, waarbinnen door het Rijkswaterstaat voor het Wegverkeer (RDW) ontheffingen voor deze combinaties worden afgegeven. Uit gegevens van het RDW blijkt dat het voor LZV's niet is toegestaan de specifieke locatie van All Tyre B.V. te bereiken. De fietsstraat is daarom ontworpen voor vrachtwagencombinaties met een lengte van 18,75 meter, aangezien LZV's geen gebruik mogen maken van de rijbaan.

Opgemerkt moet worden dat een rechtstreekse ontsluiting van het perceel van All Tyre BV tot een verkeers- onveiligere situatie leidt. Een vrachtwagen moet namelijk bij het afdraaien van de hoofdrijbaan sterk afremmen op een wegvak waar het achteropkomend verkeer dit niet verwacht. Dit druist in tegen de principes van Duurzaam Veilig. Hierdoor bestaat een zeer reële kans op kop-staart botsingen. Daarnaast is de impact van een ongeval op deze locatie groter, aangezien de snelheid van het verkeer hoog ligt (80 km/uur).

Tevens kan de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer niet worden gewaarborgd. Er ontstaat hier een conflictpunt, aangezien een afdraaiende vrachtwagen ook de parallelweg moet kruisen.evens zal dit mogelijk- kerwijs gepaard gaan met een hogere rijsnelheid.

Op de fietsstraat rijden fietsers voor of achter de vrachtwagen. Indien een vrachtwagen afslaat moet deze dit tijdig aangeven met de richtingaanwijzer. Achteropkomend verkeer en tegemoetkomend verkeer dient hierop te anticiperen, zodat een vrachtwagen veilig de parallelweg kan afdraaien.

Punt 9 (bladzijde 7)

De vrachtwagenchauffeurs die bij cliënten arriveren zijn voor een aanzienlijk deel afkomstig uit het buitenland. Temeer nu de doorsteek naar de fietsstraat pal achter de kruisingen is gelegen (hetgeen hiervoor ook reeds gememoreerd is) zullen chauffeurs veelal doorrijden op de hoofdrijbaan en pas ter hoogte van cliënten constateren dat zij het perceel niet rechtstreeks kunnen bereiken. Dit zal tot allerlei verkeersgevaarlijke situaties aanleiding geven, waaronder het stoppen op de hoofdrijbaan teneinde de weg te gaan vragen bij cliënten. Ook deze onduidelijkheid - die eens te meer voor de vele verschillende buitenlandse chauffeurs zal gelden - is bij het ontwerpbesluit niet in rekening gebracht, zulks ondanks het feit dat in het rapport van het SOAB ook op dit punt met nadruk is gewezen.

Reactie college

All Tyre BV kan de verkeersonveilige situaties zoals onder punt 9 in de zienswijze beschreven op de hoofdrijbaan voorkomen door de expeditiebedrijven op de hoogte te stellen van de gewijzigde verkeerssituatie en routing naar haar perceel. Daarop kunnen deze bedrijven hun chauffeurs instrueren en worden deze situaties ter hoogte van All Tyre BV voorkomen. Tevens mag worden aangenomen dat buitenlandse chauffeurs veelal op navigatiesystemen rijden, welke binnen afzienbare tijd zijn voorzien van de nieuwe verkeerssituatie. Tot deze tijd zullen weggebruikers middels het plaatsen van tijdelijke bebording worden geattendeerd op de gewijzigde verkeerssituatie en routing richting All Tyre BV.

