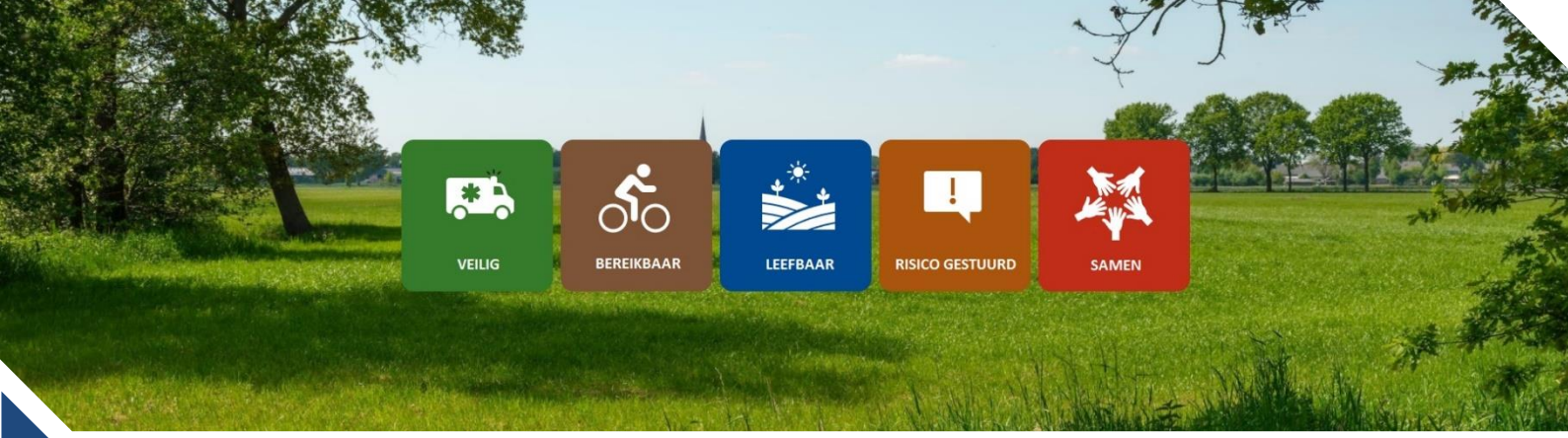
GEMEENTELIJKE VISIE MOBILITEIT

GEMEENTE BERGEIJK

2023-2026



Colofon

Titel:	Gemeentelijke Visie Mobiliteit
Auteurs(s):	Kevin Penninx, Stefan van Lith (IV-Infra)
Verantwoordelijk wethouder:	Mathijs Kuijken
Vaststelling college:	16 augustus 2022
Behandeling commissie GZ:	6 september 2022
Vaststelling gemeenteraad:	29 september 2022
Status:	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Beleidskader 6
   2.1 Verstedelijking- en Bereikbaarheidsopgave Brainportregio 2040 6
   2.2 Ontwikkelstrategie de Kempen en Mobiliteitsstrategie de Kempen 7
   2.3 Korte Termijn Maatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven 8
   2.4 Mobiliteitstransitie 9
   2.5 De risico gestuurde aanpak 9
3 Visie 10
   3.1 Gedragsverandering 10
   3.2 Coalitieakkoord 2022-2026 Samen bouwen aan een nog beter Bergeijk 11
   3.3 Samenwerking 12
   3.4 BORA IV 12
   3.5 Duurzaamheid en vitaliteit 13
4 Gemotoriseerd verkeer 14
   4.1 Mobiliteitstransitie 14
   4.2 Risicoanalyse 14
   4.3 Landbouwconvenant 15
   4.4 Uitgangspunten 15
   4.5 Wegcategorisering 16
   4.6 Projecten en opgaven 17
5 Fiets 18
   5.1 Mobiliteitstransitie 18
   5.2 Risicoanalyse 18
   5.3 Uitgangspunten 19
   5.4 Fietsambitie 19
   5.5 Fietsnetwerk gemeente Bergeijk 21
   5.6 Projecten en opgaven 21
6 Openbaar vervoer 22
   6.1 Mobiliteitstransitie 22
   6.2 Risicoanalyse 22
   6.3 Uitgangspunten 22
   6.4 De weg naar de OV-concessie 2026 23
   6.5 Projecten en opgaven 24
7 Voetgangers 25
   7.1 Mobiliteitstransitie 25
   7.2 Risicoanalyse 25
   7.3 Uitgangspunten 25
   7.4 Projecten en opgaven 25
8 Gedragsverandering 26
   8.1 Mobiliteitstransitie 26

8.2 Risicoanalyse 27
8.3 Uitgangspunten 27
8.4 VVN Groot Bergeijk 28
8.5 Projecten en opgaven 28
Bijlagen 30
1. Parkeerbeleid 30

1. Inleiding

In Bergeijk is het goed wonen. We hebben sterke, sociale, veilige en economisch robuuste dorpen. Onze inwoners voelen zich verbonden met hun leefomgeving en zijn hier over het algemeen zeer positief over. Bergeijk heeft dan ook veel te bieden: rust en ruimte op een steenworp afstand van de grote Brabantse steden en Brainport Eindhoven. Een gemeente met vitale bedrijven en een buitengewoon sterk verenigingsleven. Het zijn allemaal kernkwaliteiten van Bergeijk.

Balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
In Bergeijk willen we een goede balans vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Dit doen we vooral samen. Samen met onze burgers, samen met onze regiopartners. De fiets speelt hierbij een steeds belangrijkere rol. De fiets neemt de rol als hoofdvervoersmiddel over en is daarmee een belangrijk alternatief voor de auto. De gemeente heeft een hoge fietsambitie en wil daarmee één van de fietsgemeenten van Brabant worden. Bergeijk heeft de afgelopen jaren, maar zal ook de komende jaren, flink investeren in de realisatie van deze fietsambitie.

Nieuwe inzichten.
Belangrijke nieuwe inzichten zijn de mobiliteitstransitie, gedragsverandering en de risico gestuurde aanpak.

Met de mobiliteitstransitie willen we in de komende jaren bewerkstelligen dat de fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en maatwerkoplossingen een goed alternatief zijn voor het autogebruik. Als Bergeijk bieden we burgers de mogelijkheid om zich op een veilige en duurzame manier te verplaatsen, waarbij er voldoende alternatieven zijn voor de auto.

Gedragsverandering van de weggebruiker dient plaats te vinden om de mobiliteitstransitie te laten slagen. Daarnaast dient in het kader van met name notoir te hard rijden en sluipverkeer het gedrag van de weggebruiker aangepast te worden. De inrichting van de weg geeft daarbij voldoende herkenning voor de weggebruiker van het te verwachten gedrag. Weggebruikers dienen zich aan te passen aan de omgeving waarin ze zich bevinden. Gedragsverandering van weggebruikers draagt daarmee bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid van onze gemeente.

Door middel van een risico gestuurde aanpak sluiten we aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) van het Ministerie. In het verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

"Samen werken we aan een betrouwbaar, bereikbaar, leefbaar, veilig en robuust verkeerssysteem".

2. Beleidskader

De gemeente Bergeijk gelegen in de Brabantse Kempen maakt onderdeel uit van Brainport Eindhoven. Brainport Eindhoven wordt gezien als één van de drie kerngebieden van Nederland samen met Airport Amsterdam en Seaport Rotterdam. Dit maakt dat de Brainportregio Eindhoven een omgeving is die een grootse ontwikkeling doormaakt. Het Rijk, Provincie Noord-Brabant, Kennisinstellingen, bedrijven en de regio dragen bij aan deze ontwikkeling.

Brainportregio Eindhoven staat voor diverse opgaven op onder andere het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en economie.

De Brabantse Kempen biedt een aantrekkelijk klimaat om te wonen en te werken. De strategische ligging van de Kempengemeenten in Zuidoost-Brabant en de nabijheid van het stedelijk gebied Eindhoven-Helmond bieden bijzondere ontwikkelkansen, die de Kempen graag willen benutten.

2.1 Verstedelijking- en Bereikbaarheidsopgave Brainportregio 2040

In 2020 is het integraal MIRT-onderzoek[1] Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport afgerond. Het Rijk en de regio zijn eensgezind over de koers en plegen gezamenlijke inzet om de Brainportregio richting 2040 verder te ontwikkelen.

Het Stedelijk Gebied Eindhoven heeft richting 2040 een woningbouwopgave van circa 62.000 woningen en circa 72.000 potentiële werkplekken. Met het MIRT-onderzoek is onderschreven dat binnenstedelijk verdichten een toekomst vaste richting is. Dit betekent dat de steden Eindhoven en Helmond een grote opgave hebben voor woningbouw in hun binnensteden. Bij deze opgave hoort een passend, veilig, slim, robuust, duurzaam en toekomst vast mobiliteitssysteem voor de gehele Brainportregio. Er wordt ingezet op een verregaande mobiliteitstransitie naar meer OV, fiets, slimme mobiliteit, parkeerbeleid, alsook toekomst vaste en robuuste oplossingen voor het wegennet.

[1] MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT richt zich op investeringen van de Rijksoverheid in nationale en regionale projecten.

2.2 Ontwikkelstrategie de Kempen en Mobiliteitsstrategie de Kempen

Met het ambitiedocument: Ontwikkelstrategie de Kempen "vanuit eigen kracht, een meerwaarde binnen de Brainportregio" zoeken we nadrukkelijk naar verbinding tussen wonen en werken door middel van een evenwichtige ontwikkeling van de regio. We (h)erkennen de aantrekkingskracht van de het stedelijk gebied van Brainport, maar zien omgekeerd ook de toegevoegde waarde van De Kempen voor de Brainportregio. Bedrijven, die een bijdrage leveren aan het ecosysteem van Brainport, zijn bij ons van harte welkom. Ook om te wonen en recreëren kun je terecht in de Kempen.

De schaalsprong van de Brainportregio en daarmee de Kempen vraagt om een adaptieve korte- en lange termijnstrategie op mobiliteit. Hiervoor is door de Kempen een Mobiliteitsstrategie ontwikkeld, waarin we inzetten op een nieuw mobiliteitssysteem. Het versterken van De Kempen als economische toplocatie is afhankelijk van het verbeteren van de bereikbaarheid van de innovatieve maakindustrie, landbouw- en vrijetijdseconomie. Ook het woon- en leefklimaat in De Kempen wordt versterkt door de bereikbaarheid van zorg-, onderwijs- en winkelvoorzieningen voor de Kempenaren te bevorderen en de overlast van verkeer in woongebieden te beperken. Investeren in mobiliteit is niet alleen investeren in infrastructuur en openbaar vervoer, maar ook bijdragen aan de energietransitie door het gebruik van duurzame vormen van vervoer te stimuleren. Binnen de Mobiliteitsstrategie De Kempen is aandacht voor de verbindingen met Turnhout en Antwerpen.

