VERKEERSVEILIGHEIDSTOETS

MOZARTLAAN-VERDILAAN TE HEESCH

Opdrachtgever:	Muller Bouw
Projectnr:	BEH073-0001
Datum:	26 februari 2026

VERKEERSVEILIGHEIDSTOETS

MOZARTLAAN-VERDILAAN TE HEESCH

Opdrachtgever:	Muller Bouw
Projectnr:	BEH073-0001
Rapportnr:	1.0
Status:	Definitief
Datum:	26 februari 2026

Opsteller:
T. van Wijk

Verificatie:
R. Kastelijn

Validatie:
T. van Wijk

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl

ISO 9001
ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification

© 2026 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze
toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4

2 UITGANGSPUNTEN 5
2.1 Scope 5
2.2 Gehanteerde toetsdocumenten 5

3 RESULTAAT VERKEERSVEILIGHEIDSTOETS: BEVINDINGEN 6
3.1 Doel en reikwijdte van de Verkeersveiligheidstoets 6
3.2 Verkeersstructuur 6
3.3 Wegprofiel 7
3.4 Horizontaal alignement 7
3.5 Kruispunten 8
3.6 Kwetsbare verkeersdeelnemers 8
3.7 Human Factors 8

4 SAMENVATTEND 9

BIJLAGEN

B1 MOZARTLAAN_VO_20250119

B2 BEVINDINGEN OP KAART

B3 STOPZICHT ANALYSE

1 INLEIDING

Voor de voorgenomen ontwikkeling aan de Mozartlaan-Verdilaan te Heesch dient een verkeersveiligheidstoets opgesteld te worden. Het plan voorziet in de realisatie van een appartementencomplex met in totaal 25 sociale huurwoningen op de hoek van de Mozartlaan en de Verdilaan. Naast de realisatie van de woningen voorziet het plan ook in de herinrichting van het bestaande parkeerterrein (28 parkeerplaatsen) en de aanleg van een nieuw parkeerterrein (41 parkeerplaatsen) aan de zuidzijde van de Verdilaan. Ook wordt een deel van de Verdilaan tussen de huisnummers 94 en 112 aangepast tot een verblijfsgebied voor langzaam verkeer.



Afbeelding 1: Plangebied met het beoogde appartementencomplex in het rood

De gemeenteraad van Bernheze heeft besloten nog geen definitief besluit te nemen over het wooncomplex aan de Mozartlaan, omdat een nadere onderbouwing van de verkeerskundige effecten, met name ten aanzien van verkeersveiligheid, noodzakelijk wordt geacht.

Het doel van deze verkeersveiligheidstoets is om op basis van objectieve gegevens en landelijke richtlijnen (zoals de CROW-publicaties) te beoordelen welke effecten de ontwikkeling heeft op de verkeerssituatie in en rondom het plangebied. Dit onderzoek richt zich specifiek op de vraag of de ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in de directe omgeving. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals voetgangers en fietsers), de inrichting van wegen en voorzieningen, en de aansluiting op de bestaande verkeersstructuur. Op basis van de analyse worden, waar nodig, maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te waarborgen dan wel te verbeteren.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Scope

Dit vraagstuk valt onder een audit in fase 1 (voorlopig ontwerp), geheel conform de richtlijnen uit de Handleiding Verkeersveiligheidsaudit. Dit houdt in dat een bureaustudie plaatsvindt op het aangeleverde voorontwerp van de ontwikkeling. De checklist voor auditfase 1 vormt hierbij het uitgangspunt. Deze lijst focust specifiek op de basiskenmerken van de weginrichting, de snelheidsregimes, mogelijke conflictpunten en de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

De verkeersveiligheidstoets betreft een beoordeling van de beoogde nieuwe situatie. Daarmee beperkt de scope van de verkeersveiligheidstoets zich tot de voorgenomen ontwikkeling. Eventuele verkeersveiligheidsknelpunten die al in de bestaande situatie aanwezig zijn, maken geen onderdeel uit van deze beoordeling.

De beschikbaar gestelde informatie is voor de verkeersveiligheidstoets is het voorontwerp: Mozartlaan_VO_20250119.pdf (zie bijlage B1). Van dit ontwerp is ook een dwg-bestand ontvangen waarmee in AutoCAD (tekensoftware) nauwkeurige afstanden gemeten kunnen worden.