Bladzijde 7 en 8

Ten slotte benadrukken cliënten nogmaals dat het rijden met zware, lange vrachtwagens over een relatief lange fietsstraat van circa 1 km met een veel te smal profiel van 3,95 m volstrekt onverantwoord en zeer verkeersonveilig is. Een fietsstraat zoals de gemeente die heeft ontworpen en zoals zij die middels het voorliggende ontwerpbesluit wil instellen (opengesteld voor alle categorieën weggebruikers) is dan ook om alle voorgenoemde redenen niet aanvaardbaar. Wanneer daarbij bedacht wordt dat op grond van artikel 185 WvW een risicoaansprakelijkheid bestaat voor eigenaren en houders van motorrijtuigen die betrokken raken bij een verkeersongeval waar schade wordt toegebracht aan niet door dat motorvoertuig vervoerde personen of zaken (bijvoorbeeld fietsers), dan is tevens duidelijk hoe groot en concreet het belang voor cliënten is om niet via deze verkeersonveilige fietsstraat te moeten (gaan) rijden.³ Hoezeer de kwetsbare verkeersdeelnemers daarbij juridisch in bescherming worden genomen blijkt wel uit de jurisprudentie over artikel 185 WvW. Ook als bijvoorbeeld een fietser verkeersfouten maakt, dan nog is een bestuurder van een motorrijtuig in de meeste gevallen aansprakelijk. Maar bovendien heeft te gelden dat de gemeente zelf dit risico niet moet willen nemen. Nogmaals benadrukken cliënten dat de bestaande situatie in alle afgelopen tientallen jaren nimmer tot ongevallen heeft geleid.

Reactie college

De opmerkingen met betrekking tot artikel 185 WvW staan niet bij de 9 punten van de zienswijzen opgesomd, maar wordt ter aanvulling genoemd om te benadrukken dat vrachtwagens bij ongevallen bijna altijd verplicht zijn tot schadevergoeding en al in een zwakke positie zitten. Mocht er iets gebeuren, dan zijn zij dus bijna altijd schadeplichtig, ook al zijn ze niet verantwoordelijk voor het ongeval.

Dit is juist, artikel 185 WvW regelt de speciale bescherming van 'zwakke verkeersdeelnemers' bij een aanrijding met een 'sterke verkeersdeelnemer'. Specifieker regelt dit artikel de aansprakelijkheid van de eigenaar en de houder van een motorrijtuig bij een aanrijding met een niet-motorrijtuig (zoals fietsers, voetgangers, huzen, vangrails, bomen en zelfs trams en treinen -deze categorie voertuigen zijn namelijk geen motorrijtuigen in de zin van de Wegenverkeerswet). De aansprakelijkheid op grond van artikel 185 WvW is een vorm van risicoaansprakelijkheid, omdat schuld of verwijtbaarheid niet hoeft te worden aangetoond om een verplichting tot schadevergoeding vast te stellen.

Het aangehaalde arrest (LJN: BK7592, Rechtbank Utrecht, 258877 / HA ZA 08-2453), gaat over een vrachtwagen die een uitrit uitrijdt en daar een fietser aanrijdt. Ondanks dat de fietser op de stoep reed, was de vrachtwagenchauffeur toch aansprakelijk voor de schade die bij het ongeval is toegebracht.

In het geval van de situatie ter hoogte van All Tyre B.V. heeft dit geen invloed. Vrachtwagens die nu vanaf de inrit de fietsstraat op moeten draaien of vanaf de hoofdrijbaan over de fietsstraat moeten rijden, betekent dat er in alle gevallen een mogelijk conflict bestaat. De aanrijding had in beide gevallen kunnen plaatsvinden en het klopt, gemotoriseerd verkeer is dan in beginsel aansprakelijk, tenzij er sprake is van overmacht.

De Nederlandse wetgever heeft nu eenmaal bepaald dat de zwakke verkeersdeelnemers beschermd worden. Dit verandert niets aan de feitelijke situatie ter plekke.

Op basis van uw zienswijze en onze hiervoor gegeven reacties zien wij geen aanleiding het af te zien van het voor alle categorieën weggebruikers openstellen van de fietsstraat of andere besluiten te heroverwegen.

Zienswijze 4

Afzender: bedrijf gevestigd aan de westzijde van de Eindhovenseweg-Zuid te Best
Kenmerk brief gemeente Best: PI12-05365
Datum zienswijze: 29 augustus 2012
Datum binnenkomst: 29 augustus 2012
Zienswijze is niet-ontvankelijk

Samenvatting

In dit schrijven wordt door de indiener verzocht de door zijn advocaat reeds ingediende zienswijze (zie zienswijze 3) door te sturen aan de gemeenteraad. Daarnaast zijn zeven zienswijzen bijgevoegd, welke door 23 personen zijn ondertekend. Deze zienswijzen hebben exact dezelfde inhoud als zienswijze 2 in deze consultatienota.

