



PROGRAMMA MOBILITEIT GEMEENTE BERNHEZE

KEUZE VOOR VOORUITGANG

Opdrachtgever:	Gemeente Bernheze
Projectnr:	BEH039
Datum:	29 augustus 2024



kragten

PROGRAMMA MOBILITEIT GEMEENTE BERNHEZE

KEUZE VOOR VOORUITGANG

Opdrachtgever:	Gemeente Bernheze
Projectnr:	BEH039
Rapportnr:	1.0
Status:	80%-versie
Datum:	29 augustus 2024

CONCEPT

Opsteller:
TVDP

Verificatie:
GH

Validatie:
JW

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

© 2024 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd 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.



VOORWOORD

Een stap zetten in verbeterde mobiliteit in Bernheze

Mobiliteit: het gaat ons allemaal aan. We hebben er dagelijks mee te maken en het is voor iedereen direct zichtbaar. Bovendien heeft iedereen er wel een mening over. Toch is het een weerbarstig onderwerp want het aanpassen van infrastructuur kost tijd en geld.

Gedrag in het verkeer is nog lastiger: we hebben vaak een oordeel over het gedrag van anderen, maar ons eigen gedrag aanpassen is niet altijd eenvoudig.

Daarnaast verandert de wereld voortdurend: we streven naar een duurzamer leven, wat tegelijkertijd ook nieuwe kansen biedt. De elektrische fiets heeft veel mensen ertoe verleid om vaker de fiets te gebruiken: zowel jong als oud. Het heeft ook geleid tot minder woon-werk verkeer per auto. Maar de keerzijde is ook dat we met de grotere fietssnelheden aanpassingen zullen moeten doen aan de infrastructuur. En we zien helaas ook meer verkeersongevallen met het grotere gebruik van de elektrische fiets.

In Bernheze hebben we geen spoorwegen en is het openbaar vervoer in het landelijk gebied beperkt. Toch willen we hier aandacht aan besteden en proberen te stimuleren waar mogelijk. We willen mensen bewust maken van welke verschillende vervoerswijzen zij gebruik kunnen maken.

De meeste aandacht gaat uiteindelijk naar het autoverkeer. We willen graag zo snel mogelijk van A naar B zonder al te veel belemmeringen. Tegelijkertijd willen we ook dat de verkeersveiligheid in onze straten, wijken en dorpen gewaarborgd is. We hebben gemerkt dat hier veel feedback op komt. Dit was duidelijk merkbaar tijdens het participatietraject. In de maanden mei en juni 2024 hebben we diverse inwonersavonden en wijkbezoeken georganiseerd. Op constructieve wijze werd de dialoog gevoerd en werden elkaars belangen gehoord.

Uiteindelijk zullen we keuzes moeten maken waarbij we zorgvuldig verschillende factoren tegen elkaar afwegen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid door aanpassingen in de infrastructuur en het verbeteren van de bereikbaarheid door uitbreiding zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Dit alles wordt zo zorgvuldig mogelijk afgewogen.

Een mooie uitdaging die we samen verder gaan uitwerken!

Marius Tielemans

Wethouder Werk en Inkomen, Mobiliteit en Sport.



CONZ

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	7
1 INLEIDING	10
1.1 Aanleiding.....	10
1.2 Een veranderende wereld.....	10
1.3 Begin met het waarom.....	11
1.4 Leeswijzer.....	12
2 PROCES	13
2.1 Samenwerken.....	13
2.2 Betrekken van stakeholders.....	13
DEEL A: PROGRAMMA MOBILITEIT	15
3 MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 KEUZE VOOR VOORUITGANG	16
4 PROGRAMMA MOBILITEIT	18
4.1 Ambitie 1. Iedereen kan meedoen.....	18
4.2 Ambitie 2. Leefbare kernen.....	23
4.3 Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied.....	30
4.4 Overzicht speerpunten en acties.....	33
5 NETWERKEN	35
5.1 Voetgangersnetwerk.....	35
5.2 Fietsnetwerk.....	37
5.3 Netwerk openbaar vervoer.....	39
5.4 Netwerk voor gemotoriseerd verkeer.....	40
5.5 Netwerk voor landbouwverkeer.....	42
DEEL B: ACHTERGROND	44
6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE	45
6.1 Inleiding.....	45
6.2 Enquêteresultaten.....	45
6.3 Interviews.....	51
6.4 Inloopavonden.....	52
6.5 Dorpsbezoeken.....	52
6.6 Werkateliers.....	54
7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE	56
7.1 Verkeersveiligheid.....	56
7.2 Lopen.....	58
7.3 Fietsen.....	60
7.4 Openbaar vervoer.....	62
7.5 Personenautoverkeer.....	63

BIJLAGEN

B1	NETWERK VOETGANGERS (WENS)
B2	NETWERK FIETSVERKEER (WENS)
B3	NETWERK OPENBAAR VERVOER (WENS)
B4	NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (HUIDIG)
B5	NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (WENS)
B6	NETWERK LANDBOUWVERKEER (WENS)
B7	ONGEVALLENLOCATIES
B8	OVERZICHT VERKEERSINTENSITEITEN
B9	SNELHEIDSOVERTREDINGENKAART
B10	COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE
B11	COMPLEET OVERZICHT OPBRENGST INLOOPAVONDEN BEWONERS

TABELLEN

Tabel 1 Overzicht ambities en speerpunten Mobiliteitsvisie Bernheze 2040.....	16
Tabel 2 Overzichtstabel acties programma mobiliteit gemeente Bernheze	34
Tabel 3 Ontwerppuntgangpunten voetgangersnetwerk	36
Tabel 4 Inrichtingsprincipes fietsnetwerk	38
Tabel 5 Richtintensiteiten en inrichtingskenmerken per wegcategorie (in mvt/etmaal)	41
Tabel 6 Inrichtingsprincipes wegen.....	41
Tabel 7 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode (bron: VIA, 2024).....	56
Tabel 8 Overzicht drukste wegvakken (bron: BBMA 2022)	8-1
Tabel 9 Wegvakken zware snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom (december 2023)	9-3
Tabel 10 Wegvakken zware snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom (december 2023).....	9-3

MANAGEMENTSAMENVATTING

Er gebeurt veel binnen de gemeente Bernheze. Bernheze bouwt aan de toekomst met nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen. Het gaat goed met de economie in de dorpskernen en het agrarische buitengebied verandert van voornamelijk agrarisch gebruik naar een gebied met een grote verscheidenheid aan activiteiten.

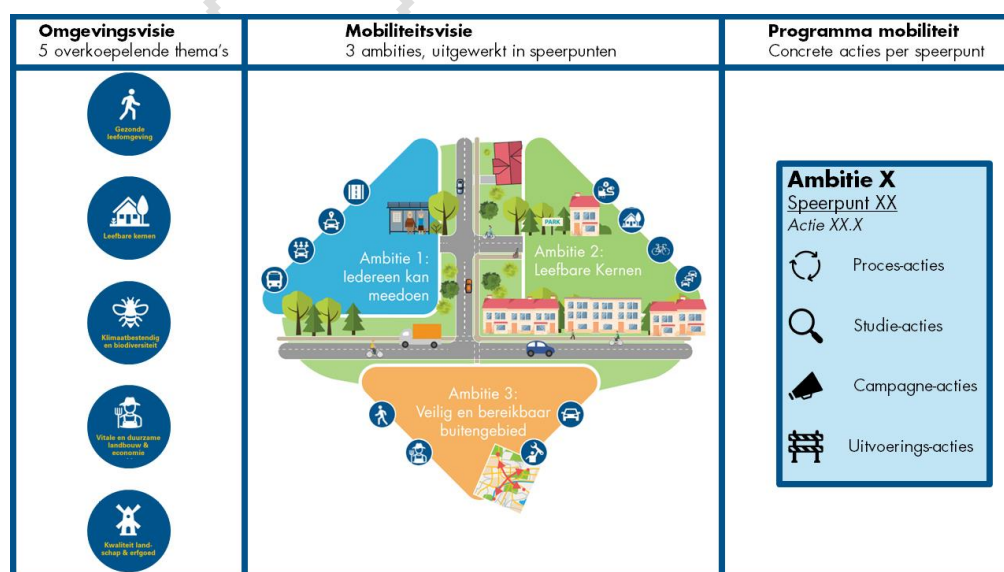
Dat de gemeente Bernheze in beweging is, zorgt dat er behoefte is aan vernieuwd overkoepelend mobiliteitsbeleid dat aansluit op actuele en toekomstige trends en ontwikkelingen. Op deze manier blijft de gemeente de komende jaren verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar. Dit programma mobiliteit is een uitwerking van de vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente Bernheze en beschrijft het mobiliteitsbeleid van de gemeente Bernheze voor de komende jaren (tot 2035).

Het programma mobiliteit is het tweede document van de drieluik die we het mobiliteitsplan noemen, namelijk de mobiliteitsvisie, het programma mobiliteit en het meerjaren uitvoeringsplan (MUP). Bij het opstellen van dit programma mobiliteit hebben we de informatie samengebracht uit onderzoek, analyses, beleid van andere domeinen en overheden en een uitvoerig participatietraject in de samenleving van de kernen en het buitengebied van Bernheze.

Programma mobiliteit: van visie naar uitvoering

In het voorjaar van 2024 is de mobiliteitsvisie Bernheze 2040 'Keuze voor vooruitgang' vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staan de ambities en speerpunten die de gemeente Bernheze heeft op het gebied van mobiliteit. Deze vormen een stip op de horizon en geven antwoord op de vraag: 'waar moet de gemeente Bernheze de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit?' De ambities en speerpunten zijn bepaald op basis van de overkoepelende thema's uit de Omgevingsvisie, trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Onderstaande afbeelding geeft de weer dat de vijf overkoepelende thema's uit de Omgevingsvisie hebben geleid tot een mobiliteitsvisie. De visie is uitgewerkt in ambities en speerpunten. Het programma mobiliteit bevat een plan om de beschreven ambities en speerpunten in uitvoering te brengen, door gefaseerd in te zetten op een aantal concrete acties.



Afbeelding 1 Omgevingsvisie - Mobiliteitsvisie - Programma mobiliteit

Ambitie 1. Iedereen kan meedoen

In Bernheze kan iedereen meedoen. Dat betekent dat iedereen die deel uitmaakt van onze samenleving, van jong tot oud, gelijke kansen krijgt. Sociale inclusie en toegang tot mobiliteit zijn daarin zeer belangrijk. Wij vinden het belangrijk dat iedereen, ongeacht hun achtergrond, toegang heeft tot mobiliteit én zich goed en veilig kan verplaatsen.

Speerpunten en acties: wat willen we daarvoor doen?

Speerpunt 1A. Behoud en versterking openbaar vervoer

- Actie 1A.1: Lobby behoud bestaand openbaar vervoer
- Actie 1A.2: Verbeterd voor- en natransport
- Actie 1A.3: Lobby en onderzoek aansluitingen snel busvervoer
- Actie 1A.4: Mobiliteitshubs aan randen van de kernen

Speerpunt 1B. Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer

- Actie 1B.1: Inventariseren vervoersarmoede en verbeterkansen
- Actie 1B.2: Lokale en regionale initiatieven maatwerkvervoer
- Actie 1B.3: Experimenteren deelmobiliteit

Speerpunt 1C. Eenduidige en toegankelijke wegen en paden

- Actie 1C.1: Eenduidigheid bij (her)inrichting wegen en kruispunten
- Actie 1C.2: Eenduidigheid bij (her)inrichting voet- en fietspaden
- Actie 1C.3: Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden

Ambitie 2. Leefbare kernen

We houden onze kernen aantrekkelijk, waar het fijn wonen is voor alle leeftijden. Dit doen we door innovatief, groen en compact te bouwen en te ondernemen.

Speerpunten en acties: wat willen we daarvoor doen?

Speerpunt 2A. Verlagen van verkeersdruk in de kernen

- Actie 2A.1: Toets wegnnet wensaantal voertuigbewegingen
- Actie 2A.2: Maatregelen weren doorgaand (zwaar) verkeer kernen
- Actie 2A.3: Onderzoek toekomstbestendigheid wegnnet Heesch
- Actie 2A.4: Randweg Nistelrode
- Actie 2A.5: Vierde poot Heeswijk-Dinther

Speerpunt 2B. Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze

- Actie 2B.1: Onderzoek en realisatie missing-links loopnetwerk (kernen)
- Actie 2B.2: Onderzoek en realisatie missing-links fietsnetwerk (kernen)
- Actie 2B.3: Stimuleren gebruik duurzame vervoerswijzen
- Actie 2B.4: Verkeerseducatie op scholen
- Actie 2B.5: Trainingen voor ouderen

Speerpunt 2C. Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen

- Actie 2C.1: Bereikbaarheid en mobiliteit als belangrijke voorwaarde locatiekeuze ontwikkellocaties
- Actie 2C.2: Kortste route voor lopen en fietsen van/naar belangrijkste voorzieningen (STOMP)

Speerpunt 2D. Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit

- Actie 2D.1: Realiseren voldoende (goede) fietsenstallingen
- Actie 2D.2: Monitoren toegankelijkheid parkeren (mindervaliden)
- Actie 2D.3: Uitbreiden aanbod openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer
- Actie 2D.4: Monitoren parkeerdruk openbaar parkeeraanbod kernen
- Actie 2D.5: Alternatieve parkeerlocaties kernen

Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied

De agrarische sector verandert de komende tijd. Ook op het vlak van mobiliteit spelen daarbij vraagstukken, zoals de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het voorzien in de mogelijke toename van verkeersstromen als gevolg van veranderingen in de landbouw.

Speerpunten en acties: wat willen we daarvoor doen?

Speerpunt 3A. Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen

- Actie 3A.1: Ommetjes buitengebied per kern
- Actie 3A.2: Onderzoek en realisatie missing-links fietsnetwerk (buitengebied)

Speerpunt 3B. Faciliteren transitie landbouw

- Actie 3B.1: Onderzoek wensroutes landbouwverkeer
- Actie 3B.2: Veilig bereikbare bedrijventerreinen

Speerpunt 3C. Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet

- Actie 3C.1: Onderzoek en fysieke maatregelen sluipverkeer
- Actie 3C.2: Innovatieve maatregelen sluipverkeer

Speerpunt 3D. Beheer en onderhoud

- Actie 3D.1: Onderhoudsplan prioriteren op hoofdroutes (adaptief)
- Actie 3D.2: Onderhoud bermen en zandpaden buitengebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Er gebeurt veel binnen de gemeente Bernheze. Bernheze bouwt aan de toekomst met nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen. Het gaat goed met de economie in de dorpskernen en het agrarische buitengebied verandert van voornamelijk agrarisch gebruik naar een gebied met een grote verscheidenheid aan activiteiten. Dat de gemeente Bernheze in beweging is, zorgt dat er behoefte is aan vernieuwd overkoepelend mobiliteitsbeleid dat aansluit op actuele en toekomstige trends en ontwikkelingen. Op deze manier blijft de gemeente de komende jaren verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar.

Het mobiliteitsbeleid van Bernheze gaat verder dan het oplossen van verkeersknelpunten in de gemeente. Maatregelen die uit dit beleid voortkomen, dragen bij aan de beleidsdoelstellingen van andere beleidsprogramma's, zoals gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. Op verschillende manieren zijn de verbindingen gezocht met deze beleidsvelden, zowel binnen de ambtelijke organisatie als met externe belanghebbenden.

Met de invoering van de nieuwe Omgevingswet is het ruimtelijk beleid in Nederland veranderd. Onder de Omgevingswet heeft de gemeente Bernheze een Omgevingsvisie opgesteld. In deze Omgevingsvisie voegt de gemeente het beleid op de verschillende terreinen van de fysieke leefomgeving samen, waarmee dit ook met elkaar verbonden wordt. Op deze manier kunnen tegengestelde of juist gelijke belangen worden herkend. Bij het opstellen van dit programma mobiliteit houdt de gemeente dan ook via een integrale benadering rekening met de Omgevingsvisie. Dit programma mobiliteit betreft een uitwerking van de vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente Bernheze.

Voorliggend programma mobiliteit beschrijft het mobiliteitsbeleid van de gemeente Bernheze voor de komende 10 jaar (tot 2035).