In 2024 is De Kempen beter bereikbaar en is de mobiliteit duurzamer door slimme en innovatieve oplossingen, zoals de inzet op de bovenregionale mobiliteitshub De Kempen-A67 en bijbehorend netwerk van mobiliteitshubs. Daarnaast is er de ambitie om de leefbaarheid in de Kempische dorpen te verbeteren.

Op het gebied van mobiliteit kent de ontwikkelstrategie de Kempen de volgende actielijnen:
Focus op (snelle) fietsverbindingen en slimme mobiliteit;
Inzet op bovenregionale mobiliteitshub de Kempen-A67 en met goede verbindingen vanuit de Kempische dorpen ernaartoe;
Focus op de ontwikkeling van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen;
Inzet op N69 Zuid.

2.3 Korte Termijn Maatregelenpakket Randweg A2 Eindhoven

Het KTM Randweg A2 Eindhoven is één van de deelprogramma's van SmartwayZ.NL.. De bereikbaarheid van de Brainportregio staat al lange tijd onder druk. De verkeerscongestie[2] op de A2 Randweg Eindhoven vormt een urgent probleem. Uit de probleemanalyse A2 (2019) blijkt dat al in 2025, vijf jaar eerder dan de vigerende verkeersmodellen hadden voorzien, de groei van het autoverkeer leidt tot structurele filevorming. Dit zet de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de totale Brainportregio onder druk.

In 2019 is voor de Randweg A2 Eindhoven een kortetermijnmaatregelenpakket (KTM A2 Randweg Eindhoven) ontwikkeld wat in de periode 2020-20222 verder is geconcretiseerd en uitgewerkt. Het doel van dit pakket is om het 'kantelpunt', het moment waarop structurele filevorming ontstaat, te verschuiven van 2025 richting 2030-2035.

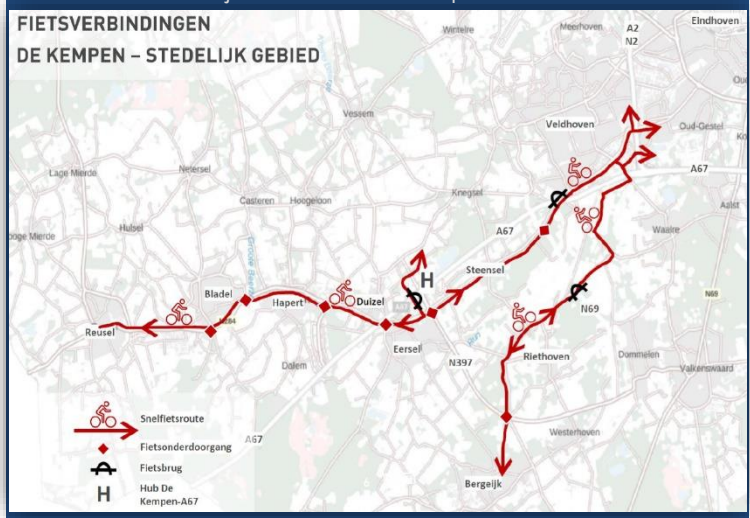
De kortetermijnmaatregelen zijn afzonderlijk en als totaal samenhangend pakket in 2020 en 2021 onderworpen aan onafhankelijke effectprognoses. Deze effectprognoses bevestigen dat het pakket voldoet aan de doelstelling om de groei van structurele filevorming te temperen: tot 2030 blijft de verkeershinder op de A2/A50 randweg Eindhoven met deze maatregelen op het bestaande niveau.

Het KTM Randweg A2 Eindhoven maakt onderdeel uit van de MIRT onderhandelingen die het stedelijk gebied namens de Brainportregio voert ten aanzien van de "Verstedelijking- en Bereikbaarheidsopgave Brainportregio 2040". De MIRT onderhandelingen betreffen de bouw van 62.000 woningen en een groei van de werkgelegenheid met 72.000 arbeidsplaatsen voor het Stedelijk Gebied Eindhoven. Het KTM Randweg A2 Eindhoven maakt onderdeel uit van de MIRT onderhandelingen.

Het KTM Randweg A2 Eindhoven is een pakket van regionaal belang. De 21 gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid om samen met het Rijk, Provincie en het bedrijfsleven de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio te waarborgen. Een goede doorstroming van de Randweg A2 Eindhoven bevordert de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gehele regio.

De Kempen als onderdeel van KTM A2 Randweg Eindhoven:

Project F67 - De Kempenroute



Bovenregionale mobiliteitshub Eersel-A67

[2] Verkeerscongestie is een verstopping in het verkeersnetwerk, veroorzaakt door een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur.

2.4 Mobiliteitstransitie

Om als regio en gemeente bereikbaar, aantrekkelijk en leefbaar te blijven voor nu en in de toekomst is een mobiliteitstransitie nodig. Dit betekent dat wordt ingezet op een andere manier van reizen en dat de openbare ruimte hierop moet worden afgestemd. Zo moet er meer plaats zijn voor lopen fietsen, openbaar vervoer en andere mobiliteitsvormen. De fiets wordt gezien als het belangrijkste alternatief voor de auto. De mobiliteitstransitie draagt naast bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid ook bij aan duurzaamheid en vitaliteit van de burgers.

Doel van de mobiliteitstransitie is het veranderen van de Modal-Shift[3]. Dit moet bereikt worden door het aanbieden van goede en comfortabele fietsverbindingen. Daarnaast wordt ingezet op de realisatie hubs van regionale schaal tot op het schaalniveau van het landelijk gebied in de vorm van dorpshubs. Op deze hubs worden diverse vormen van mobiliteit aangeboden als alternatief voor het autogebruik.

De mobiliteitstransitie krijgen overheden niet zelfstandig voor elkaar. Naast overheden en marktpartijen die verschillende vormen van mobiliteit beschikbaar stellen, wordt een werkgeversaanpak ingezet om ook het bedrijfsleven bij de mobiliteitstransitie te betrekken.

Het succes van de mobiliteitstransitie zit hem vooral in het lokaal en regionaal uitvoeren van mobiliteitsprojecten gericht op zowel infra als de gebruiker.

2.5 De risico gestuurde aanpak

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar risico gestuurd verkeersbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheidsbeleid helpt om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's op ongevallen te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen.
Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 is omschreven dat alle gemeenten een risicoanalyse dienen uit te voeren en dat daaruit een maatregelen pakket (uitvoeringsagenda) en een programmering (uitvoeringsprogramma) volgt. Voor de gemeente Bergeijk is deze risicoanalyse uitgevoerd. De volgende belangrijke risicothema's zijn voor de gemeente Bergeijk van toepassing:

- 60 km/uur wegen;
- Landbouwverkeer in het buitengebied;
- Fiets;
- Ouderen;
- Rijden onder invloed;
- Snelheid in het verkeer;
- Afleiding in het verkeer;
- Verkeersovertreders.

[3] Verandering van de vervoerswijze van bijvoorbeeld vervoer over de weg naar vervoer per fiets of openbaar vervoer.

3 Visie

In Bergeijk is het goed wonen. We hebben sterke, sociale, veilige en economisch robuuste dorpen. Onze inwoners voelen zich verbonden met hun leefomgeving en zijn hier over het algemeen zeer positief over. Bergeijk heeft dan ook veel te bieden: rust en ruimte op een steenworp afstand van de grote Brabantse steden en Brainport Eindhoven. Een gemeente met vitale bedrijven en een buitengewoon sterk verenigingsleven. Het zijn allemaal kernkwaliteiten van Bergeijk.

Balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
In Bergeijk willen we een goede balans vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Dit doen we vooral samen. Samen met onze burgers, samen met onze regiopartners. De fiets speelt hierbij een steeds belangrijkere rol. De fiets neemt de rol als hoofdvervoersmiddel over en is daarmee een belangrijk alternatief voor de auto. De gemeente heeft een hoge fietsambitie en wil daarmee dé fietsgemeente van Brabant worden. Bergeijk heeft de afgelopen jaren, maar zal ook de komende jaren, flink investeren in de realisatie van deze fietsambitie.

De leefbaarheid voor al onze inwoners, in onze mooie gemeente met al haar kernen, is erg belangrijk en het uitgangspunt De kracht van de gemeenschap ligt bij haar inwoners. Het zijn de inwoners die een gemeente leefbaar maken. Als gemeente staan we ten dienste van de gemeenschap en hebben we de primaire taak om deze te ondersteunen. Als gemeente zijn we alleen succesvol als we nauw samenwerken met onze inwoners, ondernemers en vrijwilligers. Als gemeente initiëren, ondersteunen en leveren we een bijdrage waar nodig. Als gemeente denken we mee, verbinden we en ondersteunen in de uitwerking van ideeën, ook als het om verkeersveiligheid binnen de gemeente gaat.

We werken op een proactieve wijze aan de verkeersveiligheid binnen onze gemeente. Dit doen we door middel van een risico gestuurde aanpak met als doel het risico op ongevallen te verkleinen of weg te nemen.

3.1 Gedragsverandering

Gedragsverandering is net als de afgelopen jaren ook voor de komende jaren weer een belangrijk onderwerp. Gedragsverandering draagt bij aan de mobiliteitstransitie, maar draagt ook bij aan de beleving van verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het kader van de mobiliteitstransitie willen we een omslag bewerkstelligen in het auto gebruik. We zien de fiets als belangrijkste alternatief maar ook het openbaar vervoer en slimme mobiliteitsoplossingen kunnen hier een belangrijke rol in vervullen. Als het gaat om verkeersveiligheidsbeleid en met name om de risico gestuurde aanpak zien we dat met name gedrag in het verkeer, zoals snelheid, afleiding in het verkeer en gebruik van drank en drugs in het verkeer belangrijke onderwerpen zijn.