Reactie

De brief is op 29 augustus 2012 gedateerd en op dezelfde dag bij ons binnengekomen. De termijn om zienswijzen in te dienen is eindigde op dinsdag 28 augustus 2012. Deze zienswijze zou daartoe niet ontvankelijk verklaard moeten worden, echter is, zoals ook gesteld in de brief, deze zienswijze reeds eerder kenbaar gemaakt aan het college van burgemeester en wethouders middels zienswijze 3 van deze consultatienota.

Er is niet gebleken dat de indiener van deze zienswijze de personen van de in de bijlagen opgenomen zienswijzen vertegenwoordigd. Daarnaast zijn de in de bijlage opgenomen zienswijzen niet afzonderlijk bij het college van burgemeester en wethouder ingediend. Deze zienswijzen dienen daarom niet-ontvankelijk te worden verklaard. Overigens wordt in deze consultatienota op de inhoud van deze zienswijzen ingegaan onder zienswijze 2.

Bijlage 1: maatvoering fietsstraat

Een fietsstraat kan op verschillende wijzen worden ingericht. De breedte van de fietsstraat langs de Eindhovenseweg-Zuid is bepaald door het principe 'de fietser midden op' te hanteren. In het principe 'fietsers midden op' is er sprake van een rode rijloper en aan weerszijden hiervan een zwarte rabatstrook. Dit stimuleert dat fietsers meer in het midden van het wegprofiel rijden en hierdoor beter opvallen.

De maatvoering van de asfaltverharding is zo gekozen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Als uitgangspunt is gehanteerd dat een automobilist een fietser moet kunnen passeren en inhalen, waarbij de fietser op de rode rijloper blijft rijden. Bij vrachtwagens is het uitgangspunt gehanteerd dat deze uitsluitend een tegemoetkomende fietser kan passeren. Hieronder is de maatvoering van de fietsstraat uiteengezet.

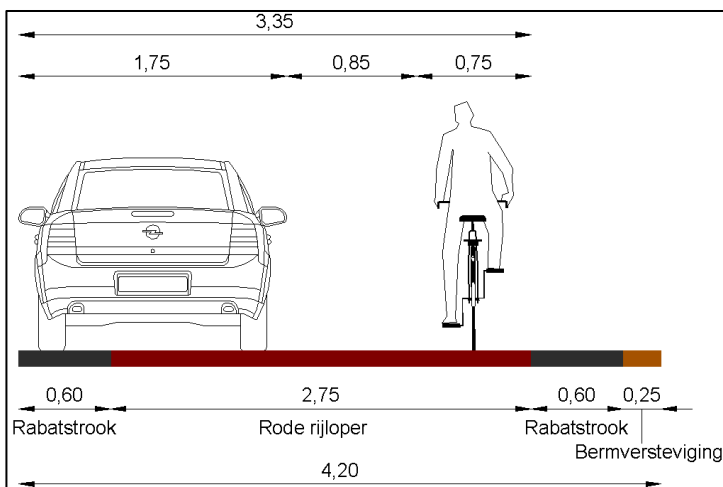
Benodigde breedte fietser / auto

Op de fietsstraat bestaan er twee verschillende ontmoetingskansen tussen fietserverkeer en autoverkeer. Autoverkeer kan fietsers tegenkomen en kan fietsverkeer inhalen. In beide situaties is de benodigde breedte bij passeren of inhalen gelijk. De plaats van de weggebruikers op de fietsstraat verschilt per situatie. Dit wordt hieronder uiteengezet.

Benodigde breedte bij inhalen en passeren fietsverkeer en autoverkeer betreft:

- maatsegment auto (1,75 m) + vrije ruimte (0,85 m) + maatsegment fiets (0,75 m).