1.2 Een veranderende wereld

Zowel binnen als buiten Bernheze staat de tijd niet stil. Verplaatsingspatronen worden ingewikkelder en bestaan uit meerdere schakels, tussenstops en bestemmingen: vroeger ging iemand vanuit huis meestal rechtstreeks naar het werk en weer terug, tegenwoordig wordt de reis vaak gecombineerd met kinderen wegbrengen, boodschappen doen of een bezoek aan de sportclub. Technologische ontwikkelingen maken in veel sectoren het werken op afstand mogelijk, waardoor sommige reizen overbodig worden. Bovendien groeit het besef dat een gezonde en duurzame leefstijl belangrijk is. Deze sociale ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, bieden kansen om te groeien en tegelijkertijd onze leefomgeving te verbeteren.

Dit alles vraagt om een nieuwe visie op mobiliteit in onze gemeente. Deze vraag om nieuw gemeentelijk mobiliteitsbeleid komt ook terug in de Omgevingsvisie Bernheze, de Coalitieverklaring 2022 en het Bestuursprogramma 2022-2026 'Samen Bouwen aan een Veerkrachtig Bernheze'. Bij het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid kijken we niet alleen naar bereikbaarheid en doorstroming, maar ook naar de leefbaarheid binnen onze gemeente, de verkeersveiligheid voor onze inwoners en een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen. Het doel is om te komen tot een ambitieus, breed gedragen en uitvoerbaar gemeentelijk programma mobiliteit.

In het voorjaar van 2024 is de Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Mobiliteitsvisie maken we concreet in dit programma mobiliteit.

1.3 Begin met het waarom

Bijna elke verplaatsing ontstaat uit behoeftes, zoals een familiebezoek, een werkdag op kantoor, een wandeling naar de supermarkt of een ontspannen fietstocht. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Bernheze? En welke onderdelen willen we met het mobiliteitsbeleid verbeteren? Deze 'Waarom-vraag' wordt beantwoord in de Mobiliteitsvisie.

Mobiliteitsvisie

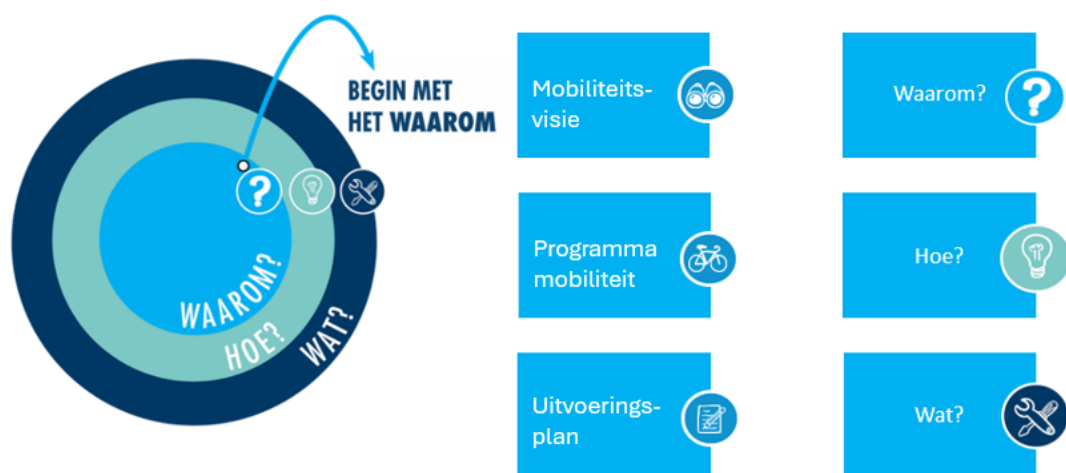
In de – reeds vastgestelde – Mobiliteitsvisie van de gemeente Bernheze staan de ambities en speerpunten centraal. Het gaat daarbij om de vraag áchter de vraag naar mobiliteit. Waar moet Bernheze de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit? En welke doelstellingen wil de gemeente daarmee bereiken? Deze vragen beantwoorden we in ambities en speerpunten. Deze bepalen we op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Programma mobiliteit

De Mobiliteitsvisie wordt concreet gemaakt in voorliggend programma mobiliteit. Hierin staat de 'Hoe-vraag' centraal: Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities en speerpunten van de gemeente Bernheze? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende tien jaar.

Meerjaren Uitvoeringsplan

Het Meerjaren Uitvoeringsplan geeft vervolgens antwoord op de 'Wat-vraag'. Wat moet de gemeente Bernheze de komende jaren doen om de gestelde doelen te behalen? We vertalen de Mobiliteitsvisie en het programma mobiliteit naar concrete maatregelen die bijdragen aan de mobiliteits-speerpunten en de ambities en speerpunten van de gemeente. Voor deze maatregelen maken we een kostenindicatie en een planning. Op basis van die informatie kunnen het college en de gemeenteraad weloverwogen keuzes maken.



Afbeelding 2 Stappen Mobiliteitsvisie – Programma mobiliteit – Meerjaren Uitvoeringsplan

1.4 Leeswijzer

Dit programma mobiliteit beschrijft het beleid van de gemeente Bernheze tot 2035 op het gebied van verkeer en mobiliteit. Hoofdstuk 2 beschrijft het proces waarmee dit programma mobiliteit tot stand is gekomen. Vervolgens bestaat dit programma mobiliteit uit twee delen.

Deel A: Programma mobiliteit

De mobiliteitsvisie, waarin ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit in Bernheze (2040) zijn vastgelegd, is samengevat in Hoofdstuk 3 van deze rapportage. Vervolgens beschrijft Hoofdstuk 4 het programma mobiliteit, met concrete acties die helpen de gestelde ambities en speerpunten te verwezenlijken. Hoofdstuk 5 geeft de wensnetwerken voor de verschillende vervoerswijzen

Deel B: Achtergrond

De opgehaalde wensen, knelpunten en ambities met betrekking tot mobiliteit vanuit de samenleving zijn opgenomen in Hoofdstuk 6 (Maatschappelijke behoefte). Hoofdstuk 7 bevat een Verkeers- en gebiedsanalyse van de verkeerssituatie in de gemeente Bernheze op basis van feitelijke data. Daarbij is aandacht voor verschillende vervoerswijzen en thema's.

2 PROCES

2.1 Samenwerken

Een goede samenwerking met de samenleving van Bernheze is belangrijk bij het maken van dit programma mobiliteit. Deze mensen bezitten niet alleen veel kennis over de bestaande verkeerssituatie binnen de gemeente, maar hebben ook ieder een eigen kijk op maatregelen voor de toekomst. Daarnaast zorgt een goede samenwerking voor draagvlak van het programma mobiliteit in de samenleving, bij de politiek en in de ambtelijke organisatie.

Voor een goede samenwerking zijn onder andere zogenaamde 'werkateliers' georganiseerd. Voor deze werkateliers zijn leden van de participatiegroep en vertegenwoordigers van de politiek uitgenodigd, aangevuld met experts op diverse thema's. In het werkatelier staat niet alleen denken centraal, maar we steken ook de handen uit de mouwen. Eenieder heeft hierin een rol en zet zijn eigen expertise in. Het werkatelier heeft tot doel om zowel de expliciete (de kennis op papier) als impliciete kennis (ervaringskennis; kennis die in het hoofd zit, maar lastig specifiek te benoemen is) van de verschillende stakeholders aan te spreken. Door dit samen te doen, vul je elkaar aan en kom je samen tot een beter en breder gedragen Mobiliteitsplan.

2.2 Betrekken van stakeholders

Dit programma mobiliteit hebben we samen opgesteld met de samenleving van Bernheze. Uiteraard niet met iedere individuele inwoner, maar wel met een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de samenleving. Om dat goed te doen, hebben we gewerkt aan de hand van de participatieladder.

Beslissen

De gemeenteraad stelt de verschillende onderdelen van het programma mobiliteit vast. Het is daarom belangrijk dat de ambities en speerpunten van het mobiliteitsbeleid goed doorleven. Daarom hebben we de raadsleden ook op informele wijze – in twee werkateliers – betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid. We hebben gekozen voor een getrapte besluitvorming – van visie, via programma naar uitvoeringsprogramma – om ervoor te zorgen dat de gekozen beleidslijn consequent wordt doorgevoerd in de uitvoering van projecten in de komende jaren.



Co-produceren

Bij het opstellen van het mobiliteitsbeleid hebben we een participatiegroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van samenleving van Bernheze die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt in de gemeente Bernheze.
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken.
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het programma mobiliteit.

Samen met deze groep hebben we in verschillende bijeenkomsten een beeld geschetst van de wensen en ambities van de samenleving, een prioritering aangegeven in de ambities en speerpunten en nagedacht over de maatregelen die we kunnen treffen om de ambities en speerpunten waar te maken. Voor de externe begeleidingsgroep hebben we o.a. uitgenodigd: inwoners van Bernheze, dorpsraden, ouderenbonden, ondernemersverenigingen, Veilig Verkeer Nederland, ZLTO en vertegenwoordigers van scholen.

Adviseren

Voor het opstellen van het programma mobiliteit hebben we een aantal individuele gesprekken gevoerd met specifieke (maatschappelijke) organisaties (zoals de provincie, regio, buurgemeenten en belangenorganisaties), om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen in de samenleving van Bernheze. De inzichten uit deze gesprekken hebben we meegenomen bij het opstellen van dit programma mobiliteit.

Raadplegen

Om mobiliteitsbeleid te maken dat tegemoetkomt aan de wensen en ideeën van inwoners, gaan we de straat op en gaan actief met bewoners in gesprek om te weten te komen welke ideeën mensen hebben. Zo zijn leden van het projectteam in de dorpscentra van de vijf kernen het gesprek aangegaan met inwoners van Bernheze. Daarnaast zijn er in iedere kern inloopbijeenkomsten georganiseerd om met inwoners in gesprek te gaan over onderwerpen die het thema Mobiliteit raken.

Ook is er een online enquête uitgezet om ideeën en belevingen van gebruikers van de openbare ruimte op de kaart te zetten. De enquête is uitgezet in de maand oktober van 2023. Dit is gedaan door middel van de tool 'Maptionnaire' waarmee ook inzicht verkregen is in de veel gebruikte loop- en fietsroutes uitgesplitst naar type bestemming, in de verbeterpunten en goede voorbeeldplaatsen per vervoerswijze, het voorkeursvervoermiddel per type bestemming, en dergelijke. De online enquête is door 408 respondenten ingevuld. Dit is afgerond 1,3% van de totale populatie van de gemeente Bernheze. Voor het aantal inwoners van Bernheze (circa 32.500) is er sprake van een goede opbrengst, die samen met de opbrengst van de inloopavonden en individuele gesprekken met inwoners een goed beeld geeft van thema's die leven in de samenleving.

Informeren

Gedurende het gehele proces zijn de inwoners van gemeente Bernheze regelmatig geïnformeerd via sociale media en de gemeentelijke website. Tevens hebben we een pagina bijgehouden op de gemeentelijke website waarop we alle relevante documenten hebben gepubliceerd.

DEEL A: PROGRAMMA MOBILITEIT

CONCEPT

3 MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 KEUZE VOOR VOORUITGANG

In het voorjaar van 2024 is de Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 'Keuze voor vooruitgang' vastgesteld door de gemeenteraad. De Mobiliteitsvisie van de gemeente Bernheze bestaat uit ambities en speerpunten. Deze vormen een stip op de horizon en geven antwoord op de vraag: 'waar moet de gemeente Bernheze de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit?' De ambities en speerpunten zijn bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Bernheze kiest de komende jaren voor vooruitgang. Net als bij de Omgevingsvisie werkt de gemeente Bernheze aan een gezonde leefomgeving, leefbare kernen, klimaatbestendigheid en biodiversiteit, vitale en duurzame landbouw & economie en kwaliteit van het landschap & erfgoed. Deze thema's uit de Omgevingsvisie zijn vertaald naar ambities en speerpunten die betrekking hebben op mobiliteit. De ambities en speerpunten van deze Mobiliteitsvisie ondersteunen daarmee de richting die de Omgevingsvisie heeft ingezet. Mobiliteit is één van de uitwerkingen van de Omgevingsvisie.



Afbeelding 3 De vijf thema's van de Omgevingsvisie Bernheze

In Tabel 1 en Afbeelding 4 wordt de Mobiliteitsvisie van de gemeente Bernheze samengevat in drie ambitiepunten, met per ambitie een aantal concrete speerpunten. Dit zijn de doelen waar we de komende jaren aan willen werken. De ambities en speerpunten vormen de basis voor het bepalen van concrete opgaves en acties van dit programma mobiliteit.

Tabel 1 Overzicht ambities en speerpunten Mobiliteitsvisie Bernheze 2040

MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 – KEUZE VOOR VOORUITGANG	
Ambities	Speerpunten
Ambitie 1. Iedereen kan meedoen	1A. Behoud en versterking openbaar vervoer
	1B. Ruimte voor deelfervoer en initiatieven maatwerkvervoer
	1C. Eenduidige en toegankelijke wegen en paden
Ambitie 2. Leefbare kernen	2A. Verlagen van verkeersdruk in de kernen
	2B. Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze
	2C. Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen
	2D. Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit
Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied	3A. Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen
	3B. Faciliteren transitie landbouw
	3C. Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet
	3D. Beheer en onderhoud



Afbeelding 4 Visualisatie Mobiliteitsvisie Bernheze 2040

4 PROGRAMMA MOBILITEIT

Het programma mobiliteit bevat een nadere uitwerking van de ambities en speerpunten zoals deze omschreven zijn in Hoofdstuk 3. In opgaven en acties wordt de vraag beantwoord: 'Hoe gaat de gemeente Bernheze de ambities ten aanzien van mobiliteit waarmaken?'. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk geeft alle acties in een overzichtstabel weer, inclusief termijn (kort, middellang, lang). Ondersteunend aan het programma mobiliteit zijn netwerkkaarten voor het netwerk van de voetganger, fiets, het gemotoriseerde verkeer, het openbaar vervoer en landbouwverkeer (Hoofdstuk 5). Op deze kaarten zijn de gewenste netwerken weergegeven, inclusief de nog ontbrekende schakels.

De acties in dit programma mobiliteit worden gecategoriseerd als procesacties, studies, campagnes en uitvoeringsacties. Dit houdt het volgende in.

- **Proces:** acties gericht op het verbeteren of optimaliseren van processen (doorlopend)
- **Studie:** acties die gericht zijn op (haalbaarheids-)onderzoek en analyse (eenmalig)
- **Campagne:** acties gericht op bewustwording en communicatie met de doelgroep (doorlopend)
- **Uitvoering:** acties gericht op het daadwerkelijk realiseren van fysieke maatregelen (eenmalig)

4.1 Ambitie 1. Iedereen kan meedoen

In Bernheze kan iedereen meedoen. Dat betekent dat iedereen die deel uitmaakt van onze samenleving, van jong tot oud, gelijke kansen krijgt. Sociale inclusie en toegang tot mobiliteit zijn daarin zeer belangrijk. Wij vinden het belangrijk dat iedereen, ongeacht hun achtergrond, toegang heeft tot mobiliteit én zich goed en veilig kan verplaatsen.

Speerpunt 1A: Behoud en versterking openbaar vervoer

Op het gebied van mobiliteit in Bernheze betekent 'iedereen kan meedoen' onder andere dat het huidige openbaar vervoer behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt.

Actie 1A.1: Lobby behoud bestaand openbaar vervoer

Type actie: proces

De provincie Noord-Brabant is voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor het openbaar vervoer binnen de gemeente. Ontwikkelingen zoals de Bus Rapid Transit (BRT) tussen Oss en Eindhoven kunnen ertoe leiden dat bezuinigd wordt op HOV- en streeklijnen die onze kernen aandoen. Wij juichen de komst van BRT toe, maar blijven ons tegelijkertijd inzetten voor het behoud van het bestaande buslijnnet, zowel in de kernen en door het buitengebied. De buslijnen zijn namelijk essentieel voor de bereikbaarheid van onze gemeente voor alle bevolkingsgroepen. Daarnaast is de komst van mobiliteitshubs (zie actie 1A.4) essentieel voor de bereikbaarheid van onze gemeente per openbaar vervoer.

Actie 1A.2: Verbeterd voor- en natransport

Type acties: proces en studie

Inwoners van de kernen Heesch en Nistelrode hebben eenvoudig toegang tot intercitystation Oss, om van daaruit verder te reizen naar een werklocatie of andere bestemming. Binnen een kwartiertje fiets je vanuit Heesch naar het station en v.v., dat is sneller dan de fietsafstand voor veel inwoners van grotere steden. Ook Nistelrode ligt binnen fietsafstand van het station, met een goede verbinding via de huidige snelfietsroute. Beide kernen zijn ook met de bus goed verbonden met station Oss. We maken optimaal gebruik van deze gunstige ligging door nieuwe woningbouwlocaties onder meer binnen het bereik (met fiets en OV) van station Oss te plannen.