Om gedragsverandering in het verkeer te bewerkstelligen gaan we uit van de drie e's:

- Engineering:
  Hierbij gaat het om het ontwerp van het voertuig en het ontwerp van de weg en de omgeving. Voertuigen maken het steeds meer mogelijk voor de verkeersdeelnemer om zijn rijtijd zo goed mogelijk op een veilige manier te verrichten en te beschermen wanneer het voertuig bij een ongeval betrokken raakt. Daarnaast moet de inrichting van de weg en de omgeving herkenbaar zijn en het gewenste verkeersgedrag op de weg ondersteunen. De inrichting van de weg moet de basis zijn voor het verwachte verkeersgedrag op de weg. Hierin volgen we zoveel als mogelijk de richtlijnen van het C.R.O.W., waarbij landelijke richtlijnen worden voorgeschreven voor de inrichting van wegen. Bij de inrichting van wegen volgen we de principes van "Duurzaam Veilig".
- Education:
  Hierbij gaat het om het veranderen van kennis, vaardigheden en houding in het verkeer. Communicatie over verkeersgedrag binnen de gemeente Bergeijk is van belang. Daarnaast besteden we in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland Groot Bergeijk ook aandacht aan de vaardigheden in het verkeer en de kennis van verkeersregels. We zien het Brabants Veiligheid Label (BVL) als een belangrijke basis voor gedragsverandering, kennisvergroting en rijvaardigheid (fietsexamen). Daarnaast biedt BVL niet alleen de mogelijkheid om de verbinding met schoolgaande kinderen te verbeteren maar kunnen we door middel van verkeersouders ook de ouders en grootouders van de kinderen bereiken.
- Enforcement:
  Hierbij gaat het om handhaving. De basis voor handhavingsmogelijkheden ligt hem in de inrichting van wegen, zodat de verkeersregels daar herkenbaar, logisch, zinvol en uitvoerbaar zijn. Daarnaast is een goede communicatie en voorlichting over het gewenste gedrag van belang. Als gemeente zorgen we ervoor dat de basis op orde is en onderhouden we goede contacten met politie, die de gerechtelijke taak heeft om te handhaven op snelheid. Daarnaast onderhouden we goede contacten met de gemeentelijke BOA's welke kunnen handhaven op foutief parkeren wat kan leiden tot de verslechtering van de bereikbaarheid op onze wegen en voetpaden. Handhaving is een sluitstuk, maar draagt zeker bij aan de naleving van verkeersregels en de beleving van verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de gemeente Bergeijk.

3.2 Coalitieakkoord 2022-2026 Samen bouwen aan een nog beter Bergeijk.

Samen met onze inwoners, ondernemers, maatschappelijke en regionale partners werken we aan een nog beter Bergeijk. In het coalitieakkoord heeft de gemeenteraad haar belangrijkste onderwerpen uitgewerkt voor de komende jaren. Op het gebied van verkeer en mobiliteit zijn daarin de volgende onderwerpen van belang:

- De leefbaarheid voor al onze inwoners is erg van belang en een uitgangspunt in het coalitieakkoord.
- Bergeijk is onderdeel van een dynamische regio, waarbij korte lijnen met omringende gemeenten en de MRE van belang zijn.
- De openbare ruimte is zo ingericht, zodat iedereen mee kan doen.
- Goede bereikbaarheid stelt mensen in staat om mee te doen in de samenleving.
- Veilige verkeerssituatie, veilig verplaatsen per fiets, auto en te voet.
- Fietsambitie, fietspaden tussen de kernen, naar buurgemeenten, de regio en het stedelijk gebied zijn van goede kwaliteit.
- In samenwerking met de regio en de Kempen zetten we in op een goede bereikbaarheid van de kernen middels het openbaar vervoer.
- Na realisatie van de N69/Diepveldenweg passen we het lokaal wegennet aan en optimaliseren we de inrichting.
- We ontmoedigen vrachtverkeer door de kernen.

3.3 Samenwerking

Bergeijk is onderdeel van een dynamische regio, waarin de komende jaren vele ontwikkelingen plaatsvinden, die van invloed zijn op onze gemeente. Economisch staat de regio er goed voor. Dit brengt opgaven met zich mee (schaalsprong) op het gebied van onder andere woonruimte, bedrijvigheid, ontsluiting, het landelijk gebied, etc. Maatschappelijke opgaven, die de gemeentegrenzen overschrijden, worden in samenwerking met onze buurgemeenten en de regio opgepakt, waarbij korte lijnen met de omringende gemeenten, zoals subregio de Kempen en subregio Zuid en de MRE van belang zijn. We zetten ons in voor een stabiele en sociale gemeente die er altijd is voor mensen die zorg of andere steun nodig hebben. Ons beleid is gericht op brede welvaart. Brede welvaart omvat veel meer dan alleen arbeid, inkomen en economie. Het gaat ook over wonen, veiligheid, gezondheid en de kwaliteit van de natuurlijke leefomgeving, allemaal aspecten die het leven en welzijn van mensen beïnvloeden. Dit alles doen we samen. Samen met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.

Samenwerking met de Provincie, MRE en op subregionaal verband is van groot belang. We participeren actief mee in de schaalsprong die we als regio maken en regionale projecten als de F67 – De Kempenroute en de mobiliteitshub in Eersel maken onderdeel uit van regionale opgaven in relatie tot deze schaalsprong. Op Kempenniveau werken we aan een gezamenlijke Ontwikkelstrategie met als onderdeel de Mobiliteitsstrategie de Kempen. Hiermee stemmen we lokale, subregionale en regionale projecten met elkaar af en streven we naar het gezamenlijk belang van de Kempengemeenten. Met het streven naar het gezamenlijke en regionale belang vergroten we tevens de kansen op externe financieringsbronnen voor onze projecten.

3.4 BORA IV

In de Gemeentelijke Visie Mobiliteit worden ambities vastgesteld ten aanzien van fietsen, wegcategorisering en verkeersveiligheid. Het streven hierbij is om zoveel mogelijk werk-met-werk te maken of projecten met elkaar te verbinden, voor zover het gaat om de infrastructurele maatregelen. Een koppeling met onze beheerprogramma's is hierbij noodzakelijk. Het GVM zal gekoppeld worden aan BORA IV welke naar verwachting begin 2023 wordt vastgesteld. De ambities op het gebied van mobiliteit, fietsen in de gemeente en daar buiten en de wegcategorisering worden als input meegenomen bij het opstellen van BORA IV. Daarnaast biedt de Gemeentelijke Visie Mobiliteit kaders voor herinrichtingsprojecten en biedt het de basis voor aanvullende maatregelen binnen projecten in het kader van de risico gestuurde aanpak. Binnen de projecten in BORA IV houden we enkel rekening met de vervangingskosten en niet met aanvullende maatregelen. Ten aanzien van deze aanvullende maatregelen worden per project dus extra middelen gevraagd bij de begrotingscycli.

BORA IV gaat uit van een wijk- en clustergericht werk en thema overstijgend denken. Er wordt verder gekeken dan alleen het thema wegen of groen.

De koppeling met het onderhoudsprogramma geeft ook invulling aan de wens van de gemeenteraad om meer aandacht te schenken aan de kwaliteit van fietspaden en fietsverbindingen. Het uitgangspunt zal zijn om waar mogelijk gelijktijdig met het onderhoud de fietspaden te verbeteren en daarmee ook het fietscomfort te verhogen. Onderhoudsgelden vanuit BORA IV zullen niet voldoende zijn om de verbreding van de fietspaden te financieren. Er zal in deze gevallen gezocht worden naar alternatieve middelen.

Waar mogelijk kan BORA IV ook ingezet worden om voetpaden en voetgangersverbindingen te verbeteren. Op deze manier kun je er voor zorgen dat de vitaliteit en bewegingsvrijheid van met name ouderen bevorderd wordt, waardoor zij langer zelfstandig kunnen blijven wonen.

3.5 Duurzaamheid en vitaliteit

We spreken de ambitie uit om met duurzaamheidsmaatregelen en slimme technieken meer kwaliteit toe te brengen aan onze infrastructuur. Daarnaast verstaan we onder duurzaamheid het beperken van de overlast voor belanghebbenden en aanwonenden. In het kader van duurzaamheid en slimme technieken wordt waar mogelijk gezocht naar alternatieve financieringsbronnen.

Het stimuleren van elektrisch rijden draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen die we als gemeente hebben. Om elektrisch laden te promoten en om laadvoorzieningen te kunnen realiseren is een visie met daarbij behorend beleid opgesteld voor elektrische laadinfrastructuur.

Duurzaamheid omvat ook op een duurzame manier omgaan met de burgers. Het stimuleren dat ze langer mobiel en vitaal kunnen blijven en langer zelfstandig kunnen blijven wonen betekent dat we moeten zorgen voor veilige en comfortabele fiets- en voetgangersvoorzieningen. Met het geactualiseerde parkeerbeleid maken we het voor particulieren mogelijk om in strijd met het bestemmingsplan parkeren in de voortuin mogelijk te maken als het gaat om het laden van een elektrische auto. De beleidsregels voor elektrische laadvoorzieningen worden in 2023 geactualiseerd op deze ontwikkeling.

Meer fietsen bevordert de gezondheid en vitaliteit. Daarnaast vermindert het de schadelijke gevolgen die het autogebruik met zich meebrengt. Het bekrachtigen van de fietsambitie draagt bij aan het stimuleren van fietsgebruik en het stimuleren van burgers om zich op een gezondere en duurzamere wijze te verplaatsen.

Burgerparticipatie speelt bij duurzaamheid en vitaliteit ook een belangrijke rol. Burgers betrekken bij hun eigen woonomgeving houdt hen tevreden en betrokken.

De opkomst van deelscooters, deelfietsen en andere slimme mobiliteitsoplossingen heeft impact op de openbare ruimte. De komende jaren wordt bezien wat hiervan het effect is op de openbare ruimte en hoe we hier mee omgaan. De gemeente heeft een positieve grondhouding in deze ontwikkelingen omdat de ontwikkelingen een alternatief bieden voor het gebruik van de auto.

Ook woningbouw initiatieven of bij de realisatie van bedrijventerreinen kan er op een andere manier gekeken worden naar het reizen van en naar de ontwikkellocaties. Dit kan effect hebben op de parkeerbehoefte, maar ook op de inrichting van de openbare ruimte In het parkeerbeleid van de gemeente Bergeijk nemen we de mogelijkheid op voor ontwikkelaars om met een goed onderbouwd mobiliteitsplan, deelvervoer mogelijk te maken. Afhankelijk van het mobiliteitsplan kan het college in de hardheidsclausule van het beleid dan mogelijk gemotiveerd afwijken van het beleid.

Als gemeente willen we slimme mobiliteitsoplossingen en deelvervoer stimuleren zodat we daarmee een goed alternatief kunnen bieden voor de auto.