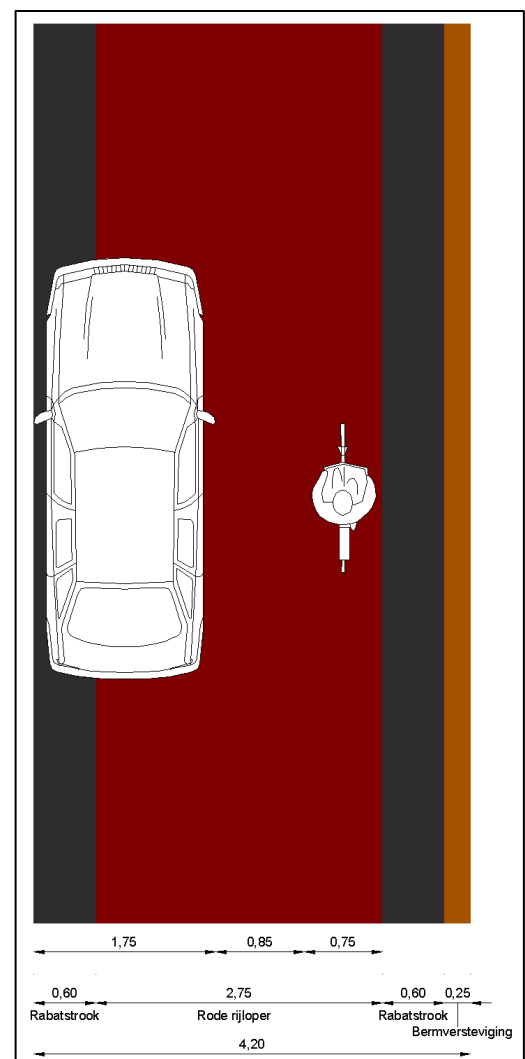
De benodigde breedte betreft 3,35 meter (zie figuur 7).



Figuur 7: fietsverkeer en autoverkeer richting Eindhoven

Op de beschikbare asfaltverharding is het voor autoverkeer dus mogelijk fietsers in te halen, waarbij fietsverkeer op de rode rijloper (dus middenop) blijft fietsen en autoverkeer gebruik maakt van de rabatstrook (zie figuur 8). De beschikbare breedte moet zoveel als mogelijk tegengaan dat automobilisten fietsers 'snel' inhalen. Zij worden nu gedwongen rustig te rijden alvorens in te halen. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

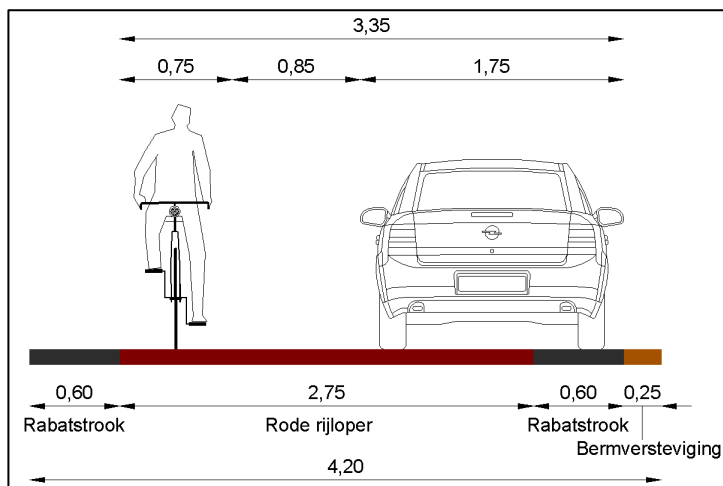
Daarnaast heeft het principe fietsers middenop tot gevolg dat fietsers beter zichtbaar zijn. Zij rijden immers midden op de rijbaan in plaats van aan de zijkant. Daarnaast hebben fietsers