Op deze manieren maken we het voor mensen makkelijker om fiets en OV te verkiezen boven de auto. Daarnaast versterken we de fietsverbinding tussen Nistelrode, Heesch en Oss.

Actie 1A.3: Lobby en onderzoek aansluitingen snel busvervoer

Type acties: proces en studie

In de gemeente Bernheze zijn verschillende buslijnen aanwezig. Oss en Eindhoven zijn via de A50 met snel busvervoer verbonden, deze buslijn heeft in de gemeente Bernheze haltes in Heesch en Nistelrode. Deze buslijn valt in de categorie 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' (HOV, zie kader). Het is belangrijk dat voor iedereen snel regionaal busvervoer beschikbaar is dat qua reistijd concurreert met de auto.

De provincie werkt aan een nieuw netwerk van snelle buslijnen, waarmee de Meierij in de toekomst nog beter bereikbaar wordt. Onderdeel van dit onderzoek is de Bus Rapid Transit (BRT, zie kader) tussen Oss en Eindhoven. Wij zetten als gemeente in op een goede aansluiting op het HOV- en BRT-netwerk. Dat betekent concreet meer haltes waar Hoogwaardig Openbaar Vervoer stopt in of nabij onze kernen, zonder dat daarmee de reistijd te lang wordt. Deze lijnen bedienen de inwoners en arbeidsplaatsen van de kernen en het buitengebied. We combineren deze haltes met mobiliteitshubs op locaties aan de randen van de kernen Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther, zie actie 1A.4. Om optimaal gebruik te maken van het BRT-netwerk positioneren we deze mobiliteitshubs op plekken die aansluiten op het BRT-netwerk.

Wat is HOV en wat is BRT?

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is een vorm van openbaar vervoer die speciaal is ontworpen om sneller, betrouwbaarder en comfortabeler te zijn dan normaal openbaar vervoer. HOV maakt gebruik van speciale rijstroken of banen waar andere voertuigen niet mogen komen, zodat de bus niet vast komt te zitten in het verkeer. Ook zijn er vaak minder stops, zodat de reis sneller gaat. HOV wordt vaak ingezet op drukke routes of in gebieden waar veel mensen snel en efficiënt vervoerd moeten worden.

Bus Rapid Transit (BRT) kan het beste omschreven worden als een soort HOV+. Een vorm van HOV die nog meer de nadruk legt op hoge snelheid (rapid), zowel in rijtijd als bij het in- en uitstappen. HOV rijdt in de praktijk nog vaak door kleinere kernen en deelt de infrastructuur nog vaak met andere weggebruikers. Bij BRT is de inzet BRT om zoveel mogelijk gebruik te maken van snelwegen en eigen infrastructuur (inclusief bus op vluchstrook). Halteplaatsen liggen dan vaak als mobiliteitshub langs de snelweg en niet meer in de kern.

Actie 1A.4: Mobiliteitshubs aan randen van de kernen

Type acties: studie en uitvoering

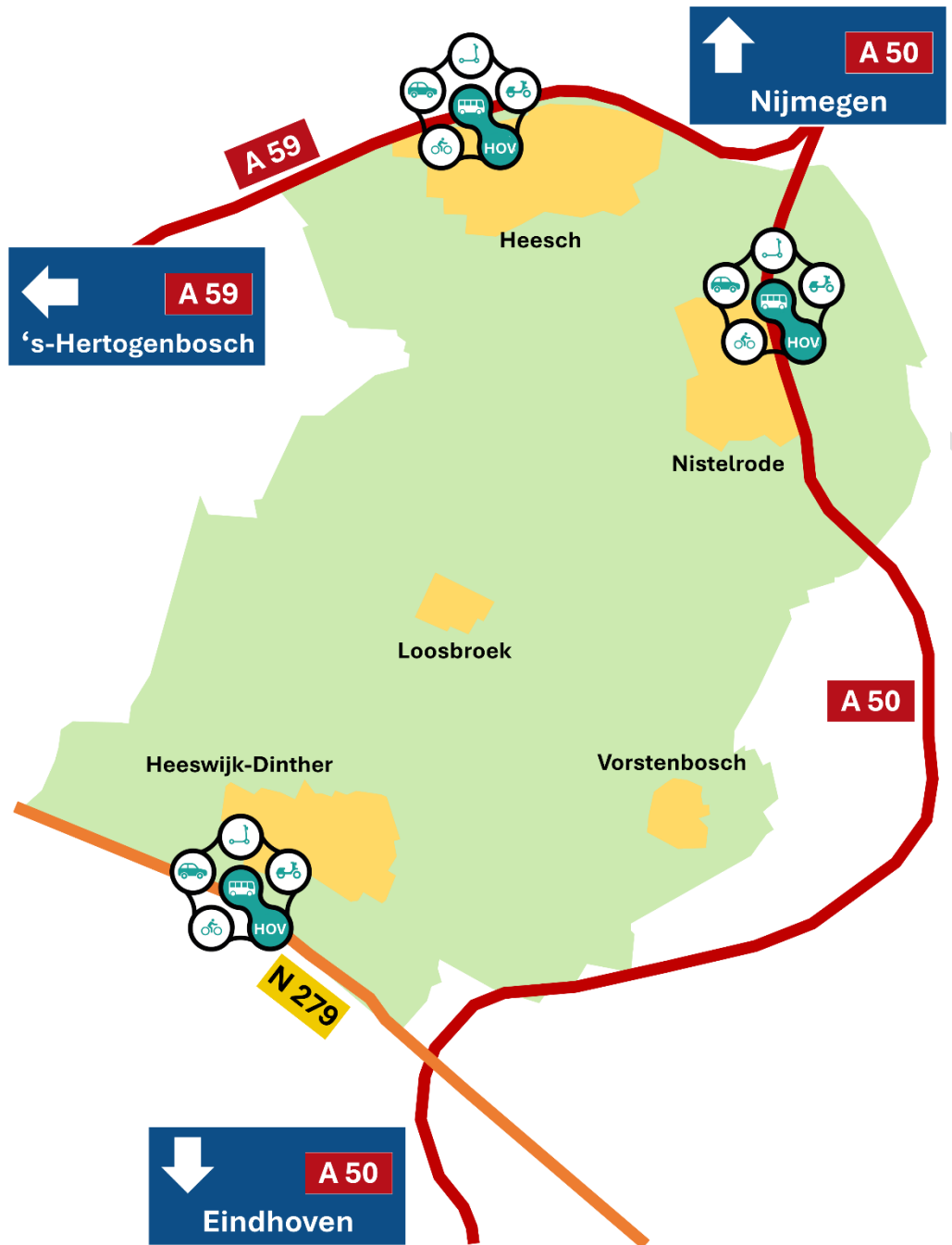
Mogelijke locaties waar het snelle busvervoer halteert (HOV/BRT), zijn toekomstige nieuwe mobiliteitshubs aan de randen van Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther, langs het hoofdwegennet. Op deze hubs komen, naast snel busvervoer naar (inter-)regionale bestemmingen, verschillende vormen van (deel)vervoer en voorzieningen samen. De exacte locatie en invulling van de mobiliteitshubs betreft maatwerk per kern. Eerste ideeën voor een mobiliteitshub in Heesch is een halte voor snel busvervoer in combinatie met een carpoolplaats langs de snelweg. In Nistelrode ligt mogelijk potentie om de mobiliteitshub naast halte voor snel busvervoer in te zetten als toeristisch overstappunt, met een ligging nabij natuurgebied De Maashorst. Daarnaast zou een mobiliteitshub bij Nistelrode kunnen dienen als alternatief voor parkeren in het drukke centrumgebied. Dit onderzoek voeren wij in samenspraak met onze buurgemeenten uit.

Wat is een mobiliteitshub?

Een mobiliteitshub is een plek waar je gemakkelijk kunt overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. Het is een centraal punt, zoals een station of een (carpool)parkeerplaats, waar verschillende vervoersopties samenkomen, zoals bussen, fietsen, deelauto's, of elektrische scooters. Hierdoor kun je flexibel reizen en snel schakelen tussen verschillende manieren van vervoer, afhankelijk van wat voor jou op dat moment het handigst is.

Daarnaast kunnen mobiliteitshubs ook worden aangevuld met handige voorzieningen, zoals een pakketpunt, waar je bestellingen kunt ophalen of verzenden. Andere voorbeelden van voorzieningen zijn oplaadpunten voor elektrische voertuigen of koffiecorners. Hierdoor wordt een mobiliteitshub niet alleen een overstappunt, maar ook een plek waar je meerdere dingen kunt regelen tijdens je reis.

Hub-locaties snel busvervoer



Afbeelding 5 Visualisatie hublocaties snel busvervoer

Speerpunt 1B: Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer

Daar waar het 'traditionele' openbaar vervoer niet komt, bieden wij goede alternatieven zoals deelvervoer en andere vormen van maatwerkvervoer.

Actie 1B.1: Inventariseren vervoersarmoede en verbeterkansen

Type actie: studie

Een deel van de Nederlandse bevolking kan niet volwaardig deelnemen aan de maatschappij omdat ze onvoldoende toegang hebben tot vervoer. We noemen dit vervoersarmoede. Dit kan onder andere leiden tot vereenzaming of minder toegang tot de arbeidsmarkt, onderwijs of zorg. Hoewel cijfers ontbreken voor onze gemeente is de kans reëel dat ook een deel van onze inwoners hiermee te maken heeft.

Samen met Regio Noordoost Brabant onderzoeken we de aard, omvang en oorzaken van vervoersarmoede¹, onder andere in de kleine kernen en het buitengebied van Bernheze. Aan de hand van de resultaten formuleren wij verbeterkansen voor de gemeente. Mogelijke oplossingen zijn maatwerkvervoer (actie 1B.2) of deelvervoer (actie 1B.3) of inzetten op het behoud van voorzieningen in de kleine kernen.

Wat is vervoersarmoede?

Vervoersarmoede betekent dat mensen moeite hebben om deel te nemen aan de maatschappij omdat ze geen goede toegang hebben tot vervoer, zoals een auto, fiets, of openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat er geen bussen in de buurt rijden, omdat het openbaar vervoer te duur is, of omdat mensen geen auto kunnen betalen.

In landelijke gemeenten kan vervoersarmoede een probleem zijn, omdat er vaak minder openbaar vervoer is en de afstanden tussen dorpen, werk, winkels en andere voorzieningen groot zijn. Als je geen eigen vervoer hebt, kan het moeilijk zijn om naar je werk, school, dokter of supermarkt te komen. Hierdoor kunnen mensen geïsoleerd raken, minder kansen hebben op werk en sociale activiteiten missen. Vervoersarmoede kan dus leiden tot minder kansen en meer eenzaamheid voor mensen in landelijke gebieden.

Actie 1B.2: Lokale en regionale initiatieven maatwerkvervoer

Type acties: studie, proces en campagne

Om de inwoners, werknemers en bezoekers van de kleine kernen en het buitengebied een aanvulling te kunnen bieden voor het 'traditionele' openbaar vervoer, stimuleert de gemeente de komende jaren initiatieven voor maatwerkvervoer. Door regionale lokale initiatieven te ondersteunen en bekend te maken binnen de samenleving, blijven ook de kleinere kernen van Bernheze bereikbaar. Voorbeelden hiervan zijn de buurtbus, het ANWB AutoMaatje, BravoFlex, Regiotaxi of andere vormen van maatwerkvervoer. Samen met de provincie en vervoerders verkennen wij nieuwe, flexibele vormen van maatwerkvervoer die alle inwoners van Bernheze toegang geven tot de belangrijkste bestemmingen. Ook onderzoeken wij een mogelijke nieuwe buurtbuslijn die de kernen Loosbroek, Nistelrode, Vorstenbosch, Heeswijk-Dinther verbindt, evenals de mogelijke voorgestelde mobiliteitshubs.

Actie 1B.3: Experimenteren deelmobiliteit

Type acties: proces en campagne

Deelmobiliteit kan een alternatief bieden voor de eigen (tweede) auto en het traditionele openbaar vervoer. De gemeente Bernheze volgt landelijke en regionale trends op het gebied van deelmobiliteit op de voet en experimenteert de komende jaren met innovatieve concepten voor deelvervoer.

Zo biedt ons parkeerbeleid mogelijkheden aan initiatiefnemers om deelvervoer in te zetten bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Wij monitoren de inzet van deelvervoer bij dergelijke locaties en sturen ons beleid hierop bij. Daarnaast sluiten wij aan op bestaande regionale initiatieven voor de inzet van deelvervoer en moedigen wij wijken en buurten aan om samen deelvervoer te organiseren. Dit doen wij door ze te voorzien van de juiste informatie, enthousiast te maken voor autodelen en door ze in contact te brengen met commerciële aanbieders.

¹ Regio Noordoost Brabant (2024). Onderzoek Bereikbaarheid Kleine Kernen.

Wat is maatwerkvervoer?

Maatwerkvervoer is een speciale vorm van vervoer die is afgestemd op de specifieke behoeften van de reiziger. Dit betekent dat het vervoer op maat wordt geregeld, bijvoorbeeld voor mensen die moeilijk kunnen lopen, in een rolstoel zitten, of op een andere manier extra hulp nodig hebben. In plaats van een vaste route of dienstregeling, wordt maatwerkvervoer zo gepland dat het aansluit bij wat de persoon nodig heeft, zoals de ophaaltijd en de bestemming. Het is flexibel en persoonlijk, zodat iedereen kan reizen, ongeacht hun situatie of beperkingen.

Wat is deelmobiliteit?

Deelmobiliteit is een systeem waarbij mensen voertuigen zoals auto's, fietsen, of scooters samen gebruiken in plaats van er zelf een te bezitten. In plaats van een eigen auto te kopen, kun je bijvoorbeeld een auto huren wanneer je die nodig hebt en die daarna weer terugzetten, zodat iemand anders hem kan gebruiken. Dit kan ook met fietsen of elektrische scooters. Het idee is dat dit goedkoper, duurzamer en handiger is, omdat je alleen betaalt voor wat je gebruikt en je geen zorgen hoeft te maken over onderhoud of parkeren.

Speerpunt 1C: Eenduidige en toegankelijke wegen en paden

De wegen, fietspaden en voetpaden zijn nu en in de toekomst toegankelijk voor alle doelgroepen en vervoerswijzen. Mensen in een rolstoel, slechtienden en ouderen op een ebike: bij ons kan iedereen zich prettig en veilig verplaatsen.

Actie 1C.1: Eenduidigheid bij (her)inrichting wegen en kruispunten

Type acties: proces en uitvoering

Bij de (her)inrichting van wegen en kruispunten zorgen wij voor eenduidigheid. Wij volgen hierbij een concrete categorisering van wegen en landbouwroutes, met bijbehorende inrichtingsprincipes. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in.

Actie 1C.2: Eenduidigheid bij (her)inrichting voet- en fietspaden

Type acties: proces en uitvoering

Bij de (her)inrichting van voetpaden en fietspaden zorgen wij voor eenduidigheid. Het is erg kostbaar om alle fiets- en voetpaden op dezelfde manier in te richten en op hetzelfde niveau te onderhouden. Daarom stellen we in dit programma mobiliteit netwerken vast voor lopen en fietsen, met een duidelijke hiërarchie. Aan de verschillende categorieën in het netwerk hebben we inrichtingsprincipes en een onderhoudsniveau gekoppeld. Dit zorgt ervoor dat de drukke routes meer aandacht en ruimte krijgen dan minder drukke routes. Het uitgangspunt is de dorpskernen vanuit alle windrichtingen via een comfortabele route bereikbaar zijn. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in.

Actie 1C.3: Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden

Type acties: studie en uitvoering

Aan de hand van onze inrichtingsprincipes inventariseren wij de toegankelijkheid van de voetpaden en fietspaden per kern, specifiek voor mindervaliden en ouderen. Waar nodig treffen wij maatregelen die de toegankelijkheid vergroten: wij verbreden fiets- en voetpaden, verwijderen onnodige obstakels en plagen het benodigde beheer en onderhoud. Daarbij houden we rekening met de omgeving waarin het voet- of fietspad zich bevindt. Een voorbeeld hiervan is het buitengebied, waar wij langs fietspaden kantmarkering toepassen, omdat openbare verlichting ontbreekt en/of omdat de bermen gevaarlijker zijn.

4.2 Ambitie 2. Leefbare kernen

We houden onze kernen aantrekkelijk, waar het fijn wonen is voor alle leeftijden. Dit doen we door innovatief, en compact te bouwen en te ondernemen. Daarnaast creëren wij meer ruimte voor lopen, fietsen en groen.