4 Gemotoriseerd verkeer

Een goede bereikbaarheid stelt mensen in staat om mee te doen in de samenleving. Hierbij draait het om zowel een goede bereikbaarheid binnen de regio als een goede bereikbaarheid van alle voorzieningen en kernen binnen de gemeente Bergeijk. De regionale bereikbaarheid van de Brainport is een gezamenlijke opgave van de 21 gemeenten van de MRE, de Provincie en Rijkswaterstaat. We werken intensief samen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Na realisatie van de N69/Diepveldenweg passen we het lokaal wegennet aan en optimaliseren we de inrichting. Hierbij gaat het met name om de inrichting van 30 en 60 km/uur zones. De inrichting van ons weggennet pakken we op door zoveel mogelijk werk met werk te maken in het kader van het beleidsprogramma BORA IV. Herinrichtingsprojecten vanuit het beleidsprogramma BORA IV komen tot stand met burgerparticipatie en zorgen daarmee voor betrokkenheid van onze inwoners.

Middels de Provinciale wegen N69 en N397 gevolgd door de Enderakkers en Diepveldenweg is de gemeente Bergeijk goed bereikbaar. Lokaal en bestemmingsverkeer kan hun bestemmingen daarnaast goed bereiken middels de verbindingen Eykereind – Hoek – Lijnt – Loo – Sengelsbroeksestraat – Dorpstraat en de verbinding Heijerstraat – Provincialeweg – Loveren. Daarnaast is het industrieterrein van Bergeijk goed bereikbaar via de Diepveldenweg en de Stökskesweg.

4.1 Mobiliteitstransitie

In het kader van de mobiliteitstransitie is het van belang dat er ten aanzien van gemotoriseerd verkeer vooral voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden worden geboden. Op regionaal niveau werken we samen aan een netwerk van mobiliteitshubs aan de randen van het stedelijk gebied zodat gemotoriseerd verkeer aan de randen kan parkeren en met alternatieve vervoerswijzen naar het stedelijk gebied kan reizen. Andersom geldt dit natuurlijk ook, door de juiste vervoerswijzen bij mobiliteitshubs samen te laten komen is er ook voor bezoekers van de Kempen een alternatief om de laatste reiskilometers op een alternatieve wijze af te leggen. Hierbij is een goed netwerk van fietsverbindingen, openbaar vervoer en andere vervoerswijzen van belang.

4.2 Risicoanalyse

Ouderen (70+) en jongvolwassenen hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. Ouderen zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen met auto's en fietsen, en bij jongvolwassenen met name auto. In de toekomst groeit met name het aandeel ouderen. Ook de toename van personenauto's vraagt aandacht de komende tijd.

Op 50, 60 en 80 km/u wegen valt het grootste aantal slachtoffers. Het risicocijfer is het hoogst op 60 km/u wegen. Een veilige infrastructuur van 50, 60 en 80 km/u wegen is van belang en krijgt de komende jaren in combinatie met herinrichtingsprojecten vanuit het beleidsprogramma BORA IV de aandacht.

Naast bovenstaande zijn de volgende risicothema's van belang:

1. Landbouwverkeer in het buitengebied
2. Rijden onder invloed
3. Snelheid in het verkeer (30, 50, 60 en 80 km/u)
4. Afleiding in het verkeer
5. Verkeersovertreders

Naast de inrichting van wegen is met name gedragsbeïnvloeding als het gaat om gemotoriseerd verkeer van belang.

4.3 Landbouwconvenant

In 2022 heeft de gemeente Bergeijk samen met de dorps- en kernraden en agrarische loonbedrijven uit de gemeente Bergeijk en omgeving een landbouwconvenant opgesteld met als doel om dichter bij elkaar te komen. Zo gaat het om wederzijds begrip, enerzijds begrip voor het feit dat we een landelijke gemeente zijn en dat daar landbouwverkeer en agrarische activiteiten bij horen en anderzijds dat het landbouwverkeer zich ervan bewust is waar ze rijden en daar hun gedrag op aanpassen. Met het landbouwconvenant is een eerste stap gezet om aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van onze gemeente met betrekking tot het landbouwverkeer maar ook om meer aandacht te besteden rondom de verkeersveiligheidsaspecten. De komende jaren willen we hier op voortborduren en samen met dorps- en kernraden en met de agrariërs aandacht blijven besteden aan verkeersveiligheid en gedrag.

4.4 Uitgangspunten

Belangrijke uitganspunten ten aanzien van gemotoriseerd verkeer zijn:

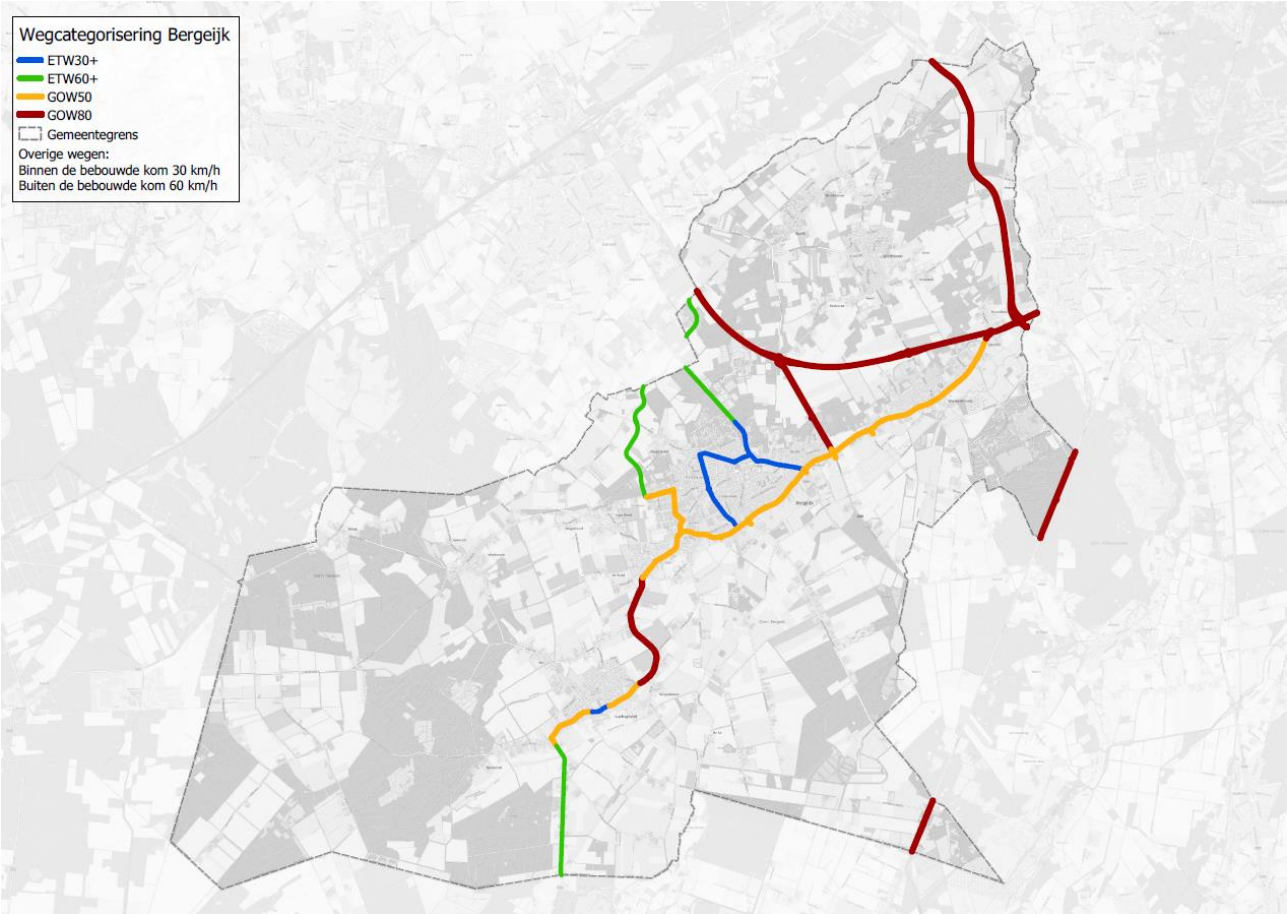
- Blijvende aandacht voor de inrichting van 60 km/u wegen en de hoge snelheid op deze wegen.
- Goede bereikbaarheid voor iedereen stelt mensen in staat om mee te doen in de samenleving.
- Veilige verkeerssituatie, veilig verplaatsen per fiets, auto en te voet.
- Na realisatie van de N69/Diepveldenweg passen we het lokaal wegennet aan en optimaliseren we de inrichting.
- We ontmoedigen vrachtverkeer door de kernen.

4.5 Wegcategorisering

In de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2022-2026 is een gewenste categorisering van wegen opgenomen. De indeling vormt de basis voor de gewenste inrichting van de wegen. Wegen met een duidelijke verkeersfunctie zijn aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Op deze wegen staat een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer centraal. Alle overige wegen in de gemeente Bergeijk zijn erftoegangswegen (ETW). Op deze wegen is de doorstroming ondergeschikt aan de leefbaarheid.

Een goede categorisering van wegen draagt bij aan een goede leefomgeving. Het doel is om het verkeer op de juiste wegen te krijgen en daarmee het verkeer rekening te laten houden met de omgeving waarin ze zich bevinden.

De infrastructuur in en rondom Bergeijk is flink in beweging. Door de aanleg van de N69 en de Diepveldenweg zullen de verkeersstromen in Bergeijk veranderen. Deze blijven we monitoren.



In de nieuwe wegcategorisering zijn de voormalige ontsluitingswegen (50 km/u) Eykereind – Mr. Pankenstraat – Hof – Van Beverwijkstraat – Nieuwstraat – Churchilllaan – Kennedylaan en Eerselsedijk opgenomen als erftoegangsweg+ (30 km/u). Hierin volgen we de landelijke richtlijnen door wegen, waarbij geen mogelijkheid is om vrij liggende fietsvoorzieningen te realiseren, in te richten als 30 km/u zone. De aanpassing van deze wegen vraagt tijd, omdat het voor een aantal wegen van belang is dat ze compleet heringericht moeten worden om ingericht te zijn als 30 km/u zone. In het kader van BORA IV worden deze wegen in de komende jaren heringericht.

Het is van belang dat wegen herkenbaar worden ingericht zodat het gewenste gedrag van het wegverkeer uit de inrichting van wegen volgt.

4.6 Projecten en opgaven

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit kent ten aanzien van het gemotoriseerd verkeer de volgende projecten en opgaven:

Wegcategorisering:
Ten aanzien van het wensbeeld uit de wegcategorisering hebben we blijvende aandacht voor de inrichting van onze 60 km/u wegen. Daarnaast hanteren we bij herinrichtingen de principes van Duurzaam Veilig en richtlijnen van het CROW te gebruiken.