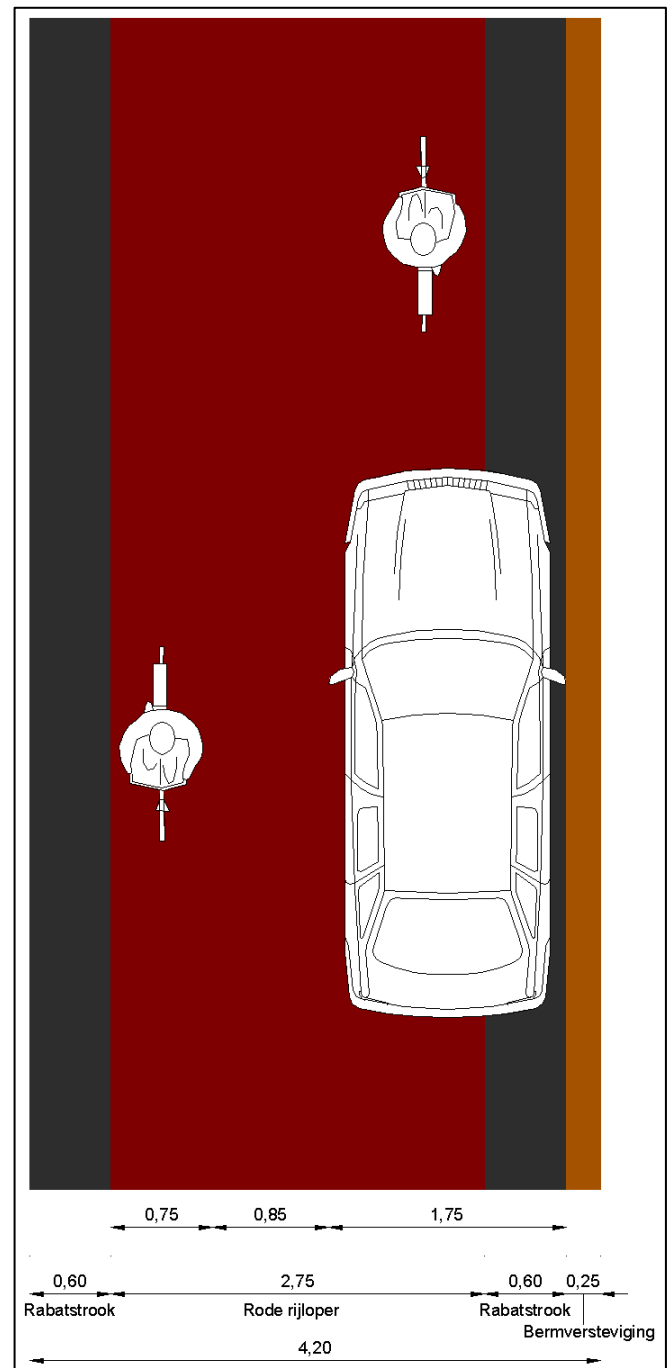
Figuur 8: plaats op de weg bij inhalen fietsverkeer door autoverkeer

bij het inhalen door autoverkeer de mogelijkheid om uit te wijken naar rechts.

Ook in het geval van tegemoetkomend fietsverkeer blijft fietsverkeer middenop de fietsstraat rijden (zie figuur 10). Autoverkeer dient dan van de rabatstrook gebruik te maken. In figuur 9 is het dwarsprofiel weergegeven. Zoals in het dwarsprofiel is weergegeven kan autoverkeer uitsluitend fietsverkeer inhalen als er geen sprake is van tegemoetkomend fietsverkeer.



Figuur 9 Fietser richting Best en autoverkeer richting Eindhoven



Figuur 10: visualisatie plaats autoverkeer en fietsverkeer

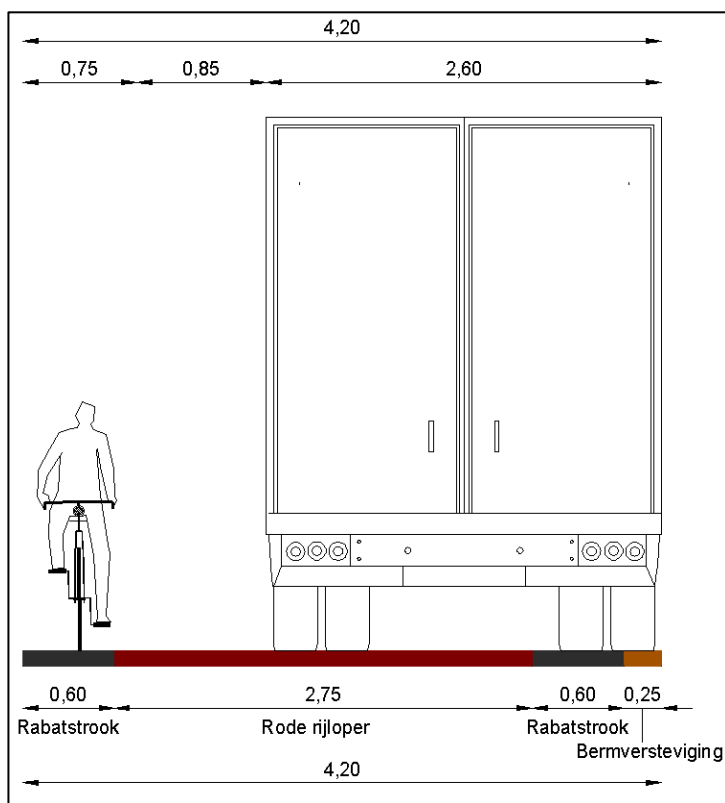
Benodigde breedte fietsverkeer – vrachtverkeer