Speerpunt 2A: Verlagen van verkeersdruk in de kernen

De verkeersdruk in sommige kernen is (te) hoog. In de toekomst verlagen wij de verkeersdruk in de kernen en bestrijden wij daarmee de overlast.

Actie 2A.1: Toets wegennet wensaantal voertuigbewegingen

Type acties: proces en studie

Alle wegen in de kernen en het buitengebied zijn ingedeeld in een wegcategorie. Iedere wegcategorie heeft een gewenst maximum aantal voertuigbewegingen. Bij meer voertuigbewegingen neemt het risico op knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid toe. Hoofdstuk 5 gaat nader in op deze wegcategorisering en wens aantallen.

Op basis van onze toekomstige wegcategorisering, verkeersprognoses uit het verkeersmodel en wens aantallen toetsen wij op welke wegen de verkeersdruk nu of in de toekomst (te) hoog is. Op dit moment is de verkeersdruk op de doorgaande verbindingen in Heesch en Nistelrode het grootst. Ook in Heeswijk-Dinther zijn sommige wegen druk. Onderstaand worden gerichte acties gegeven om deze verkeersdruk tegen te gaan. Dit doen wij in samenhang met adaptief wegbeheer (zie actie 3D.1). Wij volgen daarnaast de landelijke ontwikkelingen omtrent de nieuwe wegcategorie 'GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur)', zie onderstaand kader.

Wat is een 'GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur)'?

De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer een maximumsnelheid van 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven.

De eisen aan de weginrichting van een GOW30 worden momenteel ontwikkeld, er zijn voorlopige inrichtingskenmerken bepaald. Duidelijk is dat deze niet geheel hetzelfde zijn als die van een erftoegangsweg waar 30 km/h de limiet is. Er zal rekening moeten worden gehouden met de doorstromings- en ontsluitingsfunctie van de weg.

Bronnen

- CROW (november 2021). Afwegingskader 30 km/uur.
- CROW (april 2023). Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.

Actie 2A.2: Maatregelen weren doorgaand (zwaar) verkeer kernen

Type actie: uitvoering

Op de hoofdverbindingen in de kernen en het buitengebied van Bernheze nemen wij maatregelen om doorgaand (zwaar) verkeer te weren. Dit doen wij door wegen te herinrichten, in combinatie met het toepassen van snelheidsremmende maatregelen. In gesprek met stakeholders beschouwen wij alternatieve routes in het wegennetwerk van het buitengebied. Maatregelen om doorgaand (zwaar) verkeer te weren nemen wij alleen als er goede alternatieve routes beschikbaar zijn.

In de kernen zijn de fietser en voetganger de hoofdvervoerswijze, de auto komt er op de tweede plaats en is er dus te gast. De recente herinrichting van de Traverse Heeswijk-Dinther is hiervan een goed voorbeeld. Wij volgen dit voorbeeld in Heesch (Het Dorp en Schoonstraat), Nistelrode (Wijen en Laar), Vorstenbosch (Heuvel en Kerkstraat) en Loosbroek (Dorpsstraat en Schaapsdijk). Wij houden oog voor de toegankelijkheid voor het openbaar vervoer, hulpdiensten en landbouwverkeer.

Actie 2A.3: Onderzoek toekomstbestendigheid wegennet Heesch

Type actie: studie

De Bosschebaan en Het Dorp in Heesch vormen een belangrijke verkeersader tussen west en oost. Op deze wegen komt verkeer van en naar de op- en afrit van de A59 samen met verkeer met als herkomst of bestemming het centrumgebied van Heesch en de verschillende woon- en werkgebieden. Heesch is daarnaast in ontwikkeling: op in- en uitbreidingslocaties worden nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen ontwikkeld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename van de hoeveelheid verkeer.

Wij onderzoeken de nut, noodzaak en haalbaarheid van een alternatieve gemeentelijke verbindingsweg tussen west en oost. Deze weg zou langs de A59 gerealiseerd kunnen worden, bijvoorbeeld op de huidige Mugheuvelstraat (gemeente Oss) of door gebruik te maken van de bestaande verkeersstructuur ten zuiden van de A59. Een alternatief is een zuidelijke randweg, bijvoorbeeld over de bestaande Wijststraat. In een verkennende studie onderzoeken wij, mogelijke varianten, het verkeerskundige effect en mogelijke beperkingen. Ook beschouwen wij mogelijke (aanvullende) netwerkmaatregelen, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer op bepaalde wegen of fysieke 'knips'. Dit onderzoek voeren wij in samenspraak met de gemeente Oss uit.

Actie 2A.4: Randweg Nistelrode

Type actie: studie

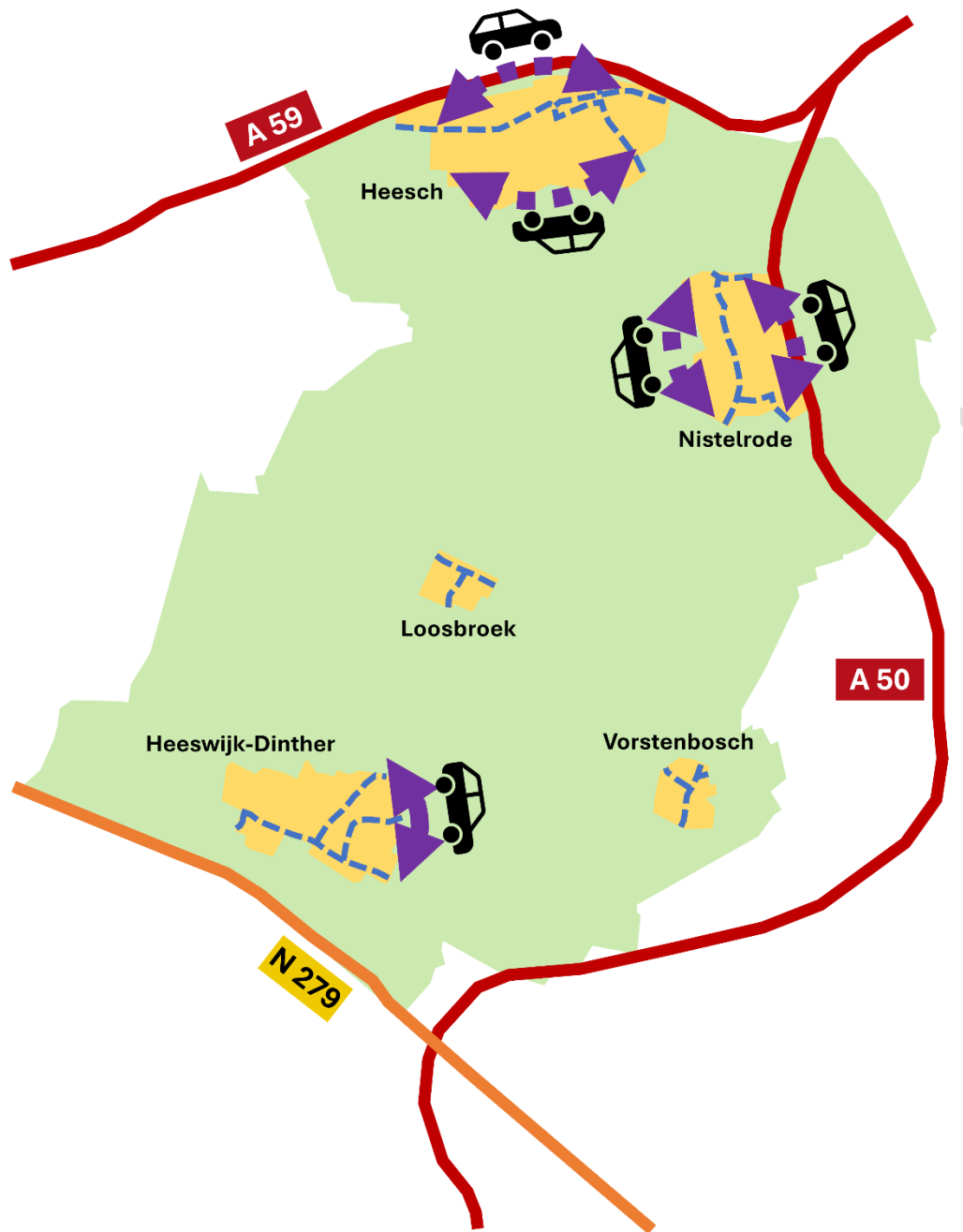
In Nistelrode maakt op dit moment te veel verkeer gebruik van de route door het centrum, via onder andere Weijen en Laar. Dit is niet alleen verkeer met een herkomst of bestemming in Nistelrode, maar ook doorgaand verkeer. Om de hoeveelheid verkeer te reduceren geldt een oostelijke of westelijke randweg als mogelijke oplossingsrichting. Wij verkennen mogelijke varianten en werken een voorkeursvariant nader uit.

Actie 2A.5: Vierde poot Heeswijk-Dinther

Type actie: studie

In en rond Heeswijk-Dinther vinden verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Zonder extra maatregelen komt dit verkeer terecht op het huidige wegennet, wat op termijn tot knelpunten kan leiden. Een mogelijke oplossingsrichting is een verlengde verbindingsweg tussen de rotonde Laag-Beugt/Hulsakker en de Hommelsedijk. Uit een verkennende studie blijkt dat deze nieuwe verbindingsweg potentie heeft en leidt tot een afname van andere wegen in Heeswijk-Dinther. Op basis van de reeds verrichte onderzoeken geven wij een advies over de nut, noodzaak en haalbaarheid van deze mogelijke nieuwe verbindingsweg. Dit advies wordt ter besluitvorming voorgelegd.

Verlagen verkeersdruk en randwegen



Afbeelding 6 Visualisatie verlagen verkeersdruk en randwegen

Speerpunt 2B: Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze

We willen de fietser en voetganger meer aandacht geven dan in het verleden. Veel verplaatsingen binnen de gemeente kunnen prima te voet of met de (elektrische) fiets worden afgelegd. Dit draagt bij aan het verlagen van de verkeersdruk in de kernen en zorgt dat onze inwoners gezond en vitaal blijven en minder vaak een (tweede) auto bezitten.

Actie 2B.1: Onderzoek en realisatie missinglinks loopnetwerk (kernen)

Type acties: studie en uitvoering

Het netwerk van voetpaden in Bernheze heeft een aantal ontbrekende schakels. Komende jaren onderzoeken en realiseren wij deze missing-links. Daarmee zijn de belangrijkste bestemmingen, zoals zorgvoorzieningen, scholen en winkelkernen, goed te voet bereikbaar en stimuleren wij onze inwoners om zich bij korte afstanden vaker te voet te verplaatsen. Hoofdstuk 5 gaat nader in op de missende verbindingen.

Actie 2B.2: Onderzoek en realisatie missinglinks fietsnetwerk (kernen)

Type acties: studie en uitvoering

Bernheze is geen op zichzelf staande gemeente, maar voor een belangrijk deel afhankelijk van de voorzieningen van de steden en kernen in de omliggende regio. Inwoners van onze gemeente werken of recreëren vaak in de omliggende gemeenten, gaan daar naar school of maken daar gebruik van de (medische) zorg. Veel van deze verplaatsingen die hiervoor nodig zijn kunnen met de fiets gemaakt worden, of met het openbaar vervoer. We zetten daarom in op het verbeteren van de verbinding met deze omliggende kernen (zie het wensnetwerk in paragraaf 5.2).

Het netwerk van fietspaden in Bernheze heeft daarnaast een aantal ontbrekende schakels. Komende jaren onderzoeken en realiseren wij deze missing-links. Daarmee zijn de belangrijkste bestemmingen goed per fiets bereikbaar en stimuleren wij onze inwoners om zich vaker met de fiets te verplaatsen. Hoofdstuk 5 gaat nader in op de missende verbindingen.

Actie 2B.3: Stimuleren gebruik duurzame vervoerswijzen

Type acties: proces en campagne

Om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te promoten onder bewoners, werkgevers en bezoekers van de gemeente, zetten wij niet alleen in op nieuwe infrastructuur. Door middel van een bewonersaanpak (landelijke campagnes), werkgeversaanpak (regionale initiatieven) en bezoekersaanpak (regionale initiatieven) stimuleren wij het gebruik van duurzame vervoerswijzen. Nieuwe weggebruikers zijn eerder geneigd hun gedrag aan te passen, daarom focussen wij ons specifiek op gebruikers van ontwikkellocaties, zoals nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken. Met deze gedragsaanpak communiceren wij duidelijk waarom een 'transitie' naar duurzame vervoerswijzen belangrijk is. En sporen wij inwoners en bedrijven aan, door de voordelen die het voor hen heeft te belichten.

Actie 2B.4: Verkeerseducatie op scholen

Type actie: campagne

De jeugd heeft de toekomst. Daarom werken wij komende jaren aan een gedragsaanpak bij scholen. Wij zetten gedragscampagnes op in samenwerking met scholen, verkeersveiligheidsorganisaties en onze regionale partners. Hiermee verbeteren wij de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en stimuleren wij ouders en hun kinderen om te voet of met de fiets naar school te komen. Omdat jonge fietsers een belangrijke risicogroep vormen, maakt verkeersveiligheid op de fiets een belangrijk onderdeel uit van deze verkeerseducatie.

Actie 2B.5: Trainingen voor ouderen

Type actie: campagne

In Bernheze wonen relatief veel ouderen. Het is belangrijk dat deze specifieke doelgroep zich prettig en veilig te voet en met de fiets kan verplaatsen. Daarom zetten wij een gedragscampagne op voor ouderen, in samenwerking met ouderenbonden en verkeersveiligheidsorganisaties en onze regionale partners. Een voorbeeld van een dergelijke campagne is het landelijk programma Doortrappen, een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zorgt ervoor dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen.

Speerpunt 2C: Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Bernheze neemt verantwoordelijkheid in de landelijke woningbouwopgave. Dit doet de gemeente de komende jaren op locaties die hier qua bereikbaarheid het meest geschikt voor zijn. Ontwikkellocaties richten wij in door lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer prioriteit te geven boven de privéauto.

Actie 2C.1: Bereikbaarheid en mobiliteit als belangrijke voorwaarde locatiekeuze ontwikkellocaties

Type actie: proces

De locatiekeuze voor ontwikkellocaties maakt de gemeente Bernheze integraal. Ook mobiliteit en bereikbaarheid geldt als een belangrijke voorwaarde voor de keuze waar Bernheze de komende jaren gaan in- en uitbreiden. Wij zien het verzorgingsgebied van intercitystation van Oss bijvoorbeeld als zoekgebied voor nieuwe woningbouw in Heesch en Nistelrode. Op deze locaties reizen toekomstige bewoners niet alleen met de auto, maar ook vaak met het openbaar vervoer en de fiets.

Bij het toetsen van nieuwe initiatieven kijken wij goed naar de bereikbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Dit geldt niet alleen voor woningbouwlocaties, maar ook voor nieuwe bedrijventerreinen en opvanglocaties voor specifieke doelgroepen. Als een ontwikkellocatie niet op een goede wijze kan worden ontsloten, stellen wij passende maatregelen voor of kiezen wij alternatieve locaties.

Actie 2C.2: Kortste route voor lopen en fietsen van/naar belangrijkste voorzieningen (STOMP)

Type actie: proces

Als een locatie voor een ruimtelijke ontwikkeling is gekozen, richten wij deze in met oog voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle vervoerswijzen. Het zogenaamde 'STOMP-principe' vormt de basis voor de inrichting van nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen: eerst Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en Mobility as a Service (bijvoorbeeld deelmobiliteit), dan de Privéauto. Dit is direct terug te zien in het straatbeeld. In woonwijken en bedrijventerreinen liggen directe loop- en fietsroutes naar de dorpscentra.

Bij de herinrichting van bestaande woonwijken en de inrichting van nieuwe woonwijken, staat de auto uit het straatbeeld geparkeerd in parkeerkoffers en wikkelt 'achterlangs' af via randwegen buiten de kernen naar het hoofdwegennet. Hierdoor ervaren bestaande en nieuwe bewoners zo min mogelijk overlast van het gemotoriseerde verkeer.

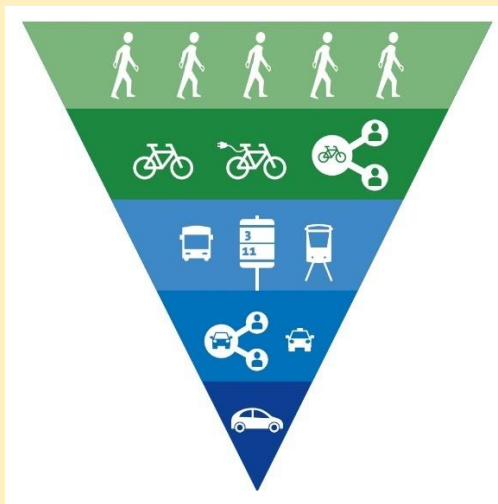
Wat is het STOMP-principe?

