



# InnovA58

## Uitwerking wensen omgeving Best – Batadorp - Ekkersweijer



### 1. De snelheid verlagen op knooppunt Ekkersweijer en Batadorp naar 100km/u

Zowel vanuit het wettelijk kader als vanuit ontwerp-technische invalshoek is het niet mogelijk om de maximum snelheid op dit deel van de A58 terug te brengen naar 100 km/u.

#### Wettelijk kader

De maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen bedraagt 130 km/u (artikel 21 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)). Het RVV 1990 is een algemene maatregel van bestuur die op basis van de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 13) is opgesteld om nadere regels betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers op te stellen. De maximumsnelheid is daarmee wettelijk verankerd. Uitgangspunt is daarmee 130 km/u. Hiervan kan worden afgeweken als 'belangen van verkeerswetgeving' dit vereisen (artikel 2 Wegenverkeerswet 1994). Om de maximumsnelheid te wijzigen is namelijk een verkeersbesluit nodig en daarbij moeten de belangen van verkeerswetgeving in de afweging worden betrokken.

De belangen zijn:

- \* Verkeersveiligheid;
- \* Het beschermen van 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.

#### Verder:

- \* Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
  - \* Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
- Dit betreft uitsluitend redenen van algemeen belang.

#### Ontwerp-technisch

Een wegontwerp is gebaseerd op een ontwerpsnelheid. We kennen in Nederland de ontwerpsnelheden 120-90-70-50. Een hoofdrijbaan van een autosnelweg wordt altijd ontworpen op 120 km/u. De maximumsnelheid kan wel afwijken, als gevolg van allerlei factoren.

Pas wanneer de maximumsnelheid ook op of onder 90 km/u wordt vastgesteld, kan een lagere ontwerpsnelheid worden gekozen.

De lengte van in- en uitvoegstroken op een hoofdrijbaan kent geen verschil tussen een maximumsnelheid van 130 km/u en 100 km/u. Pas wanneer een ontwerpsnelheid van 90 km/u gehanteerd wordt, kan de lengte van in- en uitvoegstroken worden gereduceerd.

De lengtes van de weefvakken zijn dynamisch bepaald. Dat betekent dat we de thans te krappe weefvakken hebben verlengd tot wat maximaal haalbaar is. Vervolgens is het weefvak doorgerekend met FOSIM (dynamisch model waarbij rijgedrag nagebootst wordt) om te toetsen op doorstroming. Het verkorten van alle afstanden met 100/120<sup>ste</sup> is te rigouzeus en zal ervoor zorgen dat de doorstroming niet meer gehaald wordt. Een weggebruiker heeft ongeveer 300m nodig om een rijstrook over te steken. Bij een 3+2 weefvak zoals bij Best ligt, zijn drie rijstrookwisselingen nodig om vanaf de hoofdrijbaan de afrit nog te halen. Dat geeft meer dan de 800m die nu in de plannen aanwezig is. Er is ook nog veel verkeer dat vanuit Den Bosch en Nijmegen komt en 2 rijstroken naar links moet oversteken om naar Tilburg te willen. De voorwegwijzers die al op de randweg staan, zijn hier dan ook van groot belang. Het verkorten van het weefvak zal ertoe leiden dat weggebruikers meer verrast worden door de tijd die ze gegund is om van rijstroken te wisselen. Gevolg is dat er meer riskante manoeuvres worden verricht waarbij het overige verkeer moet remmen en ontwijken. Daarmee wordt de capaciteit van de gehele A58 op het spel gezet.

## 2. Energie opwekken uit het asfalt

In het innovatiespoor dat binnen InnovA58 loopt is deze manier van energie opwekken onderzocht. Dit blijkt voor nu nog niet realiseerbaar. Er wordt wel gekeken of er met behulp van Europese subsidie een proef gedaan kan worden.

## 3. Diversiteit in de aanplanting bij Ekkersweijer om monoculturen in beplanting te vermijden

Het kenmerkende boskarakter van Ekkersweijer dient teruggebracht te worden en waar mogelijk versterkt. Door de dichtheid aan bomen verdwijnt het overzicht over de verkeersknoop en domineert infrastructuur minder in de wegbeleving. De verbreding en de aanleg van het nieuwe viaduct hebben grootschalige kap als gevolg. Overal waar

bomen verdwijnen wordt terug geplant (licht groen op de kaart) zo dicht als mogelijk op de randverharding. Deze aanplant heeft een boskarakter en zorgt voor de aanblik van een bosrand met verschillende lagen vegetatie. De aanplant bestaat uit diverse inheemse soorten loofbomen en heesters, aansluitend bij de aanwezige vegetatie.

## 4. Verkeersveiligheid borgen in de verbindingsboog van de A58 naar de A2 (ri. Den Bosch)

De betreffende boog wordt in het nieuwe ontwerp aangepast. Deze boog zal aan alle veiligheidseisen voldoen, waardoor deze verkeersveiliger wordt.