Concrete projecten zijn de herinrichting van de van Beverwijkstraat – Nieuwstraat – Churchilllaan – Kennedylaan conform 30 km/u. Daarnaast passen we de komende jaren de kruisingen aan van de verbinding Mr. Pankenstraat – Eykereind zodat deze kruisingen gelijkwaardig zijn conform de gewenste inrichting van 30 km/u wegen.

Bewegwijzering:
We willen dat het verkeer zich zoveel mogelijk verplaatst over de wegen die daarvoor geschikt zijn. Daarnaast heeft de coalitie in haar coalitieakkoord opgenomen om het vrachtverkeer in de kernen zoveel mogelijk te ontmoedigen. Met dit als uitgangspunt kijken we in de komende jaren kritisch naar de bewegwijzering. We kijken dan zowel naar de aanduidingen van kernen op het hoofdwegennet als de toeristische bewegwijzering in de gemeente Bergeijk en stellen daarvoor een beleidsplan op.

5 Fiets

De gemeente Bergeijk heeft een hoge ambitie op het gebied van fietsen. We streven naar het realiseren van een snelle comfortabele fietsverbinding van Bergeijk naar het stedelijke gebied. We streven naar goede verbindingen van kern tot kern en naar goede verbindingen met onze buurgemeenten.

We zorgen voor veilige schoolroutes naar de onderwijslocaties in en rondom onze gemeente. Daarnaast zorgen we voor goede woon-werk verbindingen naar het stedelijk gebied en naar de grote industrieterreinen zoals de Schaapsloop en het Kempisch BedrijvenPark. Toerisme is belangrijk voor de gemeente Bergeijk. Als fietsvriendelijke gemeente zorgen we voor veilige fietsverbindingen.

Door een koppeling te maken met BORA IV wordt werk-met-werk maken extra bekrachtigd. We streven naar verbreding bij groot onderhoudsmaatregelen bij bestaande fietspaden. Daarnaast geeft de koppeling met BORA IV ook invulling aan de wens van de gemeenteraad om meer aandacht te schenken aan de kwaliteit van fietspaden, fietsverbindingen en toeristische fietspaden.

5.1 Mobiliteitstransitie

De fiets wordt gezien als het beste alternatief voor het autogebruik in het kader van de mobiliteitstransitie. Door middel van goede en comfortabele fietsverbindingen zorgen we er als gemeente voor dat we goed per fiets bereikbaar zijn en dat we ons goed kunnen verplaatsen per fiets. De fietsambitie is daarbij een belangrijke schaalsprong om te komen tot een verbeterd fietsnetwerk. Naast een directe en comfortabele fietsverbinding van Bergeijk naar het stedelijk gebied zorgen we ervoor dat er goede fietsverbindingen zijn richting de mobiliteitshub in Eersel. Daarnaast streven we ernaar om goede fietsverbindingen te hebben van kern tot kern en goede fietsverbindingen met onze buurgemeenten.

Met een goed en comfortabel netwerk van fietsverbindingen zorgen we ervoor dat er een goed netwerk is zodat we het fietsgebruik zoveel mogelijk faciliteren.

5.2 Risicoanalyse

Fietsers zijn een risico in de gemeente Bergeijk vanwege het feit dat de bevolking in de gemeente groeiende is en relatief veel slachtoffers met de fiets vallen. Het inwonersaantal van de gemeente Bergeijk is groeiende en de prognose voor 2030 is dat dit aantal blijft groeien. Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat maakt dat het aantal fietsers in de gemeente Bergeijk toeneemt.

Het percentage verkeersslachtoffers met de fiets in de periode 2015-2019 in Bergeijk (20%) en dit is daarmee na de personenauto het hoogste percentage. Dit percentage is vergelijkbaar met Reusel-De Mierden (21%) en hoger dan Bladel (12%).

De meeste fietsongevallen vallen op 50 km/u en 60 km/u wegen. Meer dan de helft van de slachtoffers is 50+ (16 van de 26) en hiervan zijn 7 slachtoffers 70+. Kijkend naar de locatie van de ongevallen dan valt op dat de meeste ongevallen zich concentreren in en rondom de kern Bergeijk.

In het kader van de risicoanalyse hebben we blijvende aandacht voor de verkeersveiligheid en de positionering van de fietser op of naast de weg.

5.3 Uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten ten aanzien van de fiets zijn:

- Veilige verkeerssituatie, veilig verplaatsen per fiets, auto en te voet.
- Fietsambitie, fietspaden tussen de kernen, naar buurgemeenten, de regio en het stedelijk gebied zijn van goede kwaliteit.
- De gezamenlijke partijen gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel- De Mierden, Veldhoven, Provincie Noord-Brabant en SmartwayZ.NL realiseren het project F67 De Kempenroute, waar de fietsverbinding Bergeijk en het stedelijk gebied onderdeel van uitmaakt.
- We herijken de fietsambitie en voegen de fietsroutes Borkelsedijk en Kruisboomweg toe aan de fietsambitie voor de komende jaren, waarbij hoogste prioriteit blijft liggen op de fietsverbinding Bergeijk – stedelijk gebied.
- We hebben structurele aandacht voor de kwaliteit en het comfort van onze toeristische fietspaden.

5.4 Fietsambitie

De gemeente Bergeijk heeft de ambitie om dé fietsgemeente van Brabant te worden. Dit is door de gemeenteraad bevestigd door in 2018 de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022 vast te stellen. In 2019 heeft de gemeenteraad prioritering aangebracht in de te realiseren fietsverbindingen. Naast een belangrijk vervoersmiddel voor onze schoolgaande jeugd is de fiets ook een steeds beter alternatief voor het woon-werk verkeer en draagt het bij aan de mobiliteitstransitie waar we de komende jaren voor staan. Ook leveren goede fietsverbindingen een grote recreatieve bijdrage aan onze prachtige toeristische gemeente. Met goede fietsverbindingen van kern tot kern en van Bergeijk naar het stedelijk gebied, willen we de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de gemeente Bergeijk vergroten. Daarnaast is fietsen natuurlijk duurzaam en goed voor de gezondheid.

De gemeente Bergeijk heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de realisatie van de fietsambitie. Dit zullen we de komende jaren blijven doen.

Stand van zaken fietsambitie:

- Prioriteit 1: Fietsverbinding Luyksgestel – Weebosch (*gerealiseerd in 2022*).
- Prioriteit 1: Fietsverbinding Bergeijk – stedelijk gebied.
  Deze fietsverbinding is deels al gerealiseerd. Onderdelen Ploegpad en Broekhovenseweg (vanaf Veldhovensedijk tot Zevenfonteinenweg) zijn inmiddels gerealiseerd. Onderdelen Hobbel en Broekhovenseweg (Zevenfonteinenweg tot Volmolen) worden naar verwachting in 2023 gerealiseerd. Opgaven die overblijven voor de komende jaren zijn, fietstunnel N397/Eikestraat, vrij liggend fietspad Eikestraat en vrij liggend fietspad komgrens Broekhovenseweg tot Veldhovensedijk zijn onderdeel van het project F67 – De Kempenroute en worden de komende jaren verder uitgewerkt. Verwachte realisatie van de twee ontbrekende vrij liggende fietspaden zal zijn in 2025-2026. Als gemeente blijven we ons inzetten en blijven we lobbyen bij de Provincie voor de realisatie van de fietstunnel N397/Eikestraat.
- Prioriteit 2: Fietsverbinding Eersel – Bergeijk. (*gerealiseerd in 2021 en 2022*)
- Prioriteit 3: Fietsverbinding Walik – Steensel.
  Het project is op dit moment in voorbereiding. In 2022 wordt de bestemmingsplanprocedure opgepakt. Verwachte realisatie vindt plaats in 2023. Middelen voor de realisatie zijn beschikbaar in de begroting (2023 – 2026) en komen onder andere uit de Gebiedsimpuls maatregelen van de N69.
- Prioriteit 4: Fietsverbinding Kempervennen - Westerhoven.
  Project staat voorlopig op on-hold en is afhankelijk van de ontwikkelingen in de gemeente Valkenswaard rondom het Eurocircuit. Wanneer de plannen voor het Eurocircuit en omgeving verder bekend en uitgewerkt zijn kunnen we aan de slag met deze fietsverbinding.
- Prioriteit 4: Witrijt – Eersel.
  Project staat op dit moment op on-hold.

Herijking fietsambitie:
De ambitie op het gebied blijft hoog. Komende jaren willen wij blijven inzetten op het verbeteren van het fietscomfort de verkeersveiligheid en fietsstimulering. We spreken met de herijking van de fietsambitie uit dat we blijven inzetten op de ambitie die in 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld. Daarnaast breiden we de fietsambitie uit met twee fietsverbindingen waar we de komende jaren aan willen werken.

- Fietsverbinding Kruisboomweg (Luyksgestel)
  In het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid van onze schoolgaande jeugd van Luyksgestel naar Eersel willen we parallel aan de Kruisboomweg vanaf de komgrens tot aan de Neerrijt een vrij liggend fietspad realiseren. De realisatie van een vrij liggend fietspad ligt in het verlengde van de afsluiting van de Runderbochten voor doorgaand verkeer, welke in 2022 wordt gerealiseerd. Het gebruik van de wegen door gemotoriseerd verkeer in het buitengebied tussen Bergeijk en Eersel verminderd met de realisatie van de Diepveldenweg en de afsluiting van de Runderbochten. Dit komt de verkeersveiligheid van de fietsers ten goede. Met de realisatie van het vrij liggende fietspad wordt een veilige fietsroute gerealiseerd tussen Luyksgestel en Eersel, naar het Rythoviuscollege.