Het STOMP-principe is een manier om ervoor te zorgen dat bij het ontwerpen van nieuwe wijken of gebieden de mens en duurzame vervoersmiddelen centraal staan. Het principe helpt stedenbouwkundigen om eerst te denken aan de manieren waarop mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, voordat ze rekening houden met de auto.

Wat betekent STOMP precies?

- Stappen (lopen): Eerst wordt gekeken hoe mensen lopend gemakkelijk bij voorzieningen kunnen komen, zoals winkels of scholen. Dit betekent dat er veilige en aantrekkelijke looproutes moeten zijn.
- Trappen (fietsen): Daarna wordt nagedacht over hoe het gebied goed bereikbaar is met de fiets. Dit houdt in dat er directe en comfortabele fietspaden worden aangelegd.
- Openbaar vervoer: Vervolgens wordt het gebied aangesloten op het openbaar vervoer, zoals bussen of treinen, en wordt gekeken of deze verbindingen handig zijn voor de mensen die er wonen.
- Mobility as a Service (MaaS): Dan wordt nagedacht over extra diensten zoals deelauto's of deelsteps, en waar deze het beste geplaatst kunnen worden.
- Privéauto: Pas als laatste wordt gekeken of en hoe het gebied bereikbaar moet zijn met de auto en waar parkeerplaatsen moeten komen.

Het STOMP-principe helpt dus om een gebied zo in te richten dat mensen eerst aangemoedigd worden om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te nemen, waardoor het gebied uiteindelijk leefbaarder en duurzamer wordt.



Afbeelding 7 STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Privéauto

Speerpunt 2D: Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit

In het voorjaar van 2024 is het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Bernheze vastgesteld door de gemeenteraad. Dit parkeerbeleid bevat een overzicht van parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast geeft deze een gemeentelijke visie en beleidskader op het thema parkeren. Komende jaren geven wij uitvoering aan dit beleid met de volgende concrete acties.

Actie 2D.1: Realiseren voldoende (goede) fietsenstallingen

Type actie: uitvoering

Wij gaan actief aan de slag met het realiseren van voldoende (bewaakte) fietsenstallingen. Dit doen wij op plekken waar concentraties van fietsenstallingen aanwezig of te verwachten zijn.

Actie 2D.2: Monitoren toegankelijkheid parkeren (mindervaliden)

Type actie: proces en studie

Vanuit het thema toegankelijke buitenruimte krijgt parkeren voor mindervaliden in de gemeente specifieke aandacht. Wij monitoren per kern structureel de toegankelijkheid van onze openbare parkeervoorzieningen: zijn er voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden aanwezig en voldoen deze aan de geldende richtlijnen? Indien nodig passen wij onze openbare parkeerplaatsen aan en maken wij deze beter toegankelijk voor mindervaliden.

Inwoners hebben daarnaast de mogelijkheid om een mindervaliden parkeerplaatsen op kenteken aan te vragen. Wij toetsen deze aanvragen individueel op basis van het woningtype, de loopafstand en de parkeerdruk.

Actie 2D.3: Uitbreiden aanbod openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer

Type actie: uitvoering

In de gemeente Bernheze geldt het vigerende laadpalenbeleid. Wij hanteren een proactief laadpalenbeleid, door voldoende laadpalen (zowel voor auto's als fietsers) te realiseren met als doel elektrisch rijden te faciliteren. Dit doen wij op openbare parkeerterreinen, in woonstraten en op bedrijventerreinen.

Actie 2D.4: Monitoren parkeerdruk openbaar parkeeraanbod kernen

Type acties: proces en studie

In de kernen van Bernheze is een groot aantal openbare parkeerplaatsen aanwezig. Een deel van deze parkeerplaatsen maken onderdeel uit van onze blauwe zone. Parkeren in Bernheze is en blijft gratis. Door middel van periodieke parkeerdrukmetingen monitoren wij de bezetting van het openbare parkeeraanbod in de kernen. Deze metingen voeren wij in principe iedere 2 jaar uit. De resultaten van deze onderzoeken gebruiken onder andere om het bestaande parkeer aanbod beter te benutten. Dit doen wij door de vindbaarheid en toegankelijkheid van parkeerlocaties, bij voorkeur aan de randen van de centra, te verbeteren. Waar mogelijk transformeren wij parkeerruimte naar bijvoorbeeld ruimte voor lopen, fietsen en groen.

Actie 2D.5: Alternatieve parkeerlocaties kernen

Type actie: studie

In Nistelrode kan de parkeerdruk op piekmomenten hoog zijn. In de andere kernen is voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Wij onderzoeken de potentie van parkeren op afstand voor piekmomenten. Aan de randen van de kernen is meer ruimte beschikbaar. Met goed voor- en natransport, een betere vindbaarheid en aangepaste parkeerregulering bieden deze locaties mogelijk een oplossing voor lokale parkeerproblemen. Er zijn combinatiemogelijkheden met mobiliteitshubs (actie 1A.4) en carpoolplaatsen.

4.3 Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied

De agrarische sector verandert de komende tijd. Ook op het vlak van mobiliteit spelen daarbij vraagstukken, zoals de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het voorzien in de mogelijke verandering van verkeersstromen als gevolg van veranderingen in de landbouw.

Speerpunt 3A: Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen

De verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers in combinatie met (zwaar) landbouwverkeer is in het buitengebied een belangrijk aandachtspunt. De gemeente zet de komende jaren in op veilige en goed verlichte fiets- en wandelroutes tussen de kernen. Er worden specifieke routes aangewezen die hierop worden ingericht. De veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op deze routes wordt vergroot door het scheiden van langzaam verkeer en (zwaar) gemotoriseerd verkeer.

Actie 3A.1: Ommetjes buitengebied per kern

Type acties: studie en uitvoering

De inwoners van Bernheze wandelen graag. Het groene buitengebied biedt hiervoor een prachtige omgeving. Wij onderzoeken per kern de meest geschikte ommetjes in het buitengebied en nemen op deze routes maatregelen om het comfort en de veiligheid van de recreatieve wandelaar te vergroten. Daarbij zoeken wij de combinatie met het bestaande recreatief wandelnetwerk.

Actie 3A.2: Onderzoek en realisatie missing-links fietsnetwerk (buitengebied)

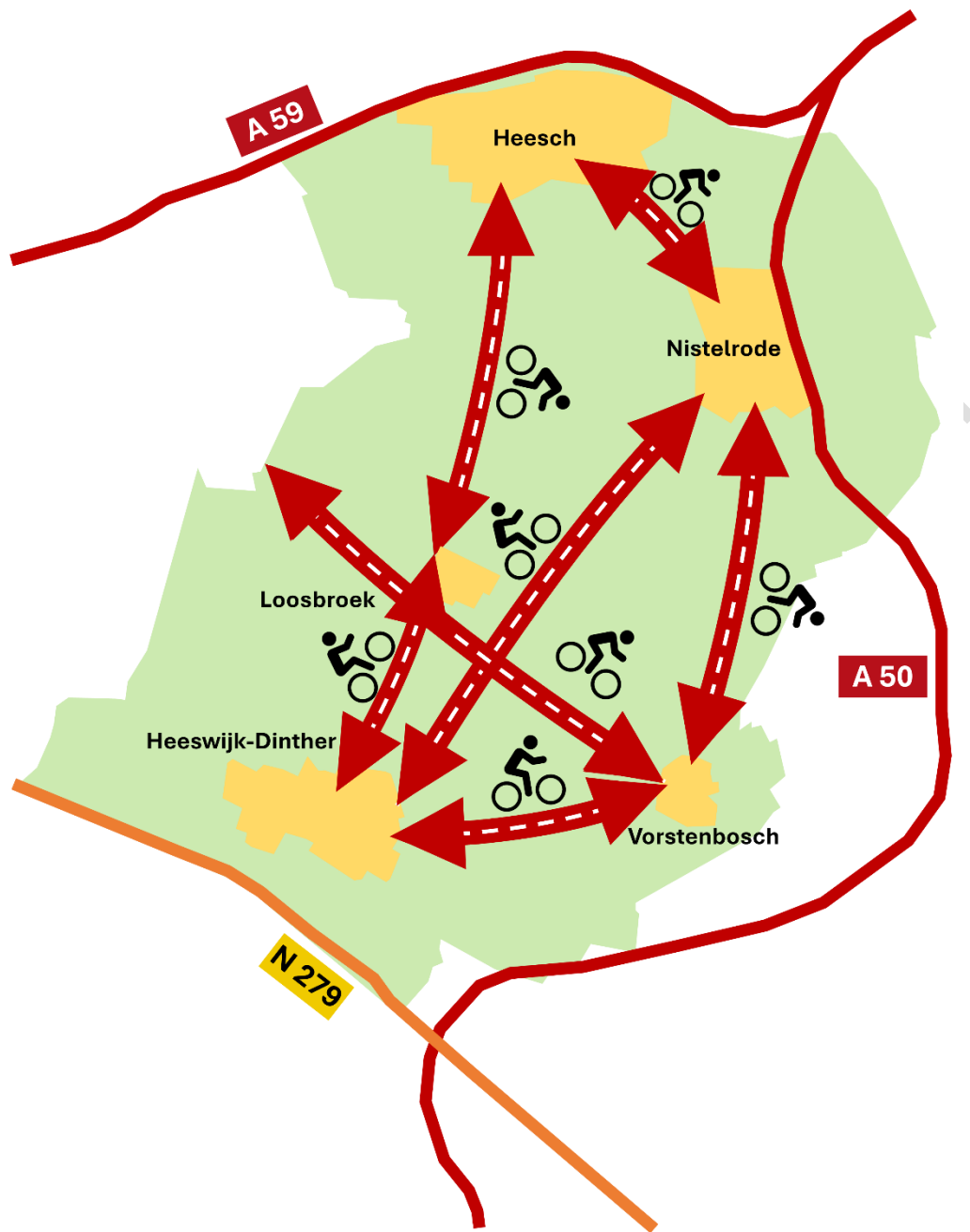
Type acties: studie en uitvoering

De inwoners van de verschillende kernen van Bernheze maken gebruik van elkaars voorzieningen. Inwoners van Nistelrode doen een boodschap in het centrum van Heesch en jongeren in Loosbroek fietsen naar hun middelbare school in Heeswijk-Dinther. Er is al een goede en veilige fietsverbinding tussen Heesch en Nistelrode aanwezig. We onderzoeken en realiseren aanvullende fietsroutes tussen de kernen. Zo is er potentie voor een nieuwe snelfietsroute tussen Oss, via Heesch, Loosbroek en Heeswijk-Dinther richting Schijndel. Ook zijn er in het buitengebied een aantal alternatieve fietsroutes die worden onderzocht. Deze routes maken het ook aantrekkelijker om recreatief per fiets de gemeente te verkennen.

We zorgen voor veilige fietsroutes voor van kwetsbare verkeersdeelnemers door fietsroutes op andere wegen te plannen dan routes voor (zwaar) gemotoriseerd verkeer: we ontvlechten fietsverkeer van zwaar verkeer. De nieuwe fietsroutes in het buitengebied sluiten we goed aan op de wegen en paden in de kernen van Bernheze en op recreatieve netwerken zoals de fietsknooppuntenroutes en ruiterroutes. Aandachtspunt voor verbindingen door het buitengebied zijn de barrièrewerking voor flora en fauna, de bestaande bomenstructuur en bereikbaarheid van percelen. Hier worden passende maatregelen voor onderzocht.

Hoofdstuk 5 bevat het wensnetwerk voor de fiets, met mogelijke nieuwe fietsverbindingen door het buitengebied. De verbinding tussen Nistelrode en Heeswijk-Dinther (Dintherseweg en Nistelrodesedijk) is een belangrijk aandachtspunt, omdat een hoofdfietsroute hier samenkomt met een prioriteit landbouwroute zonder gescheiden fietsinfrastructuur. Hier onderzoeken wij verbetermogelijkheden of alternatieve routes.

Veilige fietsverbindingen tussen de kernen



Afbeelding 8 Visualisatie veilige fietsverbindingen tussen de kernen

Speerpunt 3B: Faciliteren transitie landbouw

De landbouw in Bernheze ondergaat een transitie. Diverse ondernemers willen stoppen en stappen over naar nieuwe ondernemingen, andere ondernemers willen graag door en pakken de uitdaging op om te innoveren voor een schonere en circulaire voedselproductie. Een andere groep agrariërs wil veranderen naar meer extensieve vormen van landbouw. Dit neemt niet weg dat landbouw bij de gemeente Bernheze hoort en bijbehorend (zwaar) landbouwverkeer in de gemeente aanwezig is en zal blijven.

Actie 3B.1: Onderzoek wensroutes landbouwverkeer

Type acties: studie en uitvoering

De gemeente Bernheze faciliteert de transitie van de agrarische sector, ook op het gebied van mobiliteit. Wij spelen met onze infrastructuur in het buitengebied in op mogelijke veranderende verkeersstromen als gevolg van deze transitie. Specifiek wijzen wij in overleg met agrarische belangenorganisaties (ZLTO en Cumela) hoofdroutes aan voor (zwaar) landbouwverkeer. Deze maken wij geschikt voor dit zware verkeer en ontvlechten wij van de veilige fiets- en wandelverbindingen in het buitengebied. Wij houden daarbij rekening met het feit dat de landbouwsector in transitie is. Wij onderzoeken het verkeerskundige effect van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied en nemen waar nodig maatregelen om de doorstroming en verkeersveiligheid te borgen.

Hoofdstuk 5 gaat nader in op het wensnetwerk voor landbouwverkeer. De verbinding tussen Nistelrode en Heeswijk-Dinther (Dintherseweg en Nistelrodesedijk) is een belangrijk aandachtspunt, omdat een hoofdfietsroute hier samenkomt met een prioriteit landbouwroute zonder gescheiden fietsinfrastructuur. Hier onderzoeken wij verbetermogelijkheden of alternatieve routes.

Actie 3B.2: Veilig bereikbare bedrijventerreinen

Type acties: studie, uitvoering en campagne

In de toekomst zijn alle bedrijventerreinen in de gemeente Bernheze duurzaam bereikbaar. Dat wil zeggen: de bereikbaarheid en doorstroming is goed, ook per openbaar vervoer en fiets kun je gemakkelijk op de bedrijventerrein komen en de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers is er in orde.

Op de bedrijventerreinen binnen de gemeente onderzoeken wij verbetermogelijkheden met betrekking tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle vervoerswijzen. Het toekomstige bedrijventerrein Heesch-West gebruiken wij daarnaast als casusgebied voor een duurzaam bereikbare inrichting én een werkgeversaanpak, waarmee toekomstige werknemers worden aangemoedigd om per openbaar vervoer of fiets naar het werk te komen.

Speerpunt 3C: Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet

De gemeente Bernheze is aan de randen gunstig bereikbaar door een ligging tussen de rijkswegen A59 en A50 en provinciale weg N279 in. Het is belangrijk dat doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeente gebruik maakt van dit hoofdwegennet. Dit om overlast van sluipverkeer op het onderliggend gemeentelijk wegennet tegen te gaan.

Actie 3C.1: Onderzoek en fysieke maatregelen sluipverkeer

Type acties: studie en uitvoering

Wij voeren een gemeentebreed onderzoek uit naar wegen in het buitengebied waar het aandeel sluipverkeer het grootste is. Op de grootste sluiproutes nemen wij maatregelen, zoals het afwaarderen van het onderliggend wegennet of netwerkmaatregelen zoals eenrichtingsverkeer of fysieke wegafsluitingen voor gemotoriseerd verkeer. Daarbij hebben wij er oog voor dat wij problemen niet verplaatsen naar andere wegen.

Actie 3C.2: Innovatieve maatregelen sluipverkeer

Type acties: proces

Op wegen waar fysieke maatregelen geen uitkomst bieden, bijvoorbeeld omdat sluipverkeer zich daarmee zal verplaatsen naar andere wegen in het buitengebied, pakken wij het probleem bij de bron aan. Samen met het

regionale mobiliteitsprogramma Smartwayz starten wij initiatieven op die op een innovatieve manier sluiptverkeer tegengaan. Denk daarbij aan het sturen van verkeer door middel van navigatieapps of communicatie naar weggebruikers op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

Speerpunt 3D: Beheer en onderhoud

Kwaliteit van de wegen is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. De gemeente zorgt voor onderhoud en reparatie van haar rijbanen, fietspaden, voetpaden, pleinen, parkeervoorzieningen en overige verhardingen.