## 5. De beekloop Ekkersrijt versterken en opwaarderen

Een natuurlijke zone van tussen de 50m en 100m breed is een buffer tussen het bedrijventerrein en de rijbanen tussen Ekkersweijer en Batadorp. Door de zone stroomt de beek Ekkersrijt. Deze beekzone is beeldbepalend vanaf de rijksweg en het bedrijventerrein. Maatregelen dienen genomen te worden om de kwaliteit van deze natuurlijke bufferzone te waarborgen. Gedeeltelijk functioneert de zone als waterberging. Voor het realiseren van een extra rijstrook moet het talud opschuiven. Onderaan het talud ligt een onderhoudspad voor de beek. Hiermee rekening houdend toont het kaartbeeld de nieuwe ligging van de beek. De beek behoudt zo veel mogelijk de huidige ligging en schuift minimaal op. Tussen het bedrijventerrein en de beek blijft daardoor ruimte voor infiltratie van water vanaf het bedrijventerrein.

## 6. Beplanting noordzijde van knooppunt Batadorp

De noordzijde wordt deels ingepland. De poelen in het gebied blijven behouden ten behoeve van de ecologie in dit gebied.

## 7. De onderdoorgang bij Bestsche Heide behouden

Deze onderdoorgang blijft behouden. Tijdens de realisatiefase zal de onderdoorgang tijdelijk minder goed toegankelijk zijn.

## 8. Goede ontsluiting de Mispelaar

De ontsluiting verloopt via het huidige wegennet. Door de nieuwe Wegenstructuur Brainportpark (Challengevariant) welke bij aansluiting Best aansluit op de A58 zal de ontsluiting van het gebied wel verbeteren.

## 9. Overwoekerend groen langs het Beatrixkanaal weghalen

De verbreding van de A58 zal tot gevolg hebben dat er een nieuwe brug ten zuiden van de huidige brug komt over het Beatrixkanaal. Het Beatrixkanaal en de begroeiing zijn in beheer van de gemeente Eindhoven.

#### 10. Reclamemast verplaatsen bij knooppunt Batadorp

De reclamemast staat buiten het werkgebied voor de verbreding van de A58. Er is daarom voor Rijkswaterstaat geen noodzaak om de reclamemast te verplaatsen.

#### 11. Terugbrengen van parallelweg (Oude Bestse Ploegstraat)

Deze parallelweg is in de huidige situatie niet meer in gebruik, deze situatie zal niet wijzigen als gevolg van de verbreding van de A58. De parallelweg wordt dus niet teruggebracht.

#### 12a. Aansluiting Best op een goede manier aansluiten op het onderliggend wegennet

De vormgeving van de aansluiting is in nauw overleg met alle relevante overheden, defensie en Philips tot stand gekomen. Hierin is ook de aansluiting op de 'Wegenstructuur Brainportpark' (Challenge-variant) meegenomen. Voorliggende variant geniet breed draagvlak en is bestuurlijk vastgesteld.

#### 12b. De realisatie van een volwaardige en veilige fietsvoorziening

De Erica tunnel krijgt een nieuw doorgang onder de A58 door. Deze wordt gecombineerd met een fietspad aan de oostzijde van de weg, waardoor de oorspronkelijke situatie weer hersteld wordt. De oorspronkelijke situatie is destijds aangepast door het fietspad te verplaatsen naar het kanaal. Dat was niet ideaal maar wel verkeersveiliger. Doordat de doorgang breder wordt en het fietspad vrij liggend wordt uitgevoerd ontstaat een sterk verbeterde situatie op het gebied van route-logica en veiligheid.

#### 12c. Houd bij het vernieuwen van viaducten bij Best rekening met slowlanes

De slowlanes blijven ook na verbreding van de A58 functioneren. Mogelijk dat er in de ombouwperiode sprake is van tijdelijke afsluiting of omleiding.

#### 12d. Afwikkeling van verkeer in relatie tot de BIC ontwikkeling

De aansluiting Best moet een stukje naar het westen verplaatst worden om ruimte te creëren voor wevend verkeer. Die ruimte is nodig omdat er meer rijstroken zijn waarover verkeer moet opschuiven. Het verplaatsen is afgestemd met de plannen voor 'Wegenstructuur Brainportpark' (de Challengevariant), de ontsluitingsweg voor de ontwikkelingen rondom Eindhoven Airport en de BIC.

De kruispunten rondom aansluiting Best zijn getoetst op doorstroming. Aan de hand van deze resultaten zijn de kruispunten ingericht. In dit onderzoek is de ontwikkeling van het BIC en de extra arbeidsplaatsen die hier in de toekomst bij komen zijn meegenomen.

Meer weten? [InnovA58@rws.nl](mailto:InnovA58@rws.nl)

juli 2018