2.2 Gehanteerde toetsdocumenten

De opzet van deze verkeersveiligheidstoets is gebaseerd op de Handleiding verkeersveiligheidsaudit voor het onderliggende weggennet. In tabel 2 is aangegeven welke normen en richtlijnen zijn gebruikt tijdens de toetsing.

Tabel 1: Documenten waaraan in deze verkeersveiligheidsaudit wordt getoetst

Toetsdocument	Uitgave van:
Handleiding verkeersveiligheidsaudit	DTV Consultants, 2016
Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen	CROW, publicatie 315
Basiskenmerken kruispunten en rotondes	CROW, publicatie 315a
Karakteristieken van voertuigen en mensen	CROW, publicatie 279
Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen	CROW, publicatie 207
ASW	CROW, publicatie
Ontwerpwijzer fietsverkeer	CROW, publicatie 351
Richtlijn toegankelijkheid	CROW, publicatie 337
Handboek Verkeersveiligheid	CROW, publicatie 261
Handboek verkeerswetgeving	CROW, publicatie 264

Bij de bevindingen in hoofdstuk 3 wordt soms verwezen naar een (CROW)- publicatie waarbij aangegeven wordt welke tabel of figuur van toepassing is. De bevindingen zijn daarnaast ook gebaseerd op eigen expertise en ervaringen.

3 RESULTAAT VERKEERSVEILIGHEIDSTOETS: BEVINDINGEN

3.1 Doel en reikwijdte van de Verkeersveiligheidstoets

Deze verkeerveiligheidstoets is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsknelpunten te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven.

De centrale vragen die gehanteerd zijn bij de bevindingen in deze verkeerveiligheidstoets zijn telkens dezelfde. Hierdoor ontstaat een overzichtelijke en leesbare rapportage.

Knelpunt:	Welk knelpunt in het ontwerp is te benoemen dat risico's voor de verkeersveiligheid geeft?
Risico:	Voor welke verkeersdeelnemers is dat een risico?
Gevolg:	Wat voor gevolg heeft het voor verkeersdeelnemers als het knelpunt niet wordt opgelost?
Oplossingsrichting:	Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk om het risico te verminderen of weg te nemen?

De verkeersveiligheidstoets is onderverdeeld in zes onderdelen. Per onderdeel is beschreven wat getoetst is. Eventuele verkeersveiligheidsknelpunten zijn beschreven volgens de bovenstaande opbouw en voorzien van een nummer. Het nummer is terug te vinden op de bevindingenkaart in Bijlage B2.

3.2 Verkeersstructuur

In dit onderdeel worden de aspecten van het ontwerp getoetst aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig, ook wel aangeduid als de basiskenmerken wegontwerp. Wanneer het ontwerp niet aansluit bij de basiskenmerken wegontwerp en de geldende verkeerswetgeving kan dit leiden tot onduidelijkheid en onveilig gedrag bij de weggebruiker. Onderstaand volgen de specifieke bevindingen die uit deze analyse naar voren zijn gekomen.

Aansluiting Mozartlaan

Het beoogde plan is gesitueerd in een gebied waar enkel de wegcategorie erftoegangsweg 30 km/u is voorzien. De functie van dit type weg is uitwisselen. Het toepassen van nieuwe aansluitingen ten behoeve van de parkeerterreinen is op deze wegen toegestaan.

Situatie Verdilaan (1.1)

Tussen de huisnummers 94 en 112 wordt de Verdilaan aangepast tot een verblijfsgebied voor langzaam verkeer. Dit resulteert in twee doodlopende structuren voor gemotoriseerd verkeer. Dit voorkomt dat gemotoriseerd verkeer met hoge snelheden door deze straat rijden op zoek naar een parkeerplaats. Geadviseerd wordt aan de westzijde de rijbaan direct beëindigen na de vijf parkeerplaatsen om inrijden onaantrekkelijk te maken.

Toename verkeersbewegingen

Volgens de documenten die onderdeel uitmaken van het nog vast te stellen omgevingsplan resulteert de ontwikkeling in een intensiteitstoename (verkeersgeneratie) van 113 motorvoertuigen per etmaal. Voor het maatgevende spitsuur wordt een percentage 10% van de etmaalintensiteit aangehouden. Dit betekent een toename van circa 12 motorvoertuigen gedurende het maatgevende spitsuur. Dit verkeer verdeelt zich naar verwachting over de verschillende richtingen. Deze extra verkeersbewegingen hebben geen negatief effect op het onderliggend wegennet.