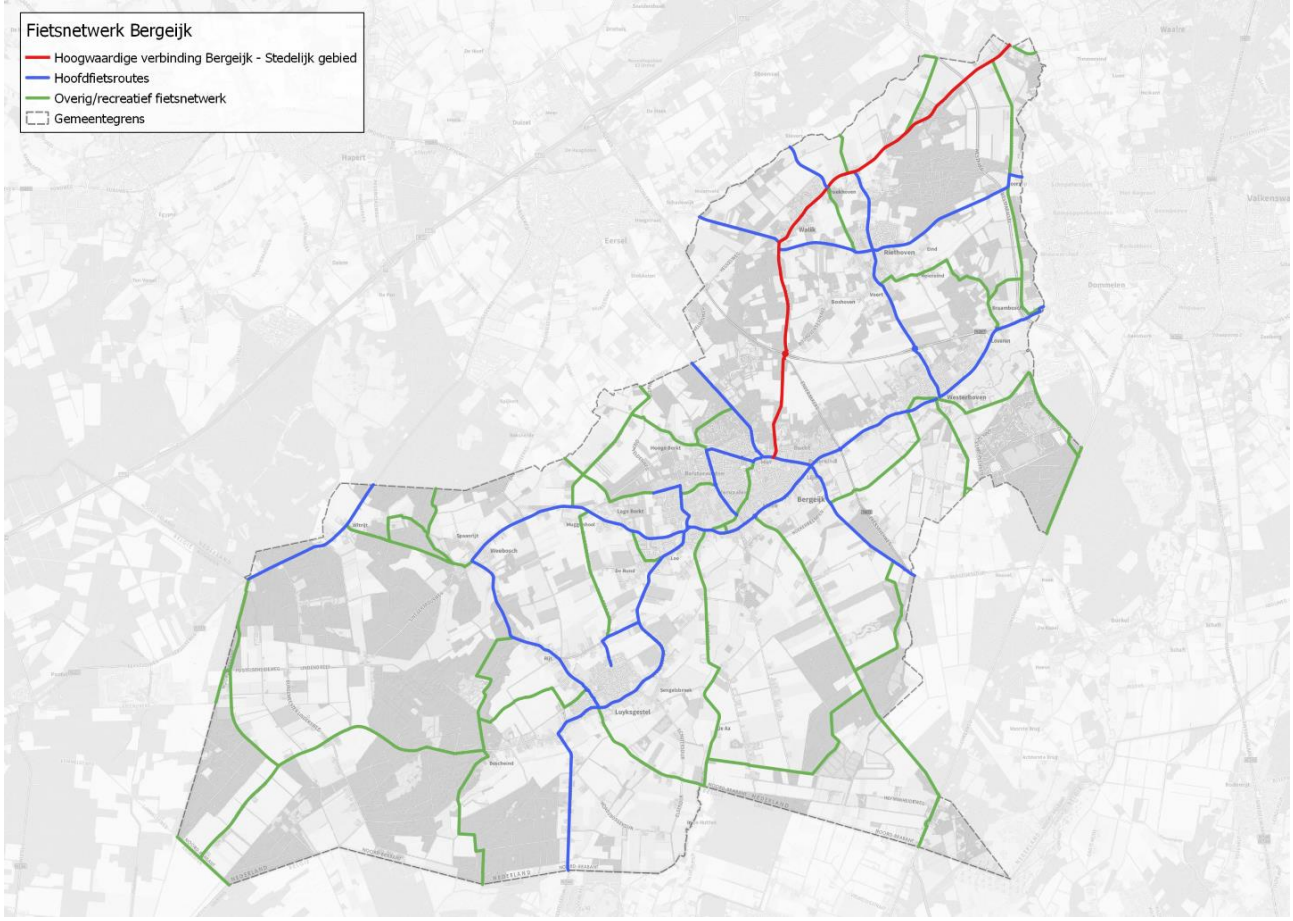
  Middelen voor de realisatie van het vrij liggend fietspad zijn inmiddels in de begroting opgenomen voor de jaren 2023 en 2024.

- Fietsverbinding Borkelsedijk (Bergeijk)
  De fietsverbinding bestaat op dit moment uit een toeristisch fietspad en verbindt de kern Bergeijk met het vrij liggende fietspad parallel aan de Bergeijksedijk in Valkenswaard, richting Borkel en Schaft. Door het opwaarderen van de toeristische fietsverbinding naar een utilitaire fietsroute wordt het fietscomfort op de verbinding verbeterd. Daarnaast kan de opwaardering van de fietsverbinding een goed alternatief zijn voor het fietsen langs over de Fressevenweg. Bij de opwaardering van de fietsverbinding dient bezien te worden hoe we de fietsverbinding goed bereikbaar kunnen maken vanuit de woningen aan de Fressevenweg. Het opwaarderen van deze fietsverbinding komt de verkeersveiligheid van fietsers op de Fressevenweg en op de route van Bergeijk naar Borkel en Schaft ten goede en draagt daarmee bij aan de ambities van de gemeente.

De herijkte fietsambitie voor de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2023-2026 bestaat hiermee uit de volgende opgaven:
- Prioriteit 1: F67 De Kempenroute (Fietsverbinding Bergeijk – stedelijk gebied).
- Prioriteit 2: Fietsverbinding Kruisboomweg (Luyksgestel)
- Prioriteit 3: Fietsverbinding Borkelsedijk (Bergeijk)
- Prioriteit 4: Fietsverbinding Kempervennen - Westerhoven.
- Prioriteit 4: Witrijt – Eersel.

5.5 Fietsnetwerk gemeente Bergeijk

Basis voor de Gemeentelijke Visie Mobiliteit is om een goed netwerk van fietsverbindingen te realiseren. Het fietsnetwerk van Bergeijk vormt de basis voor de kwaliteit en inrichting van fietsverbindingen. Een goed fietsnetwerk draagt bij aan fietsstimulering in het kader van de mobiliteitstransitie.



5.6 Projecten en opgaven

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit kent ten aanzien van de fiets de volgende projecten en opgaven:

Fietsambitie:
We blijven ons als gemeente inzetten op de realisatie van de fietsambitie met als onderdeel daarvan het project F67 – De Kempenroute. De realisatie van de fietsambitie draagt bij aan fietsstimulering in het kader van de mobiliteitstransitie. Daarnaast komt het de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de gemeente ten goede en draagt het bij aan de gezondheid en vitaliteit van onze burgers en bezoekers van onze gemeente.

Kwaliteitsverbetering toeristische fietspaden:
Fietsen (met name vanuit het toeristische oogpunt) wordt in Brabant goed gewaardeerd. Verkeersveiligheid op toeristische fietspaden is echter wel een belangrijk aandachtpunt. Door de groei van het e-bike gebruik en de opkomst van de speedpedelec worden de snelheidsverschillen op onze toeristische fietspaden groter, wat een nadelige invloed heeft op deze fietspaden. Komende jaren willen we investeren in een kwaliteitsverbetering van onze toeristische fietspaden zodat de verkeersveiligheid en het fietscomfort op deze fietspaden verbeterd wordt.

6 Openbaar vervoer

Het behoud en het mogelijk verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente via het openbaar vervoer is al jaren een belangrijk uitgangspunt voor de gemeente Bergeijk. In het kader van het openbaar vervoer zijn we als gemeente afhankelijk van andere partijen. Provincie Noord-Brabant is concessiehouder van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Eindhoven. De huidige concessie loopt tot 2026.

Samen met de Provincie Noord-Brabant, Metropoolregio Eindhoven en de Kempengemeenten werken we in de periode 2023-2026 toe naar een nieuwe openbaar vervoerconcessie welke vanaf 2026 zal gaan lopen. Hierbij is een goede lobby en goede samenwerking met onze regionale partners van belang. Doel de komende jaren is om de bereikbaarheid van de Kempen met het openbaar vervoer en andere mobiliteitsoplossingen te verbeteren. Daarmee zetten we ons maximaal in om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

De Kempengemeenten zetten zich in haar Mobiliteitsstrategie de Kempen gezamenlijk in om innovatieve en slimme oplossingen op het gebied van 'Smart Mobility' te realiseren. Door efficiënter om te gaan met onze mobiliteit zorgen we samen voor betere gebruik van bestaande infrastructuur en een lager energiegebruik van vervoer.

6.1 Mobiliteitstransitie

Openbaar vervoer is een belangrijk alternatief voor het autogebruik in de Metropoolregio Eindhoven. Een goed samenhangend netwerk van openbaar vervoerlijnen aangevuld met innovatieve, slimme mobiliteitsoplossingen mobiliteitshubs draagt bij aan de opgave om in de komende jaren een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen.

Openbaar vervoer is één van de vervoerswijzen die bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. Een goed en betrouwbaar netwerk is daarvoor de basis in combinatie met een goede bereikbaarheid van dit netwerk en goede fietsverbindingen van en naar de Kempen.

6.2 Risicoanalyse

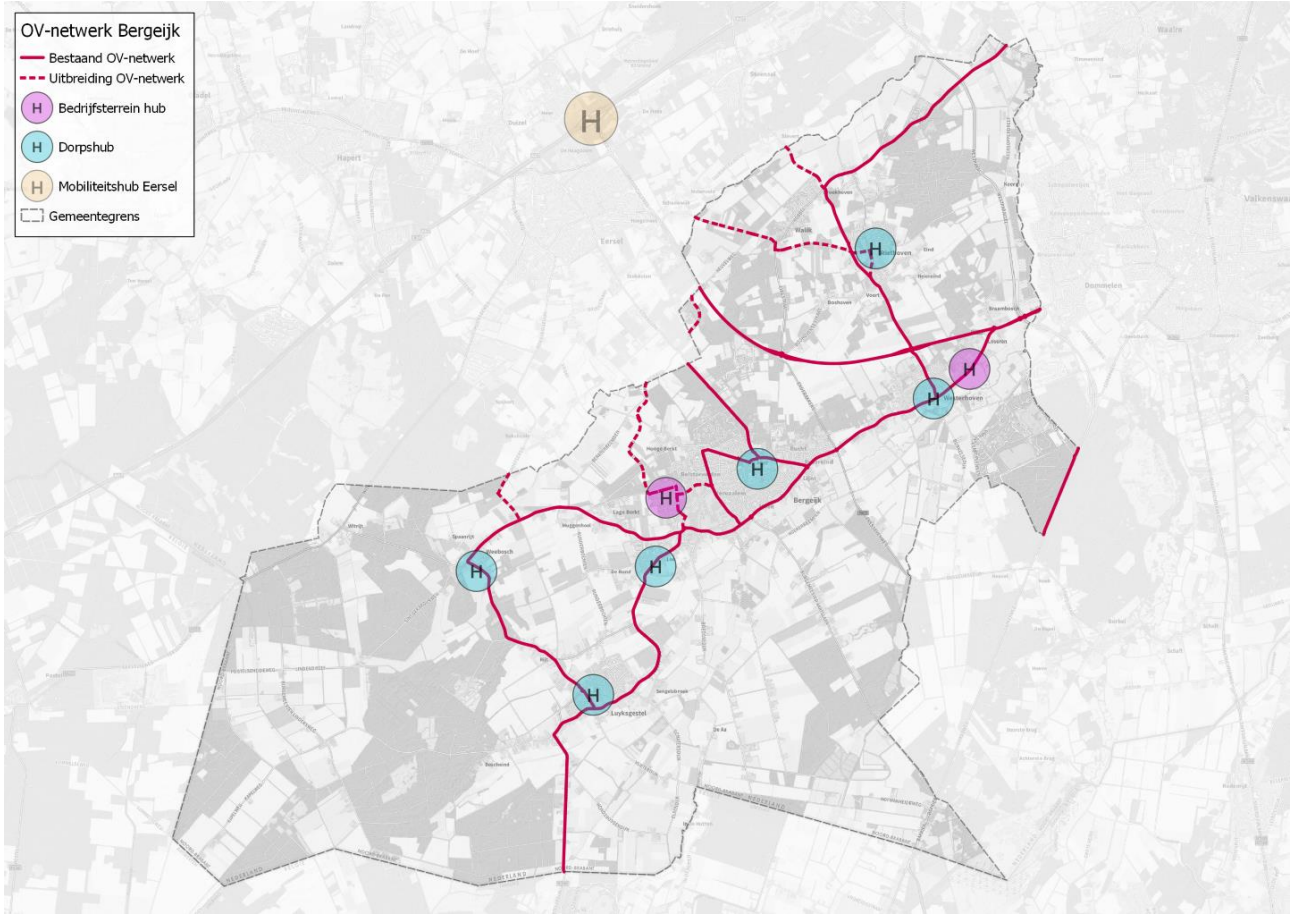
Openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk en bruikbaar zijn. Het openbaar vervoerssysteem moet zo volledig mogelijk benut worden. Ten aanzien van de risico gestuurde aanpak is het van belang dat openbaar vervoer voorzieningen goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor voetgangers en voorzieningen. Daarnaast moeten afhankelijk van de halteplaats voldoende fiets- / autoparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Het is van belang dat de openbaar vervoer voorzieningen op een veilige manier bereikbaar zijn, waarbij het risico op een ongeval minimaal is.