Actie 3D.1: Onderhoudsplan prioriteren op hoofdroutes (adaptief)

Type actie: uitvoering

De verhardingen dienen veilig en toegankelijk gehouden te worden in de openbare ruimte met extra aandacht voor fietsers, voetgangers en weggebruikers met een beperking. De gemeente Bernheze houdt de wegen, bermen, fietspaden en wandelpaden op het gewenste kwaliteitsniveau. Dat betekent kwalitatieve en veilige wegverharding waar dat het meest nodig is, bijvoorbeeld op hoofdlandbouwroutes.

De toepassing van adaptief wegbeheer is de afgelopen jaren effectief gebleken. Wij zetten deze aanpak voort. Hiermee waarborgen wij de verkeersveiligheid zo efficiënt mogelijk. Voortdurende evaluatie en aanpassing aan ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen is noodzakelijk. Daarom voeren wij iedere twee jaar een evaluatie adaptief wegbeheer uit.

Wat is adaptief wegbeheer?

Adaptief wegbeheer betekent dat het onderhoud van wegen wordt afgestemd op hoe de weg wordt gebruikt en welke risico's daarbij komen kijken, in plaats van dat er één vaste aanpak is voor alle wegen. Bij traditioneel wegbeheer worden dezelfde regels en normen toegepast op alle wegen, ongeacht de situatie. Dit kan ertoe leiden dat het onderhoud niet altijd past bij de specifieke behoeften van een weg, waardoor er soms verkeerde beslissingen worden genomen over hoe het beschikbare geld wordt besteed. Adaptief wegbeheer probeert dit te verbeteren door meer maatwerk en gerichte keuzes te maken op basis van de omstandigheden en risico's van een specifieke weg.

Actie 3D.2: Onderhoud bermen en zandpaden buitengebied

Type actie: uitvoering

De gemeente Bernheze houdt de bermen en zandpaden in het buitengebied op het gewenste kwaliteitsniveau. Door in bermen (half)verharding aan te brengen op veel gebruikte routes door gemotoriseerd verkeer en specifiek vracht- en landbouwverkeer, voorkomen wij bermshade en verkeersonveilige situaties. Daarnaast is het uitgangspunt dat zandpaden in het buitengebied niet worden verhard.

4.4 Overzicht speerpunten en acties

De tabel op de volgende bladzijde geeft een overzicht van alle voorgestelde acties, gecategoriseerd per ambitie en speerpunt. Daarbij wordt een termijn van uitvoering gegeven. Korte termijn acties worden binnen een termijn van 0 – 5 jaar uitgevoerd, middellange termijn acties binnen een termijn van 5 – 10 jaar en lange termijn acties > 10 jaar. Sommige acties gelden gedurende meerdere termijnen of zijn acties waar de gemeente komende jaren doorlopend aan werkt.

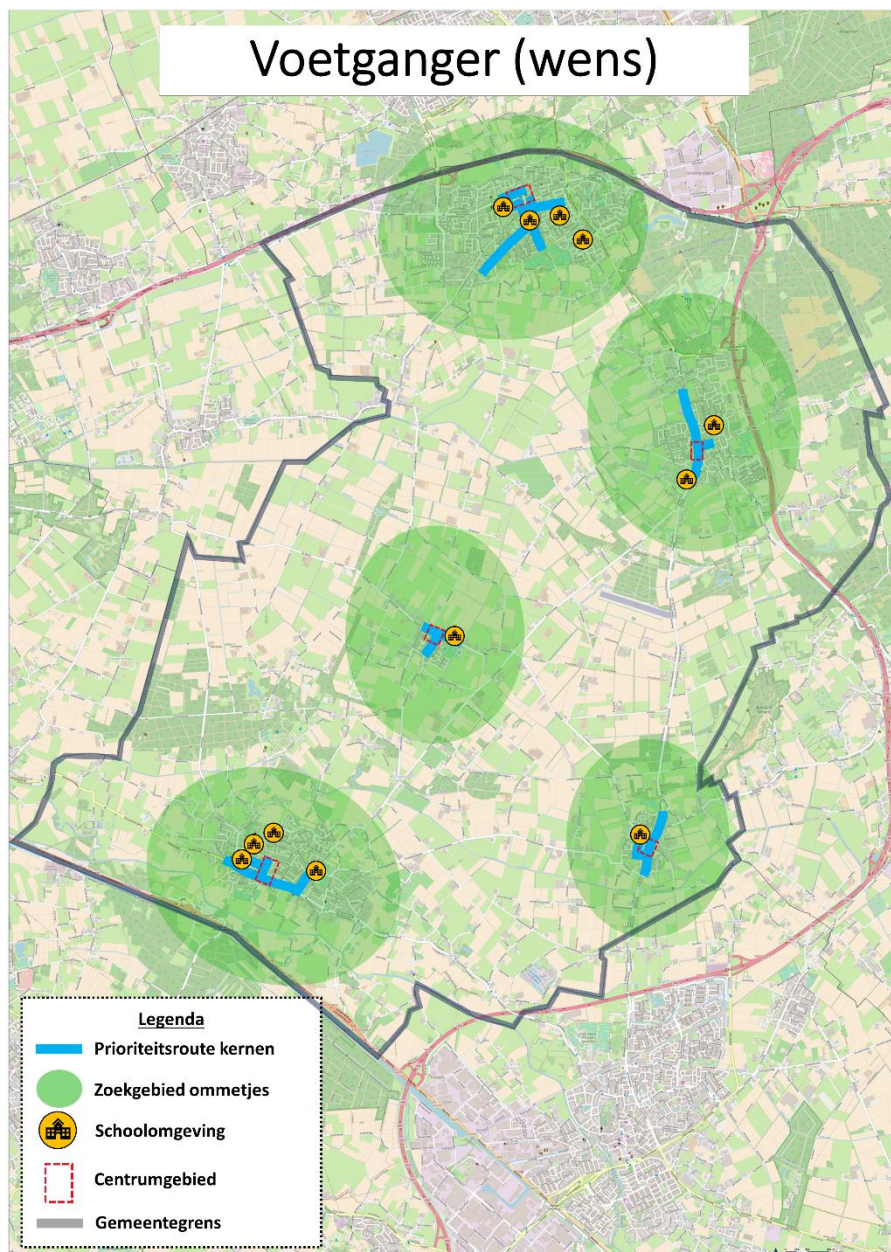
Tabel 2 Overzichtstabel acties programma mobiliteit gemeente Bernheze

Ambitie en speerpunt			Actie	Type actie				Termijn uitvoeren actie		
				Proces	Studie	Uitvoering	Campagne	Kort 0 - 5 jaar	Middel 5 - 10 jaar	Lang > 10 jaar
Ambitie 1. Iedereen kan meedoen										
Speerpunt 1A	Behoud en versterking openbaar vervoer	Actie 1A.1	Lobby behoud bestaand openbaar vervoer		P				Doorlopend	
		Actie 1A.2	Verbeterd voor- en natransport		P	S			X	
		Actie 1A.3	Lobby en onderzoek aansluitingen snel busvervoer		P	S			Doorlopend	
		Actie 1A.4	Mobiliteitshubs aan randen van de kernen			S	U			X
Speerpunt 1B	Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer	Actie 1B.1	Inventariseren vervoersarmoede en verbeterkansen			S		X		
		Actie 1B.2	Lokale en regionale initiatieven maatwerkvervoer		P	S		C	Doorlopend	
		Actie 1B.3	Experimenteren deelmobiliteit		P			C	Doorlopend	
Speerpunt 1C	Eenduidige en toegankelijke wegen en paden	Actie 1C.1	Eenduidigheid bij (her)inrichting wegen en kruispunten		P		U		Doorlopend	
		Actie 1C.2	Eenduidigheid bij (her)inrichting voet- en fietspaden		P		U		Doorlopend	
		Actie 1C.3	Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden			S	U		X	
Ambitie 2. Leefbare kernen										
Speerpunt 2A	Verlagen van verkeersdruk in de kernen	Actie 2A.1	Toets wegnnet wensaantal voertuigbewegingen		P	S			X	
		Actie 2A.2	Maatregelen weren doorgaand (zwaar) verkeer kernen				U			X
		Actie 2A.3	Onderzoek toekomstbestendigheid wegnnet Heesch			S			X	
		Actie 2A.4	Randweg Nistelrode			S			X	
		Actie 2A.5	Vierde poot Heeswijk-Dinther			S			X	
Speerpunt 2B	Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze	Actie 2B.1	Onderzoek en realisatie missing-links loopnetwerk (kernen)			S	U		X	
		Actie 2B.2	Onderzoek en realisatie missing-links fietsnetwerk (kernen)			S	U		X	
		Actie 2B.3	Stimuleren gebruik duurzame vervoerswijzen		P			C	Doorlopend	
		Actie 2B.4	Verkeerseducatie op scholen					C	Doorlopend	
		Actie 2B.5	Trainingen voor ouderen					C	Doorlopend	
Speerpunt 2C	Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen	Actie 2C.1	Bereikbaarheid en mobiliteit als belangrijke voorwaarde locatiekeuze ontwikkellocaties		P				Doorlopend	
		Actie 2C.2	Kortste route voor lopen en fietsen van/naar belangrijkste voorzieningen (STOMP)		P				Doorlopend	
Speerpunt 2D	Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit	Actie 2D.1	Realiseren voldoende (goede) fietsenstallingen				U		X	
		Actie 2D.2	Monitoren toegankelijkheid parkeren (mindervaliden)		P	S			Doorlopend	
		Actie 2D.3	Uitbreiden aanbod openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer				U		X	
		Actie 2D.4	Monitoren parkeerdruk openbaar parkeeraanbod kernen		P	S			Doorlopend	
		Actie 2D.5	Alternatieve parkeerlocaties kernen			S			X	
Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied										
Speerpunt 3A	Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen	Actie 3A.1	Ommetjes buitengebied per kern			S	U		X	
		Actie 3A.2	Onderzoek en realisatie missing-links fietsnetwerk (buitengebied)			S	U			X
Speerpunt 3B	Faciliteren transitie landbouw	Actie 3B.1	Onderzoek wensroutes landbouwverkeer			S	U		X	
		Actie 3B.2	Veilig bereikbare bedrijventerreinen			S	U	C		X
Speerpunt 3C	Verminderd sluipverkeer onderliggend wegnnet	Actie 3C.1	Onderzoek en fysieke maatregelen sluipverkeer			S	U		X	
		Actie 3C.2	Innovatieve maatregelen sluipverkeer		P				Doorlopend	
Speerpunt 3D	Beheer en onderhoud	Actie 3D.1	Nieuw onderhoudsplan prioriteren op hoofdroutes (adaptief)				U		X	X
		Actie 3D.2	Onderhoud bermen en zandpaden buitengebied				U		Doorlopend	

5 NETWERKEN

5.1 Voetgangersnetwerk

In de mobiliteitsenquête hebben inwoners van de gemeente Bernheze aangegeven welke looproutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de kern. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende voorzieningen. Met deze informatie hebben we onderstaand utilitaire voetgangersnetwerk opgesteld. Recreatieve wandelroutes zijn niet op de netwerkkaart afgebeeld. Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart (wens) voor voetgangers weer. B1 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor voetgangers.



Afbeelding 9 Netwerk voetganger (wens)

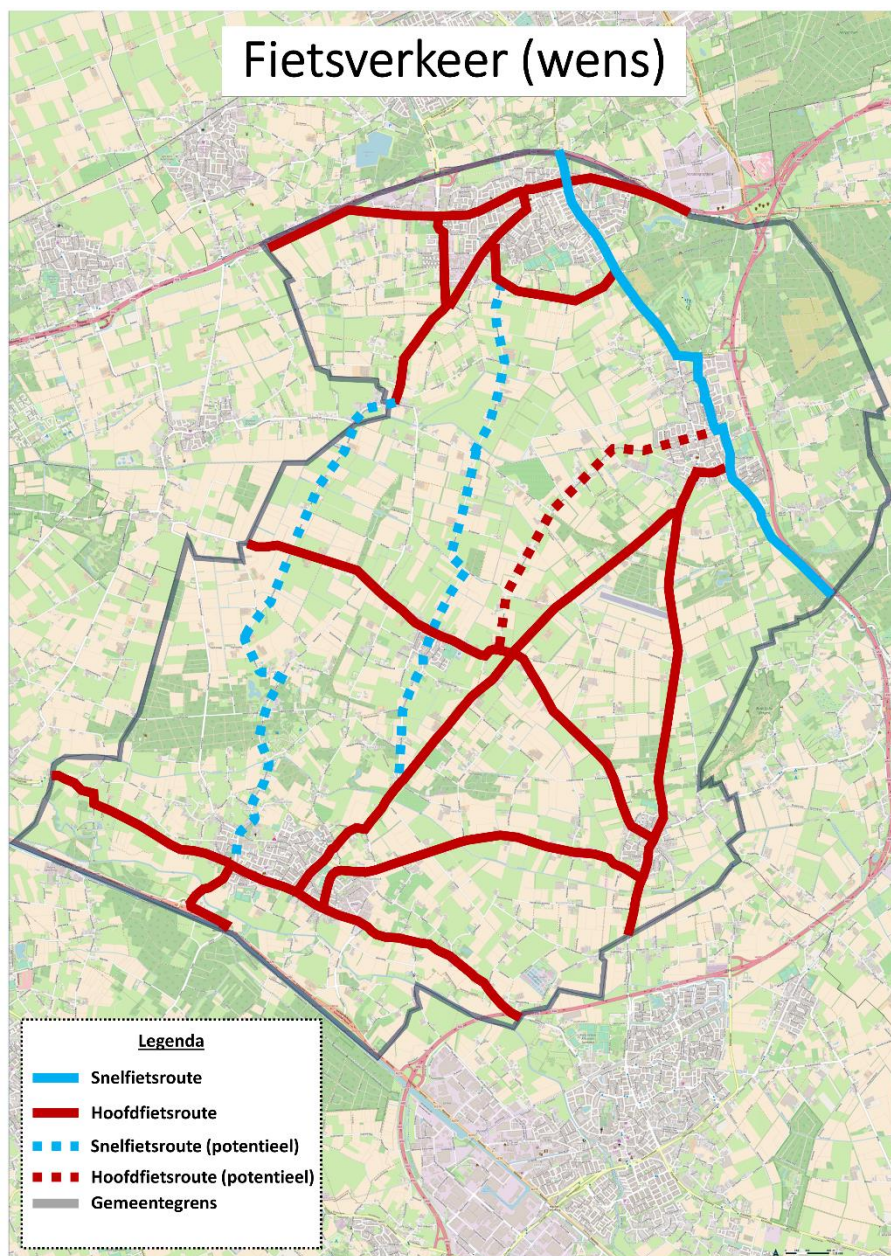
In de navolgende tabel zijn de ontwerputgangspunten opgenomen die gelden voor het voetgangersnetwerk. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijk inpasbaar – deze ontwerputgangspunten toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om bovenstaand netwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige trottoirs en voetpaden en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding. Bij het ontwerpen van infrastructuur voor voetgangers volgen wij verder de meest actuele landelijke richtlijnen van het CROW.

Tabel 3 Ontwerputgangspunten voetgangersnetwerk

	Breedte trottoir [minimaal]	Breedte trottoir [wens]	Breedte voetpad [minimaal]	Breedte voetpad [wens]	Obstakelvrije ruimte [minimaal]
Prioriteitsroute voetganger	1,80 m.	2,40 m.	1,80 m.	2,40 m.	1,20 m.
Overige trottoirs en voetpaden	1,50 m.	2,00 m.	1,50 m.	2,00 m.	0,90 m.

5.2 Fietsnetwerk

In de mobiliteitsenquête hebben inwoners van de gemeente Bernheze aangegeven welke fietsroutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de kern en in de omgeving. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende bestemmingen, zoals grotere kernen en middelbare scholen. Met deze informatie hebben we onderstaand utilitaire fietsnetwerk opgesteld. Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart (wens) voor fietsers weer. B2 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor fietsers.



Afbeelding 10 Netwerk fietsverkeer (wens)

In de navolgende tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het fietsnetwerk. De keuze van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie binnen het fietsnetwerk, de functie van de weg binnen de wegcategorisering en de hoeveelheid (intensiteit) auto's. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze uitgangspunten toepassen. Op bestaande 30 km/uur wegen binnen de bebouwde kom met een ontsluitende functie, kiezen wij ervoor om vrijliggende fietspaden te behouden, met oog op verkeersveiligheid van de fietser.