3.3 Wegprofiel

In deze paragraaf worden de dwarsdoorsnede en de fysieke inrichting van de weg getoetst. Een veilig wegprofiel biedt voldoende ruimte voor alle type weggebruikers en minimaliseert de kans op conflicten of bermongevallen. De beoordeling richt zich op de functionele breedte van de rijbaan, evenals de inrichting van de randvoorzieningen zoals bermen, obstakelvrije zones en voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Onderstaand volgen de bevindingen ten aanzien van deze profielkenmerken.

Rijbaanbreedtes uitritten (2.1)
Geadviseerd wordt om de uitritten van de beide parkeerterreinen minimaal 4,80 meter breed te maken.

3.4 Horizontaal alignement

De beoordeling in deze paragraaf richt zich op het horizontale verloop van de weg, waarbij de focus ligt op zichtafstanden in relatie tot de gereden snelheid en boogstralen.

Stopzicht bocht Mozartlaan
Stopzicht is het zicht op stilstaand verkeer of een ander onvermijdbaar obstakel stroomafwaarts. De benodigde zichtlengte is de lengte waarover een bestuurder de weg moet kunnen overzien om een eventueel stilstaand of remmend voertuig of een ander onvermijdbaar obstakel waar te nemen en vervolgens zijn voertuig op een veilige afstand tot stilstand te brengen.

Het stopzicht bij 30 km/u bedraagt 24 meter. Op basis van deze afstand is een analyse uitgevoerd of het gebouw in de lijn van het stopzicht van het verkeer komt te staan. Het resultaat hiervan is opgenomen in bijlage B3. Hierin is te zien dat het gebouw niet in de lijn van het stopzicht komt te staan.

Geconcludeerd wordt dat het stopzicht in de bocht van de Mozartlaan voldoet aan de normen. De situering van het gebouw heeft geen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid. De voorgenomen verwijdering van de parkeervakken langs de rijbaan resulteert bovendien in een optimalisatie van het stopzicht.

3.5 Kruispunten

Deze paragraaf gaat in op de kruispunten. Met name de twee nieuwe aansluitingen van het parkeerterrein zijn hierbij beoordeeld.

Voorrangsregeling (4.1)

Geadviseerd wordt om de aansluitingen van de parkeerplaatsen op de Mozartlaan en Verdilaan als uitrit vorm te geven middels een uitritconstructie.

3.6 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Centraal in deze paragraaf staan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Hieronder vallen voetgangers en fietsers. Knelpunten ten aanzien van kwetsbare verkeersdeelnemers richten zich in deze paragraaf op potentiële conflictpunten met het gemotoriseerd verkeer.

Doorgang MIVA-parkeervak – Kiss & Ride (5.1)

Langs het zuidelijk gelegen mindervalide parkeervak is een doorgang van 1,00 meter vlak langs het beoogde appartementencomplex. Een voetganger of fietser die het beoogde appartementencomplex verlaat via deze doorsteek is voor het verkeer op de Kiss & Ride niet waar te nemen en andersom kunnen deze kwetsbare verkeersdeelnemers ook niet het verkeer waarnemen. Het advies luidt om deze doorsteek af te sluiten middels een fysieke afscheiding.

3.7 Human Factors

Human factors binnen verkeersveiligheid gaan over hoe menselijk gedrag, waarneming en besluitvorming het verkeer beïnvloeden. Het richt zich op zaken zoals aandacht, vermoeidheid, risicoperceptie en reactietijd van weggebruikers. Door inzicht in deze menselijke factoren kunnen wegen, voertuigen en verkeersmaatregelen veiliger worden ontworpen.

Doorsteek parkeerterrein – Kiss & Ride (6.1)

Langs het noordelijk gelegen mindervalide parkeervak is een doorgang van circa 2,50 meter aanwezig die aansluit op het bestaande zebrapad van de Kiss & Ride. Doordat het parkeerterrein een separate aansluiting krijgt op de Mozartlaan kan het aantrekkelijk zijn voor fietsers om via deze doorsteek naar de poort te fietsen. Dit is een kortere route voor fietsers komende vanuit het oosten. Het advies luidt om deze voetgangersdoorsteek onaantrekkelijk in te richten voor fietsers.

4 SAMENVATTEND

De belangrijkste onderzoeksvraag van deze verkeersveiligheidstoets was of de ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in de directe omgeving. Uit de voorliggende rapportage kan opgemaakt worden dat dit niet het geval is. De adviezen uit dit rapport kunnen eenvoudig worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp.