6.3 Uitgangspunten

Werknemers in de Kempendorpen hebben nu beperkte reismogelijkheden met het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer halteert vaak ver van zowel herkomst-, als bestemmingslocatie, zodat het geen reëel alternatief voor de auto is. Met beter openbaar vervoer en slimme mobiliteitsoplossingen maken we de bedrijven in de Kempen beter bereikbaar vanuit het stedelijk gebied en onderling.

De gemeente Bergeijk blijft zich maximaal inzetten voor het zo volledig mogelijk in stand houden van de huidige verbindingen en we kijken proactief naar hoe we het openbaar vervoer kunnen verbeteren/optimaliseren. Daarnaast wordt vanuit de Kempengemeenten gewerkt aan een plan voor de realisatie van dorpshubs (onderdeel van Mobiliteitsstrategie de Kempen). Ook zal de toekomstige realisatie van de mobiliteitshub in Eersel effect hebben op de lijnvoering van het openbaar vervoer in de Kempengemeenten.

Daarnaast bieden deze ontwikkelingen ook ruimte voor andere vervoersoplossingen als vraaggericht vervoer, deelmobiliteit en andere slimme mobiliteitsoplossingen. De gemeente Bergeijk heeft in deze ontwikkelingen een positieve grondhouding en maakt gebruik van kansen die zich in de regio voor doen.



6.4 De weg naar de OV-concessie 2026

In de jaren naar 2026 toe werkt de Provincie samen met haar regionale partners van de Metropoolregio Eindhoven aan de nieuwe openbaar vervoer concessie. Gezamenlijk worden de uitgangspunten voor deze nieuwe concessie bepaald. Met de concessie van 2016 is een eerste weg ingeslagen om beweging te maken in inzet op "dikke lijnen", waarbij wordt ingezet op een goed netwerk van HOV verbindingen in combinatie met streeklijnen. Daarnaast wordt steeds meer de verbinding gezocht met vraaggericht openbaar vervoer.

De eerste verwachtingen zijn dat dit ook de basis zal zijn voor de concessie van 2026. Aangevuld met de regionale studies naar mobiliteitshubs, waar de mobiliteitshub in Eersel een onderdeel van uit maakt.

Mobiliteitsstrategie de Kempen
Daarnaast hebben we als Kempengemeenten een eerste aanzet gemaakt naar de realisaties van dorpshubs en bedrijventerreinenhubs. Deze is opgenomen in de Mobiliteitsstrategie de Kempen. Een ander onderdeel daarvan is dat we de openbaar vervoerlijn Eindhoven – Reusel verder willen uitwerken naar een HOV waardige openbaar vervoerlijn. Vanuit Bergeijk wensen we beter aan te haken op de HOV lijn Eindhoven – Valkenswaard. Daarnaast willen we als Kempengemeenten ook naar de mogelijkheden kijken of de openbaar vervoer verbinding Bergeijk – Eersel kan worden opgewaardeerd. Dit zodat ook de kern Bergeijk goed kan worden aangehaakt op de mobiliteitshub in Eersel.

Voor een goede inbreng in de nieuwe concessie moeten we goed samenwerken met de Kempengemeenten. Met name het uitspreken van het gezamenlijk belang is daarin belangrijk. De Kempengemeenten werken continue aan een gezamenlijk verhaal rondom mobiliteit in de Kempen. Mobiliteitsstrategie de Kempen is daarbij ons handvat. Komende jaren blijven we als Kempengemeenten in gesprek met de Provincie en de regio en blijven inzetten op een goed gesprek en een lobby om de bereikbaarheid van de Kempen op het gebied van openbaar vervoer en slimme mobiliteitsoplossingen te verbeteren.

6.5 Projecten en opgaven

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit kent ten aanzien van openbaar vervoer de volgende projecten en opgaven:

In stand houden huidig aanbod openbaar vervoer:
Voor de periode tot 2026 blijven we ons als gemeente inzetten om het huidige openbaar vervoer in stand te houden.

Realisatie mobiliteitshubs:
In samenwerking met de Kempengemeenten Bladel, Eersel en Reusel- De Mierden en de Metropoolregio blijven we onszelf inzetten en blijven we lobby voeren voor de realisatie van mobiliteitshubs. Hierbij gaat het onder andere over de mobiliteitshub in Eersel. Het project mobiliteitshub Eersel is een project wat door de regio wordt uitgevoerd. De gemeente Eersel is namens de Kempen bestuurlijk en ambtelijk trekker.

Daarnaast werken we als Kempengemeenten aan een plan voor dorpshubs en bedrijventerreinen hubs, dit in combinatie met slimme en innovatieve mobiliteitsoplossingen. De komende jaren blijven we inzetten op de gezamenlijke aanpak die we in de Mobiliteitsstrategie de Kempen hebben vastgesteld.

Inbreng openbaar vervoerconcessie 2026:
Als Kempengemeenten voeren we gezamenlijke lobby en leveren we inbreng in de totstandkoming van de nieuwe openbaar vervoerconcessie voor 2026. Dit met als doel het openbaar vervoer in de Kempen te optimaliseren. Mogelijke optimalisaties zitten in het verbeteren van de openbaar vervoerlijn van Bergeijk naar de toekomstige mobiliteitshub in Eersel en in het goed blijven aanhaken op de HOV doorstroomas Valkenswaard – Eindhoven. Als Kempengemeenten trekken we hier gezamenlijk in op.

7 Voetgangers

Een prettige leefomgeving is voor onze burgers van belang. Hierbij gaat het om leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Ook voor voetgangers is het van belang dat burgers en bezoekers zich te voet veilig kunnen verplaatsen en dat voetpaden goed toegankelijk zijn. In het kader van BORA IV willen we het belang van voetgangers meewegen bij herinrichtingsprojecten. Daarnaast willen we de komende jaren bij herinrichtingsprojecten in de omgeving van dorpscentra en sociale- en winkelvoorzieningen de KBO (Katholieke Bond Ouderen) actief betrekken.

7.1 Mobiliteitstransitie

Met name als het gaat om het verbeteren van het gebruik van ons openbaar vervoerssysteem, in relatie tot de mobiliteitstransitie, is het van belang dat openbaar vervoer voorzieningen goed toegankelijk zijn voor voetgangers en minder validen. Openbaar vervoer haltes zijn toegankelijk voor minder validen maar ook de routes daar naartoe moeten goed bereikbaar zijn. De komende jaren zetten we ons in om de bereikbaarheid goed te houden en waar mogelijk met herinrichtingen te verbeteren.

7.2 Risicoanalyse

Als het gaat om de risico gestuurde aanpak is de veiligheid van voetgangers van belang. Daarnaast zijn ouderen in het verkeer een belangrijke risicocategorie. Door het KBO te betrekken bij belangrijke herinrichtingsprojecten ontstaat blijvende aandacht voor het belang van voetgangers en de veiligheid daarvan. Daarnaast is daardoor ook blijvende aandacht voor de bereikbaarheid van onze voorzieningen voor de voetgangers in onze gemeente.

Door de KBO actief te betrekken bij projecten rondom dorpscentra, sociale- en winkelvoorzieningen werken we samen aan betere voetgangersvoorzieningen. Daarnaast kijken we bij herinrichtingsprojecten in woonwijken of voetgangersvoorzieningen kunnen worden verbeterd en of we ontbrekende schakels kunnen realiseren.

7.3 Uitgangspunten

Het belang van voetgangers, de bereikbaarheid van onze voorzieningen en toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen krijgt de komende jaren blijvende aandacht. We betrekken de KBO actief en hebben in het kader van BORA IV blijvende aandacht voor de voetgangers. Waar mogelijk realiseren we in combinatie met werk-met-werk maken ontbrekende schakels.

In samenspraak met onze BOA's hebben we blijvende aandacht voor foutparkeren in relatie tot toegankelijkheid van voetpaden zodat onze voetpaden goed bereikbaar blijven voor alle gebruikers.

7.4 Projecten en opgaven

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit kent ten aanzien van openbaar vervoer de volgende projecten en opgaven:

Blijvende aandacht voor kwaliteit voetpaden:
Kwaliteit van voetpaden en het type verharding wat we toepassen is van belang. We willen dat onze voetpaden goed toegankelijk zijn en goed bruikbaar en comfortabel zijn voor de gebruikers.

Bezien of er optimalisaties mogelijk zijn in ons voetpadennetwerk:
In het kader van werk-met-werk maken wordt bezien of we in de komende jaren met herinrichtingsprojecten ontbrekende schakels in ons voetpadennetwerk kunnen realiseren.

Betrekken KBO bij onze herinrichtingsprojecten:
Om de bereikbaarheid en veiligheid van voetgangers te borgen bij belangrijke herinrichtingsprojecten in dorpscentra en rondom voorzieningen betrekken we de KBO bij het herinrichtingsproject.