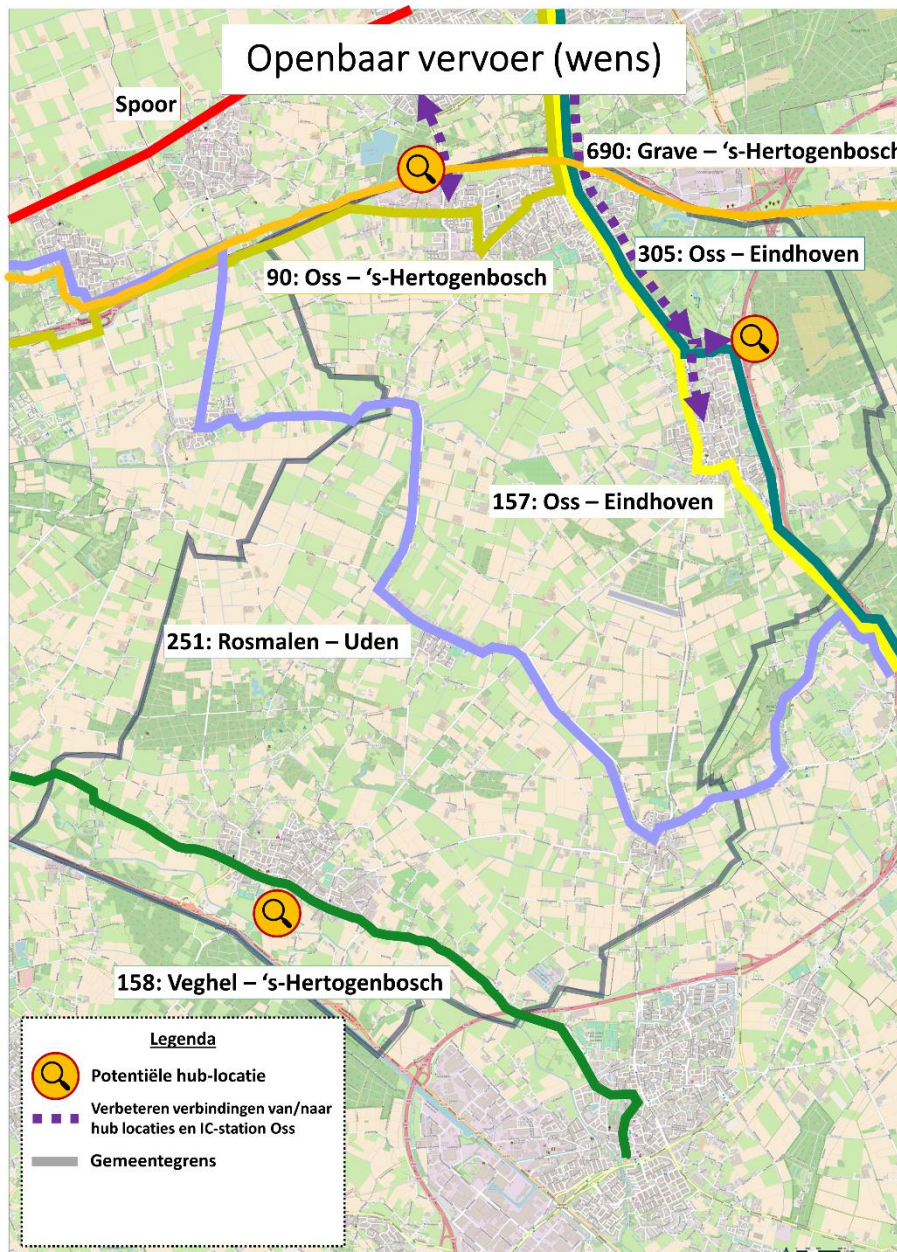
Daarnaast kiezen we ervoor om het fietsnetwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige wegen en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding. Bij het ontwerpen van infrastructuur voor fietsers volgen wij verder de meest actuele landelijke richtlijnen van het CROW.

Tabel 4 Inrichtingsprincipes fietsnetwerk

	Verkeersintensiteit [mvt/etm]	Primaire fietsroute	Secundaire fietsroute	Recreatieve fietsroute	Geen onderdeel fietsroute
ETW bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietsstraat	Gemengd of fietsstraat	Gemengd	Gemengd
ETW bubeko 60 km/u	< 1.000	Fietspad	Gemengd, fietsstraat of fietspad	Gemengd	Gemengd
	> 1.000	Fietspad	Fietspad of fietsstroken	Fietspad	Fietspad of fietsstroken
GOW30 bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	(Brom-) fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad

5.3 Netwerk openbaar vervoer

Het netwerk voor openbaar vervoer hebben we opgesteld op basis van de huidige buslijnen. We willen het openbaar vervoer op het huidige niveau handhaven en slimmer maken. Zo zorgen wij ervoor dat de gemeente zo goed mogelijk bereikbaar blijft met het openbaar vervoer. Het huidige lijnennet is aangevuld met lopend onderzoek naar snel busvervoer. Een mobiliteitshub aan de rand van Heesch, Nistelrode en/of Heeswijk-Dinther moet ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen tussen snel busvervoer en verschillende vormen van voor- en natransport, zoals de (deel)fiets, auto of (buurt)bus. Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart (wens) voor openbaar vervoer weer. B3 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor openbaar vervoer.

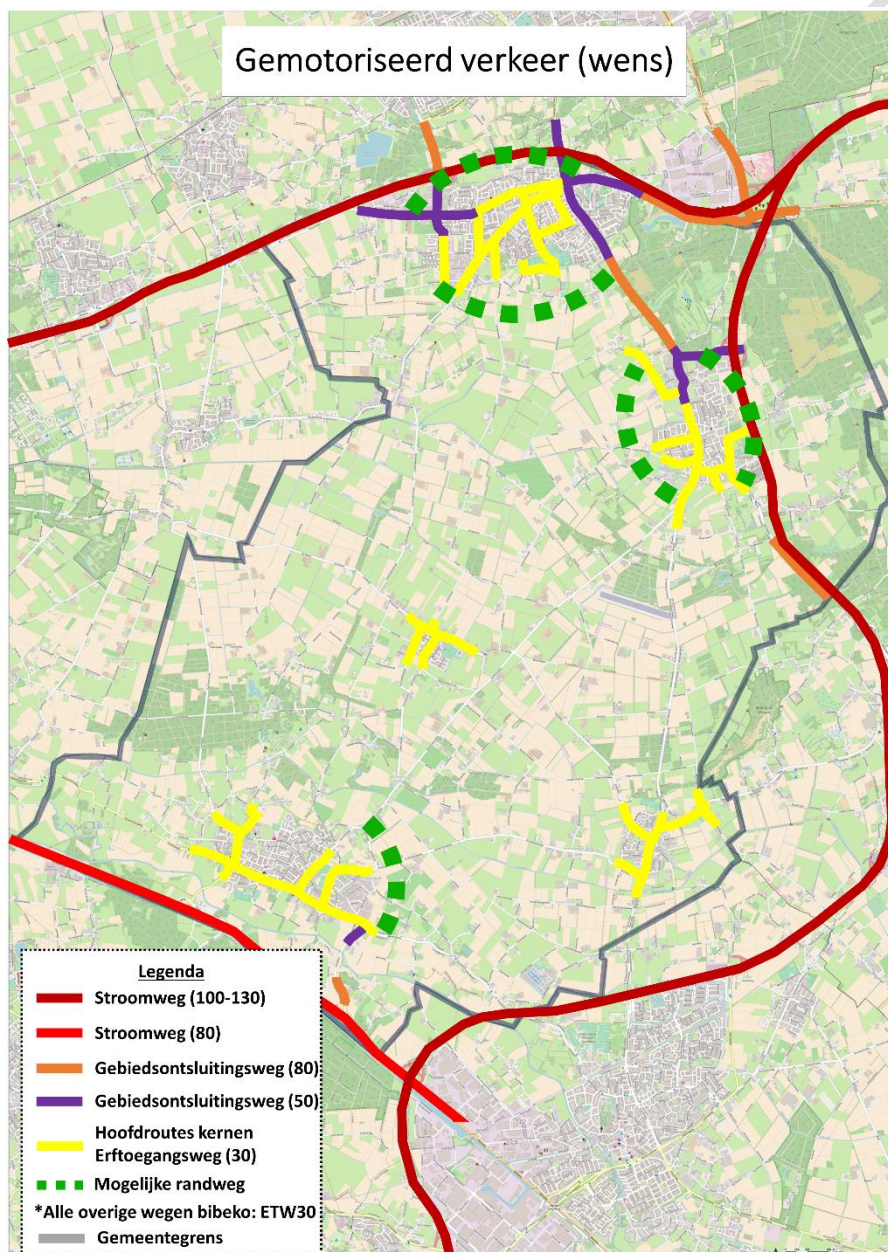


Afbeelding 11 Netwerk openbaar vervoer (wens)

We kiezen ervoor om de wegen waar de bus rijdt op een hoger niveau te onderhouden en een hoge prioriteit te geven bij de gladheidsbestrijding.

5.4 Netwerk voor gemotoriseerd verkeer

Het netwerk voor gemotoriseerd verkeer hebben we opgesteld met het huidige netwerk als basis. We hebben daar de wens aan toegevoegd om de dorpscentra autoluwer te maken door de 30 km/u zone uit te breiden. In Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther onderzoeken wij de potentie van randwegen. Deze mogelijke randwegen hebben als doel de verkeersdruk in deze kernen te verlagen en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te ontsluiten. Voor bestaande wegen die qua intensiteit of inrichting niet passen bij een specifieke wegcategorie, volgen wij het landelijke afwegingskader voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur². Wij treffen maatregelen om de wegen door het buitengebied van Bernheze minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand autoverkeer. Op belangrijke sluiproutes waarderen wij wegen af en passen wij plaatselijke 'knips' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer toe. Daarmee sturen wij doorgaand verkeer naar het hoofdwegennet. B4 bevat de totale netwerkkaart (huidig) voor gemotoriseerd verkeer. Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart (wens) voor gemotoriseerd verkeer. B5 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 12 Netwerk gemotoriseerd verkeer (wens)

² CROW (november 2021). Afwegingskader 30 km/uur.

Grenswaarden

De gemeente Bernheze kiest binnen de bebouwde kom voor de volgende richtintensiteit per wegcategorie.

Tabel 5 Richtintensiteiten en inrichtingskenmerken per wegcategorie (in mvt/etmaal)

	Categorie	Intensiteit voldoet	Intensiteit voldoet afhankelijk van wegkenmerken	Intensiteit voldoet niet
Binnen de kom	GOW 2x2 rijstroken	–	–	–
	GOW 2x1 rijstrook en 1x2 rijstroken	< 20.000	20.000 – 25.000	> 25.000
	ETW	< 4.000	4.000 – 6.000	> 6.000

Bij een overschrijding van deze richtintensiteiten neemt het risico op knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling en -onveiligheid toe. In dat geval zijn maatregelen gewenst, zoals wijzigingen in de wegcategorisering, herinrichting of verlaging van de verkeersintensiteit door middel van netwerkmaatregelen.

Inrichtingsprincipes

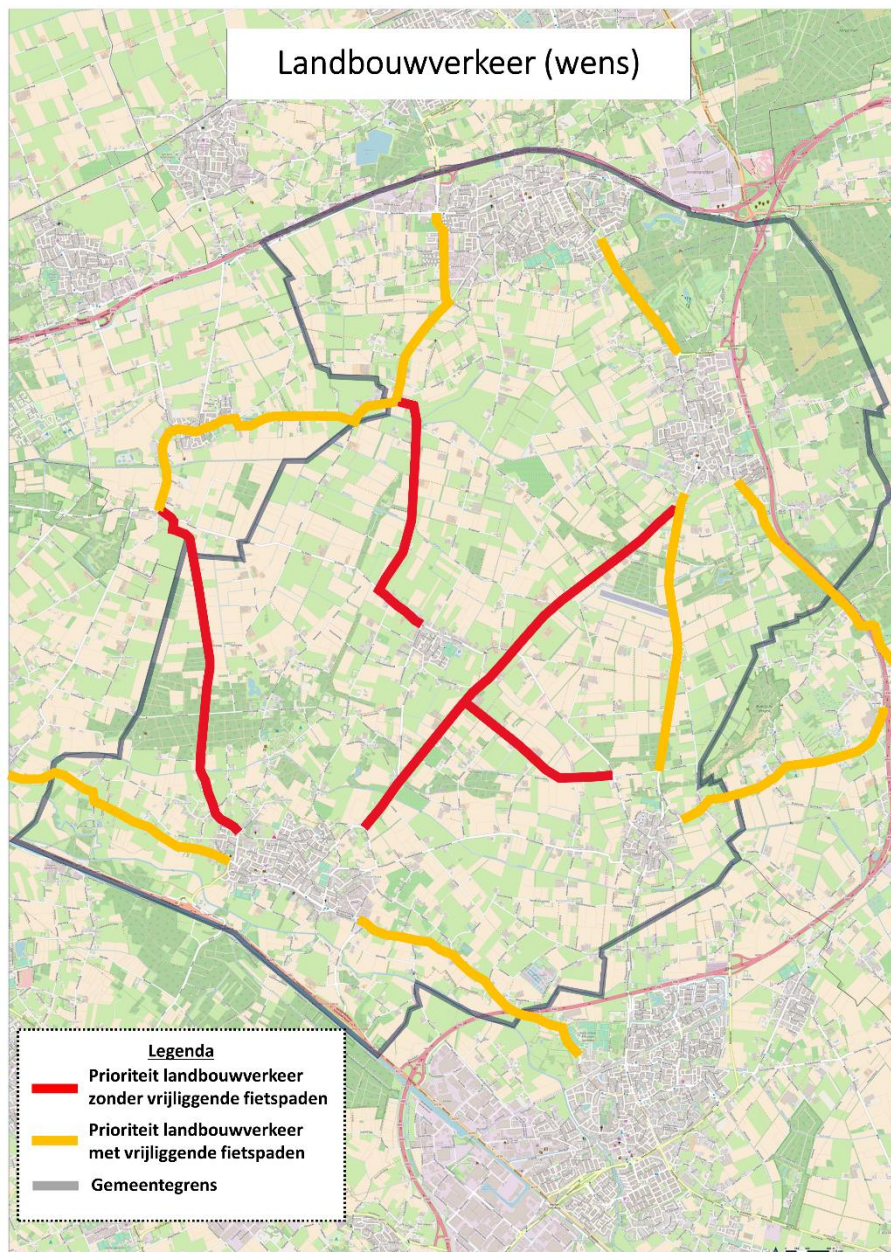
In onderstaande tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke inpasbaar – deze uitgangspunten toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om gebiedsontsluitingswegen op een hoger niveau te onderhouden dan erftoegangswegen en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding.

Tabel 6 Inrichtingsprincipes wegen

	Snelheid	Scheiding rijrichting	Wegkanten	Parkeren	Voorrang
ETW bibeko	30 km/u	Geen	Trottoir	Langs of haaks	Gelijkwaardig
ETW bubeko	60 km/u	Geen	Geen, of onderbroken markering	Langsparkeren	Gelijkwaardig voorrang bij hoge intensiteit
GOW30 bibeko	30 km/u	Enkele asmarkering	Trottoirband	Langsparkeren	Voorrang
GOW50 bibeko	50 km/u	Dubbele asmarkering of middenberm	Trottoirband	Geen	Voorrang
GOW bubeko	80 km/u		Onderbroken markering	Geen	Voorrang

5.5 Netwerk voor landbouwverkeer

Het landbouwverkeer maakt in de gemeente Bernheze een belangrijk deel uit van het verkeersbeeld in het buitengebied. Het netwerk voor landbouwverkeer wordt opgesteld met de ligging van agrarische percelen als basis, in samenspraak met de regio en belangenorganisaties Cumela en ZLTO. Daarnaast wordt gekeken welke routes een goed alternatief bieden voor verbindingen waar andere vervoerswijzen prioriteiten hebben (fietsroute, looproutes, woonstraten, etc.) en waar de wens is verkeersstromen te scheiden. Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart (wens) voor landbouwverkeer. Bijlage B6 bevat de totale netwerkkaart (wens) voor landbouwverkeer.