Op de fietsstraat krijgt vrachtverkeer te maken met tegemoetkomend fietsverkeer. In deze situaties moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn voor het passeren van deze weggebruikers. Hieronder is de benodigde breedte gegeven:

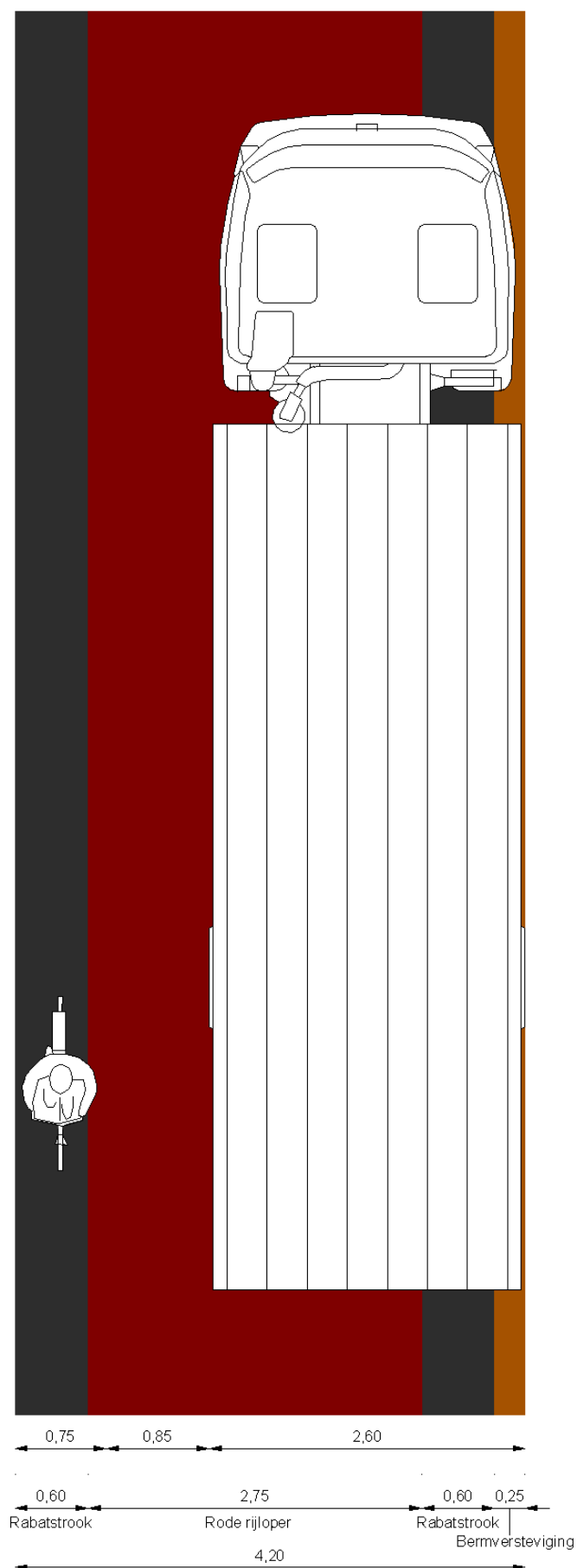
- maatsegment fietser (0,75 m.) + vrije ruimte (0,85 m.) + maatsegment vrachtwagen (2,60 m.).
De benodigde breedte betreft 4,20 meter (zie figuur 12).