Ten aanzien van de zichtsituatie concludeert de analyse dat het beoogde appartementencomplex geen belemmering vormt voor het zicht op de openbare weg. De overzichtelijkheid van de verkeerssituatie blijft hiermee behouden. Wat betreft de verkeersaantrekkende werking van de locatie geldt dat de toename van het aantal voertuigbewegingen marginaal is, waardoor nadelige effecten op het onderliggend wegennet uitblijven.

BIJLAGEN

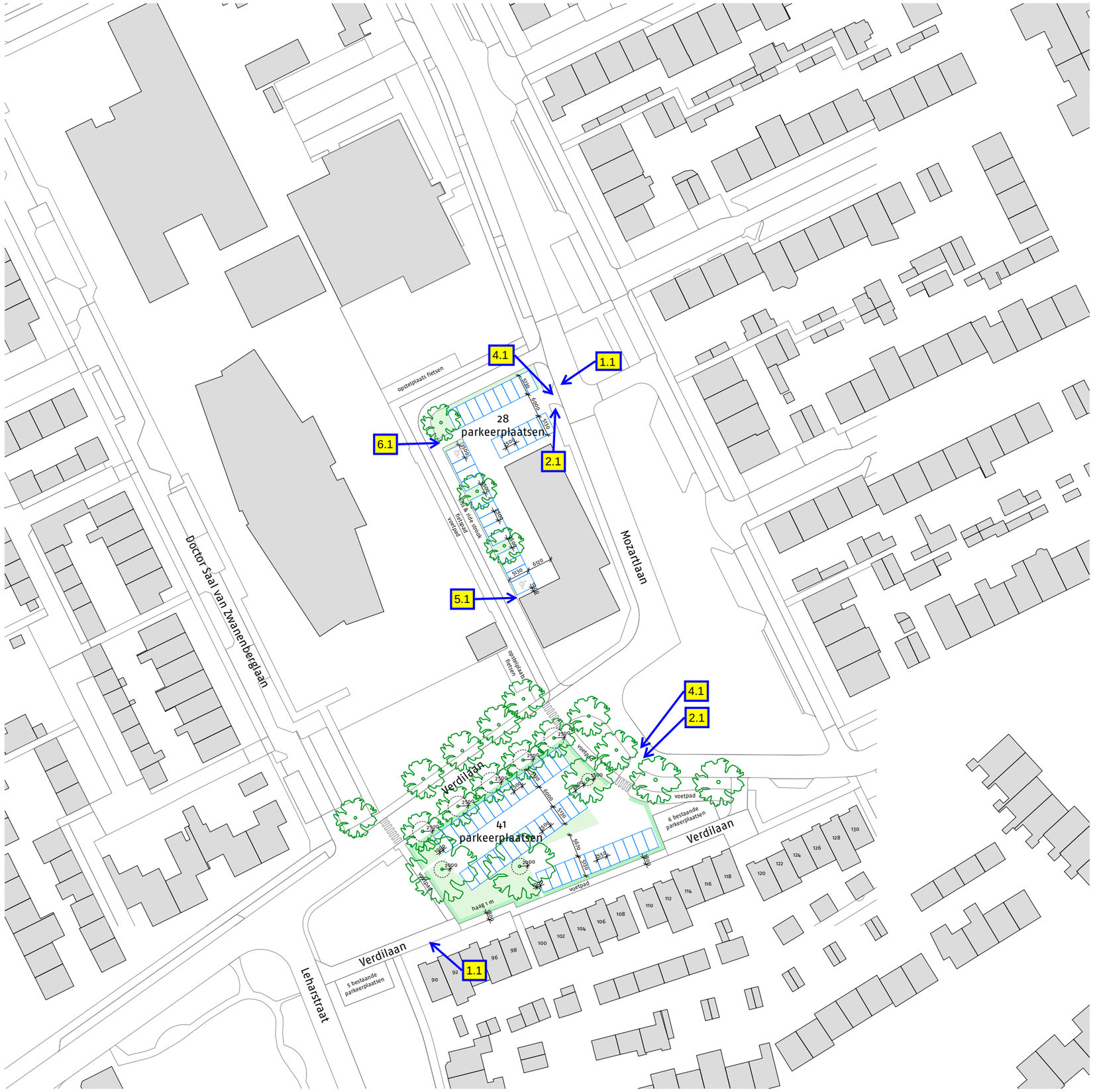
B1 MOZARTLAAN_VO_20250119



Appartementengebouw Mozartlaan, Heesch
Situatietekening | 1:1000 @ A3

31-05-2024
Roel Van Lent Architectuur

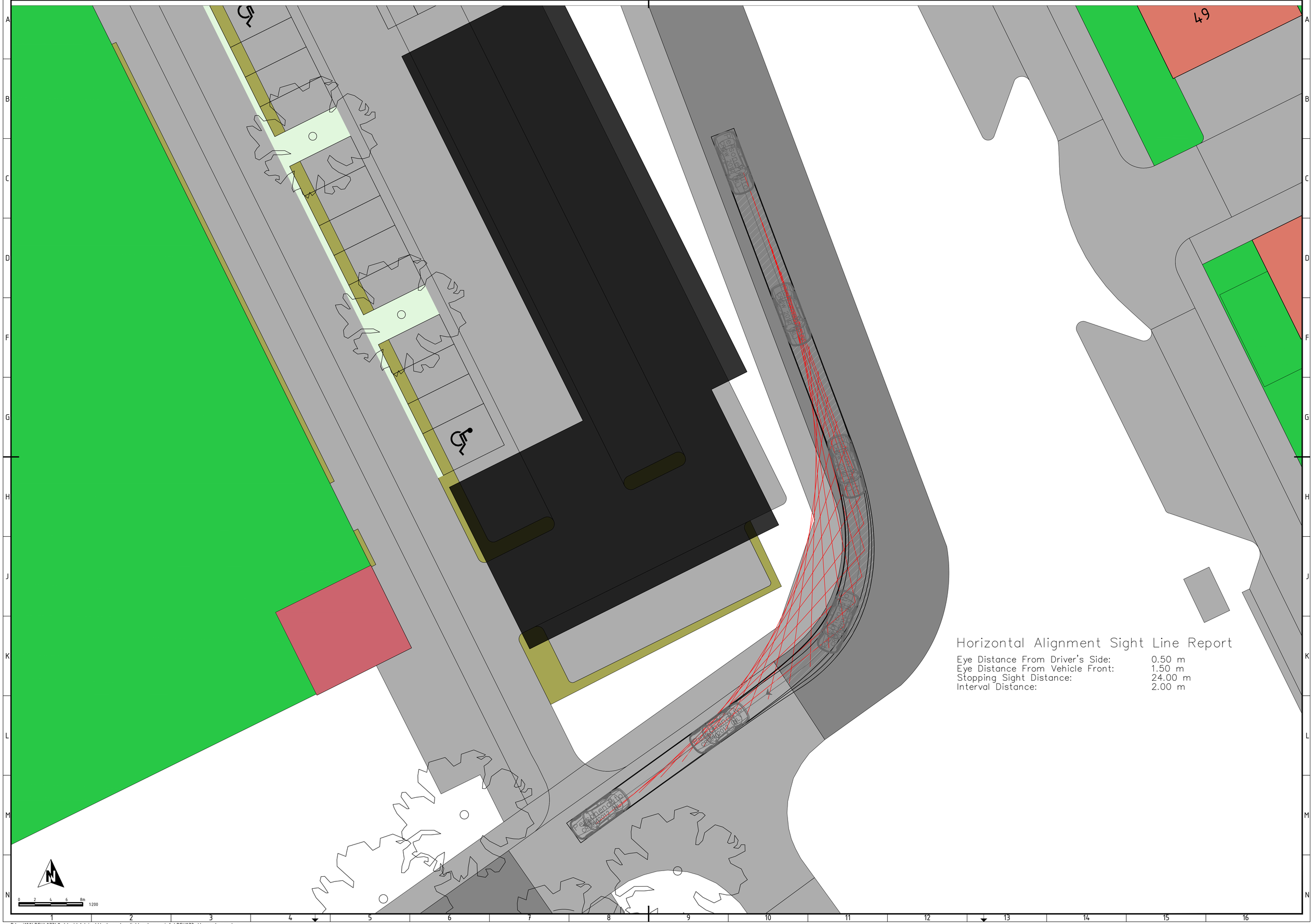
B2 BEVINDINGEN OP KAART



Appartementengebouw Mozartlaan, Heesch
Situatietekening | 1:1000 @ A3

31-05-2024
Roel Van Lent Architectuur

B3 STOPZICHT ANALYSE



P:\prj100\BEH\073\2_Werk\Advies\Verkeerskundig\Ingekomen info\BEH073_Voorontwerp.dwg