8 Gedragsverandering

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het "duurzaam veilig" inrichten van onze wegen. Met een veilige inrichting van de weg trachten we als gemeente veilig verkeersgedrag te bewerkstelligen. Uiteraard kunnen we dat als gemeente niet alleen. Wel kunnen we als gemeente de wegen conform "duurzaam veilig" inrichten. Daarnaast kunnen we communiceren over veilig verkeersgedrag en onderhouden we contacten met politie voor wat betreft handhaven. We hebben dus voor een deel invloed op het gedrag van mensen. De weggebruiker zelf heeft natuurlijk ook voor een groot deel invloed op verkeersveiligheid. Weggebruikers dienen zelf te zorgen voor veilig verkeersgedrag. Bewustwording speelt hierbij een belangrijke rol. Weggebruikers moeten bewust zijn van de gevolgen van hun verkeersgedrag op de omgeving. Als gemeente kunnen we door middel van matrixborden en handhaving invloed uitoefenen op ongewenst gedrag zoals bijvoorbeeld hardrijden en parkeren.

In overleg met de regionale politie worden jaarlijks de handhavingslocaties bepaald in de gemeente Bergeijk. Het uitgangspunt hierbij is de handhaving op wegen waar ongevallen en een te hoge snelheid met elkaar te maken hebben.

Als gemeente doen we nog meer aan verkeersveiligheid en gedrag. We stimuleren basisscholen om deel te nemen aan het Brabants Veiligheidslabel (BVL). Een keurmerk wat door de Provincie Noord-Brabant in het leven is geroepen. Het doel van BVL is om verkeerseducatie op scholen te stimuleren en naar een hoger niveau te tillen. Als gemeente stellen we jaarlijks subsidie beschikbaar voor de scholen met het BVL-label aangezien we het belangrijk vinden dat verkeersveiligheid onderdeel uit maakt van het schoolbeleid. Daarnaast willen we in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland Groot Bergeijk extra inzetten op BVL. We zien BVL als de eerste opmaat om verkeersveiligheid en verkeersveilig gedrag te vergroten binnen onze gemeente. VVN Groot Bergeijk is daarin voor ons als gemeente een belangrijke partner in samenwerking met het basisonderwijs van de gemeente Bergeijk.

Verder zetten we in op verkeerseducatie binnen verschillende doelgroepen. We trachten met gedrag gerelateerde acties tijdens evenementen aandacht te vragen voor gedrag in het verkeer. Hierbij kan het onder andere gaan over de invloed van drank en drugs in het verkeer. Daarnaast organiseren we met onze stakeholders ook trainingen voor doelgroepen om verkeersregels en wetgeving beter onder de aandacht te brengen. Hierbij kun je bijvoorbeeld denken aan fietstrainingen voor de E-bike.

We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om te zorgen voor een verkeersveilige omgeving.

8.1 Mobiliteitstransitie

De eerste stappen om tot een mobiliteitstransitie te komen begint met het aanbieden van een goed netwerk van voorzieningen om op een andere manier te reizen. Hierbij gaat het om een goed fietsnetwerk en een goed netwerk van openbaar vervoersmogelijkheden, slimme en innovatieve mobiliteitsoplossingen en hubs.

Daarnaast is het van groot belang dat reizigers van en naar onze gemeente ook op een andere manier gaan reizen. Hiervoor moeten we stimuleren dat reizigers gebruik gaan maken van de vervoersmogelijkheden waarover we beschikken. Communicatie en informeren over deze mogelijkheden naar onze burgers en bezoekers is hierin van groot belang. Als gemeente treden we de komende jaren actief naar buiten en communiceren we over projecten die we realiseren. Zo trachten we de komende jaren veranderingen te bewerkstelligen in de reiswijze van mensen. Alles om andere vervoerswijzen dan met de auto te bewerkstelligen. Zo ontlasten we ons weggennet, en benutten we andere mogelijkheden die er zijn, dragen we bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen en de mobiliteitstransitie.

8.2 Risicoanalyse

Gedrag van verkeersdeelnemers is van grote invloed op de leefbaarheid van onze inwoners. Gedragingen in het verkeer leiden tot irritaties en zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid in onze gemeente. In het kader van de risico gestuurde aanpak zijn de volgende risicocategorieën van belang:

- Rijden onder invloed;
- Snelheid in het verkeer;
- Afleiding in het verkeer;
- Verkeersovertreders.

Als gemeente moeten we blijvende aandacht hebben voor bovenstaande onderwerpen. Dit doen we onder andere in samenwerking met VVN Groot Bergeijk. Zij zijn voor de gemeente een belangrijke partner als het gaat om verkeersveiligheid en gedrag.

Daarnaast blijven we monitoren en communiceren we actief over gedragingen in het verkeer als het gaat om snelheid. Verder communiceren we actief over alcohol in het verkeer en afleiding in het verkeer.

Met de politie blijven we in gesprek als het gaat over de snelheid in het verkeer en de extreme verkeersovertreders in onze gemeente. Basis hiervoor is de verkeersmonitoring en klachten die we ontvangen als gemeente.

8.3 Uitgangspunten

Om gedrag van weggebruikers te beïnvloeden moeten we inzicht hebben en geven in het gedrag op onze wegen. We zetten daarvoor verkeersmonitoring en matrixborden in en communiceren over de uitkomsten daarvan. Wanneer we een goed inzicht hebben in de gedragingen in het verkeer kan daardoor gerichter gecommuniceerd worden.

Daarnaast zijn VVN Groot Bergeijk en de dorps- en kernraden goede sparringpartners en partners om te communiceren over gewenst gedrag. Als gemeente kunnen we het niet alleen, we moeten zo breed mogelijk communiceren over het gewenste gedrag op onze wegen, met name als het gaat om snelheid.

BVL in het basisonderwijs van de gemeente Bergeijk wordt gezien als de belangrijkste eerste stap om in te zetten op verkeerseducatie en om de gedragsverandering van de grond te krijgen. Hierin werken we als gemeente intensief samen met VVN Groot Bergeijk.

Gezien de risico gestuurde aanpak zijn er 4 belangrijke risicocategorieën die bijzondere aandacht verdienen:

- Fietsers
- Landbouwverkeer
- Ouderen
- Gedrag/alcohol en afleiding in het verkeer

We willen in de komende jaren in samenwerking met VVN Groot Bergeijk, bijzondere aandacht besteden aan de fietser (2023), landbouwverkeer (2024), ouderen (2025) en gedrag/alcohol en afleiding in het verkeer (2026).

8.4 VVN Groot Bergeijk

De samenwerking met VVN Groot Bergeijk is van groot belang. De laatste jaren werken VVN Groot Bergeijk en de gemeente al intensief samen op het gebied van verkeersveiligheidsvraagstukken en mensgerichte acties en projecten in de vorm van trainingen en communicatie met buurten en dorps- en kernraden. De komende jaren zullen we deze goede samenwerking voortzetten en gezamenlijk met VVN Groot Bergeijk het belang van verkeersveiligheid en gedrag in het verkeer blijven uitstralen.

8.5 Projecten en opgaven

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit kent ten aanzien van gedragsverandering de volgende projecten en opgaven:

Structuur – inrichting – gedrag:
We blijven inzetten op goede structuren, inrichting van wegen, communicatie en gedrag. Als we als gemeente deze zaken op orde hebben kan bij foutief gedrag nog altijd handhaving als sluitstuk worden ingezet. Alhoewel handhaving en de capaciteit daarvoor altijd een uitdaging zal zijn, blijven we in goed overleg met politie over het verkeersgedrag in onze gemeente.

We zorgen dat de structuren goed zijn en dat het aanbod van fietspaden, openbaar vervoer, en weginfrastructuur goed zijn en dat wegen en fietspaden zijn ingericht conform de richtlijnen en duurzaam veilig.

Gedrag van mensen is afhankelijk van de omgeving waar ze rijden en de inrichting van wegen. We streven er naar dat onze wegen zodanig zijn ingericht dat het gedrag van de weggebruiker past bij de daarbij horende snelheid.

Uitbreiding Brabants Veiligheid Label (BVL):
We zie het Brabants Veiligheid Label als een belangrijke kans om een groot deel van onze bewoners te kunnen benaderen. Het gaat daarbij om de kinderen, welke we nog kunnen opleiden met verkeerseducatie en waar we mee in gesprek kunnen gaan over het gewenste gedrag. Daarnaast gaat het ook over het benaderen van ouders en grootouders vanuit VVN Groot Bergeijk en vanuit de verkeerswerkgroep van de scholen.

Als gemeente faciliteren we BVL maar willen we de komende jaren meer naar voren treden zodat we samen met VVN Groot Bergeijk meer aandacht kunnen vragen voor BVL en verkeersveiligheid en gedrag in zijn algemeenheid.

Als gemeente moeten we alle mogelijkheden aangrijpen om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid en gedrag. BVL zien we daarin als een belangrijke opstap naar bredere communicatie.

Gezamenlijke inzet met VVN Groot Bergeijk:
We werken goed samen met VVN Groot Bergeijk. Deze goede samenwerking willen we voortzetten en waar mogelijk uitbreiden. Blijvende aandacht hebben voor verkeersveiligheid en gedrag is belangrijk, samen met VVN Groot Bergeijk kunnen we hier samen structurele invulling aan geven.

Daarnaast stellen we samen met VVN Groot Bergeijk jaarlijks een jaarprogramma vast waarbij we in samenwerking met VVN Groot Bergeijk meerdere trainingen, mensgerichte en communicatieve acties uitvoeren. Alles met het doel om structurele aandacht door het jaar heen te hebben voor verkeersveiligheid en gedrag.

VVN Groot Bergeijk is daarnaast ook laagdrempelig benaderbaar voor burgers wanneer men verkeersonveilige situaties ervaart of structureel verkeersgedrag ervaart. Samen met VVN Groot Bergeijk kunnen burgers zelfstandig of in samenspraak met de gemeente diverse acties oppakken in het kader van verkeersveiligheid en gedrag.

Ook zal de gemeente samen met VVN Groot Bergeijk invulling geven aan de themajaren van de komende jaren. Hierbij kan gedacht worden aan bij het thema passende acties of cursussen.

Themajaren:
De komende jaren zullen vier belangrijke thema's extra aandacht krijgen als het gaat om onze communicatie en acties naar buiten toe. Dit doen we in samenwerking met VVN Groot Bergeijk, daarnaast betrekken we hier BVL en onze dorps- en kernraden bij.

2023: Fietsers
2024: Landbouwverkeer
2025: Ouderen
2026: Gedrag/alcohol en afleiding in het verkeer

Jaarlijks wordt bezien hoe het themajaar wordt ingericht en welke acties we uitvoeren.

Bijlagen

1. **Parkeerbeleid**