Op de fietsstraat rijden fietsers middenop. Hierdoor is het voor vrachtverkeer niet mogelijk om fietsverkeer te passeren. De totale rijbreedte van de fietsstraat betreft 4,20 meter. Aangezien fietsverkeer middenop rijdt is 3,35 meter (rabatstrook + rode rijloper) beschikbaar. Vrachtwagens zullen hierdoor achter het fietsverkeer moeten blijven rijden en wordt het gedrag 'auto te gast' gestimuleerd (zie figuur 13).

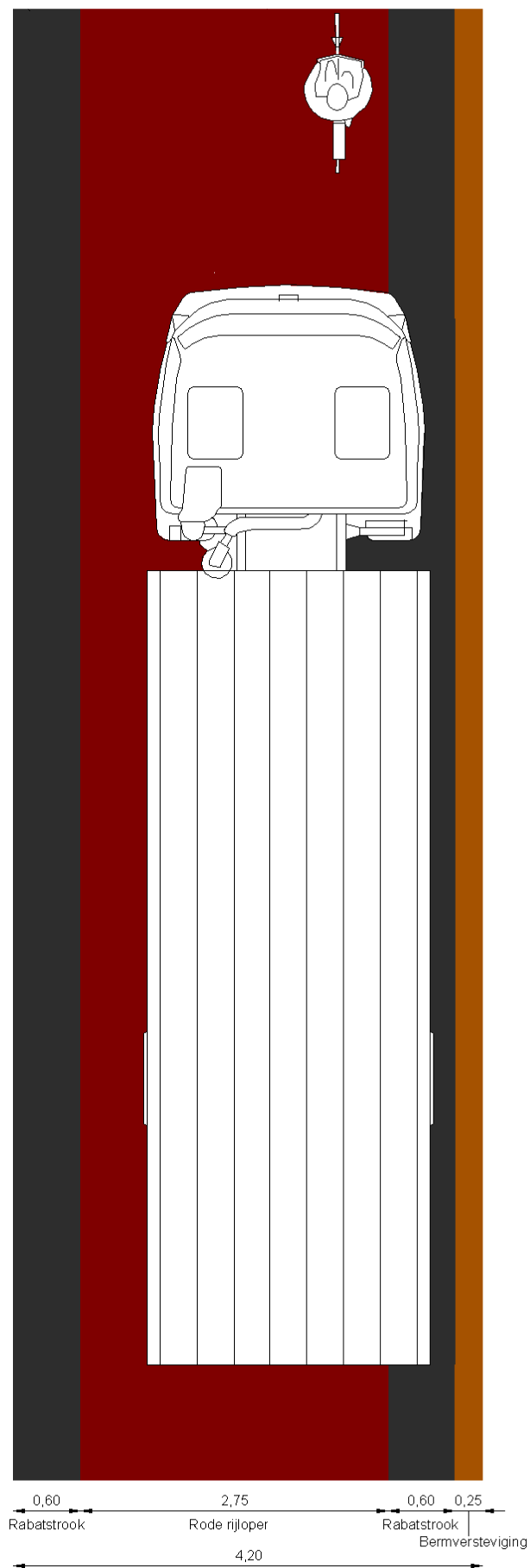
In het geval van tegemoetkomend fietsverkeer moet een vrachtwagen zover als mogelijk opschuiven naar de rechterzijde van het wegprofiel (hierbij wordt dus gebruik gemaakt van de rabatstrook en de bermversteving) en de fietsers schuift gezien uit zijn richting ook zover mogelijk naar rechts op. Op dat moment rijdt zowel de fietser als vrachtwagen over de rabatstrook (zie figuur 13). Dit is acceptabel gezien het beperkte aandeel vrachtverkeer op de fietsstraat en daarmee de beperkte ontmoetingskans tussen vrachtverkeer en fietsverkeer. Ook kunnen weggebruikers dergelijke verkeerssituaties verwachten, bijvoorbeeld in 30 km/uur zones in een centrum gebied.



Figuur 11: Fietser richting Best en vrachtverkeer richting Eindhoven



Figuur 12: plaats op de weg passeren fietsverkeer - vrachtverkeer



Figuur 13: plaats op de weg fietsverkeer – vrachtverkeer richting Eindhoven

Bijlage 2: rijcurves vrachtwagens parallelweg