Afbeelding 13 Netwerk landbouwverkeer (wens)

De meeste routes voor landbouwverkeer liggen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De meeste wegen hebben voldoende breedte voor twee voertuigen om elkaar te passeren. Sommige wegen zijn smal, hier neemt de kans op schade aan de verharding en/of berm bij een hogere verkeersintensiteit. Op een aantal wegen is reeds bermverharding toegepast om bermschade tegen te gaan. Een nadeel van deze maatregel is dat het verhardingsoppervlak van wegen hierdoor breder wordt, wat kan leiden tot hogere snelheden. Om die reden is het belangrijk om per weg te beschouwen wat de meest passende maatregel is om landbouwverkeer tegemoet te komen en potentiële verkeersonveiligheid tegen te gaan.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Aanbrengen bermverharding
- Landbouwverkeer zoveel mogelijk via hoofdroutes landbouwverkeer
- Veilige inrichting van wegen waar landbouwverkeer in de kern rijdt
- Passeerhavens (voorbeeld randweg)
- Eventueel snelheidsremmende maatregelen
- Ontmenging landbouwverkeer en overig verkeer

DEEL B: ACHTERGROND

CONCEPT

6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

6.1 Inleiding

Mobiliteit, verkeer en vervoer zijn onderwerpen die sterk leven in de samenleving van Bernheze. Inwoners zijn actief betrokken bij wat er in hun straat en dorp gebeurt en jongeren denken na over hun toekomst en de rol die hun woonplaats daarin speelt. Ook de agrarische sector draagt zijn steentje bij. Gemeentelijke beleidsmakers en de gemeentelijke politiek hebben goede ideeën over de ruimtelijke ordening en het toekomstige verkeerssysteem van de gemeente. Het aantal meldingen van en contactmomenten met betrokken inwoners laat zien dat verkeer en vervoer leeft in de gemeente.

In de vorige fase van het programma mobiliteit, namelijk de Mobiliteitsvisie, is de maatschappelijke behoefte in kaart gebracht door maatschappelijke trends in kaart te brengen, een online-enquête uit te zetten onder inwoners, een behoeftepeiling te doen op basis van andere actuele publicaties en onderzoeken en door het houden van werkateliers met gemeenteraad, participatiegroep, beleidsmakers en betrokken middelbare scholieren. De opbrengst van deze inspanningen wordt tevens meegenomen in deze tweede fase van het plan.

Voor de tweede fase van het opstellen van dit mobiliteitsbeleid, hebben we opnieuw verschillende activiteiten ondernomen om erachter te komen wat de gemeenschap belangrijk vindt. Dit deden we in een participatietraject op verschillende manieren:

- **Inloopavonden:** Er zijn in de vijf kernen inloopavonden georganiseerd waar inwoners de mogelijkheid kregen om mee te denken over de toekomst van mobiliteit in Bernheze.
- **Dorpsbezoeken:** Er is door middel van straatinterviews met willekeurige inwoners van de gemeente Bernheze in gesprek gegaan over hun mening, wensen en ideeën voor de toekomst van mobiliteit in de gemeente.
- **Interviews:** Met specifieke partijen is via vraaggesprekken informatie opgehaald.
- **Werkateliers:** Samen met gemeenteraad, participatiegroep en beleidsmakers zijn sessies georganiseerd waarbij we nadachten over concrete maatregelen op het gebied van mobiliteit die kunnen bijdragen aan de gestelde ambities en speerpunten.

De ideeën en meningen die we hebben verzameld tijdens deze participatiemomenten worden meegenomen bij het bepalen van wat we willen bereiken en welke punten prioriteit moeten krijgen. Het is belangrijk dat iedereen in de gemeenschap gehoord wordt, zodat ons mobiliteitsbeleid aansluit bij wat de gemeenschap nodig heeft.

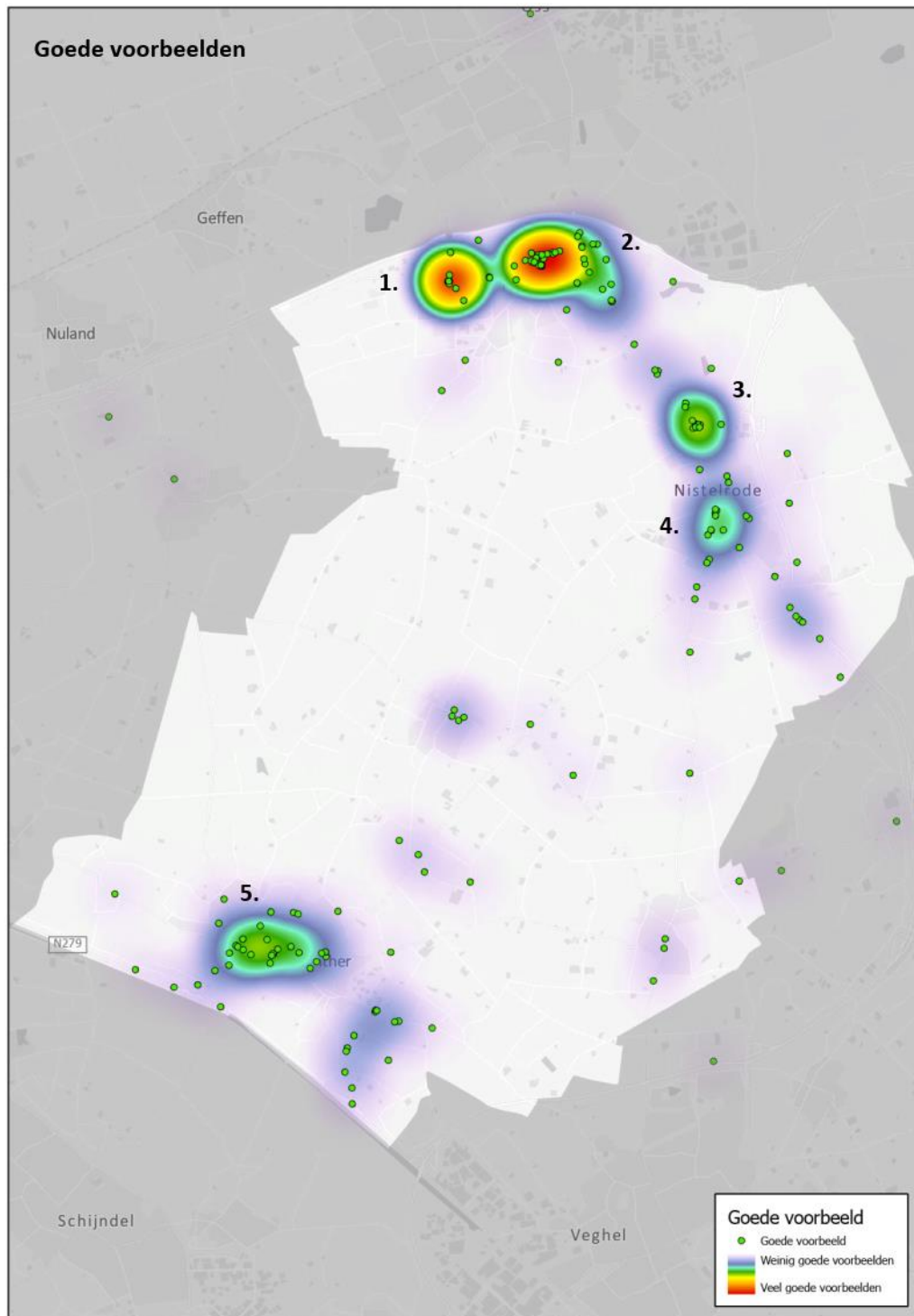
6.2 Enquêteresultaten

Van september tot en met oktober 2023 hebben 408 inwoners van de gemeente Bernheze deelgenomen aan de online-mobiliteitsenquête. In deze enquête vroegen we inwoners van Bernheze naar het gebruik van verschillende vervoersmiddelen, de redenen hiervan en de motieven erachter. Verder hebben deelnemers de mogelijkheid gehad om op een kaart aan te geven op welke locatie(s) sprake is van goede voorbeelden en van knelpunten op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en een eventuele toelichting. Tot slot zijn de belangrijkste routes te voet en per fiets ingetekend op kaart. In de Mobiliteitsvisie zijn de belangrijkste resultaten van de enquête weergegeven. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de resultaten die voor deze fase van het plan relevant zijn, namelijk de locaties van goede voorbeelden, locaties van knelpunten en belangrijkste loop- en fietsroutes.

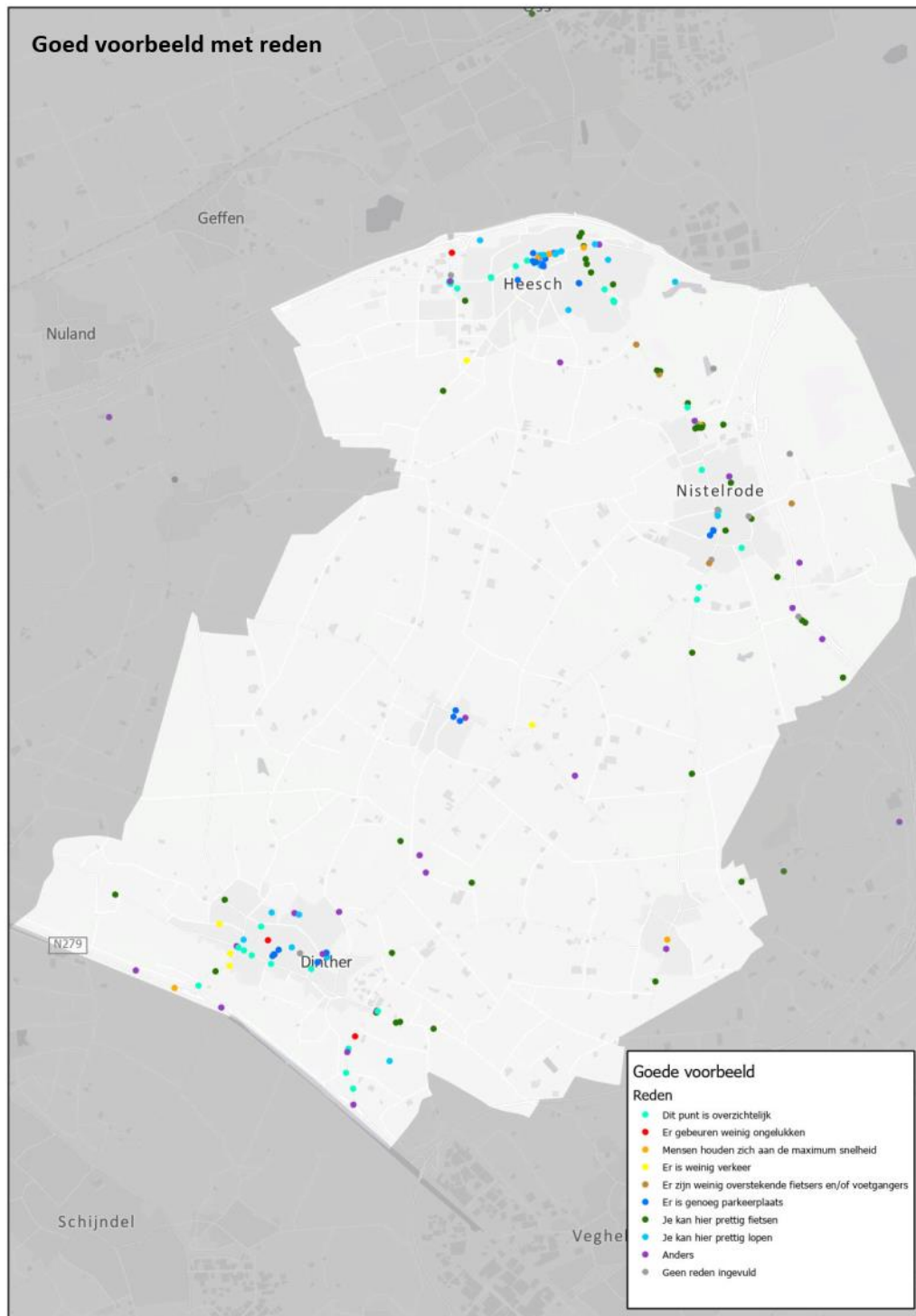
Bijlage B10 geeft de complete rapportage van de mobiliteitsenquête.

Locaties goede voorbeelden

In totaal zijn door respondenten circa 200 goede verkeerssituaties aangegeven op kaart. De meeste goede voorbeelden zijn door inwoners van Bernheze aangegeven in en rond de kernen Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther. De belangrijkste redenen zijn overzichtelijkheid en de goede fietsvoorzieningen ('Je kan hier prettig fietsen'). Onderstaande afbeeldingen tonen een kaart met heatmap van goede voorbeelden en de redenen per goed voorbeeld dat is aangegeven.



Afbeelding 14 Resultaat mobiliteitsenquête (heatmap goede voorbeelden)



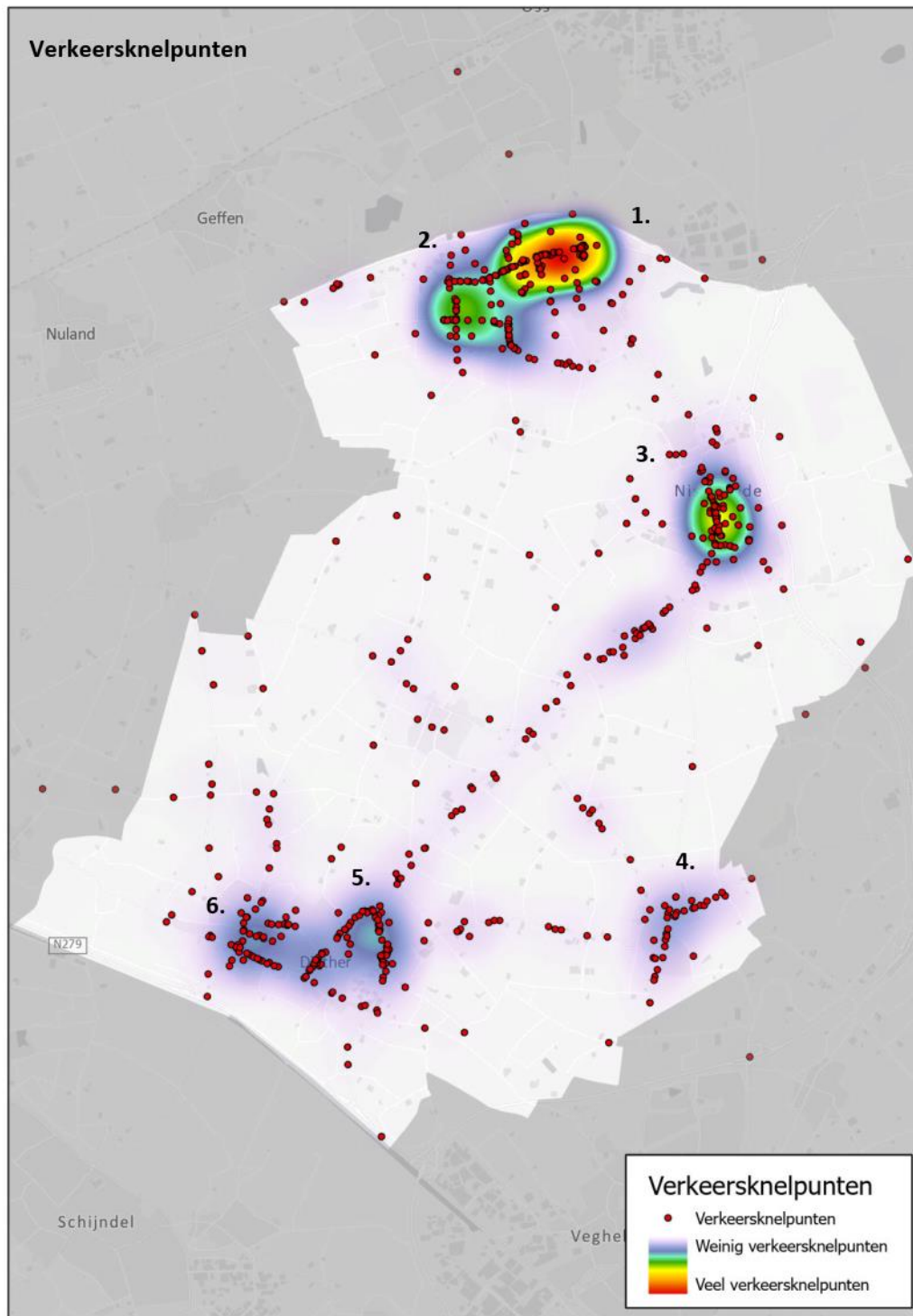
Afbeelding 15 Resultaat mobiliteitsenquête (redenen goede voorbeelden)

De heatmap geeft de volgende 3 meest gegeven goede voorbeelden met redenen aan:

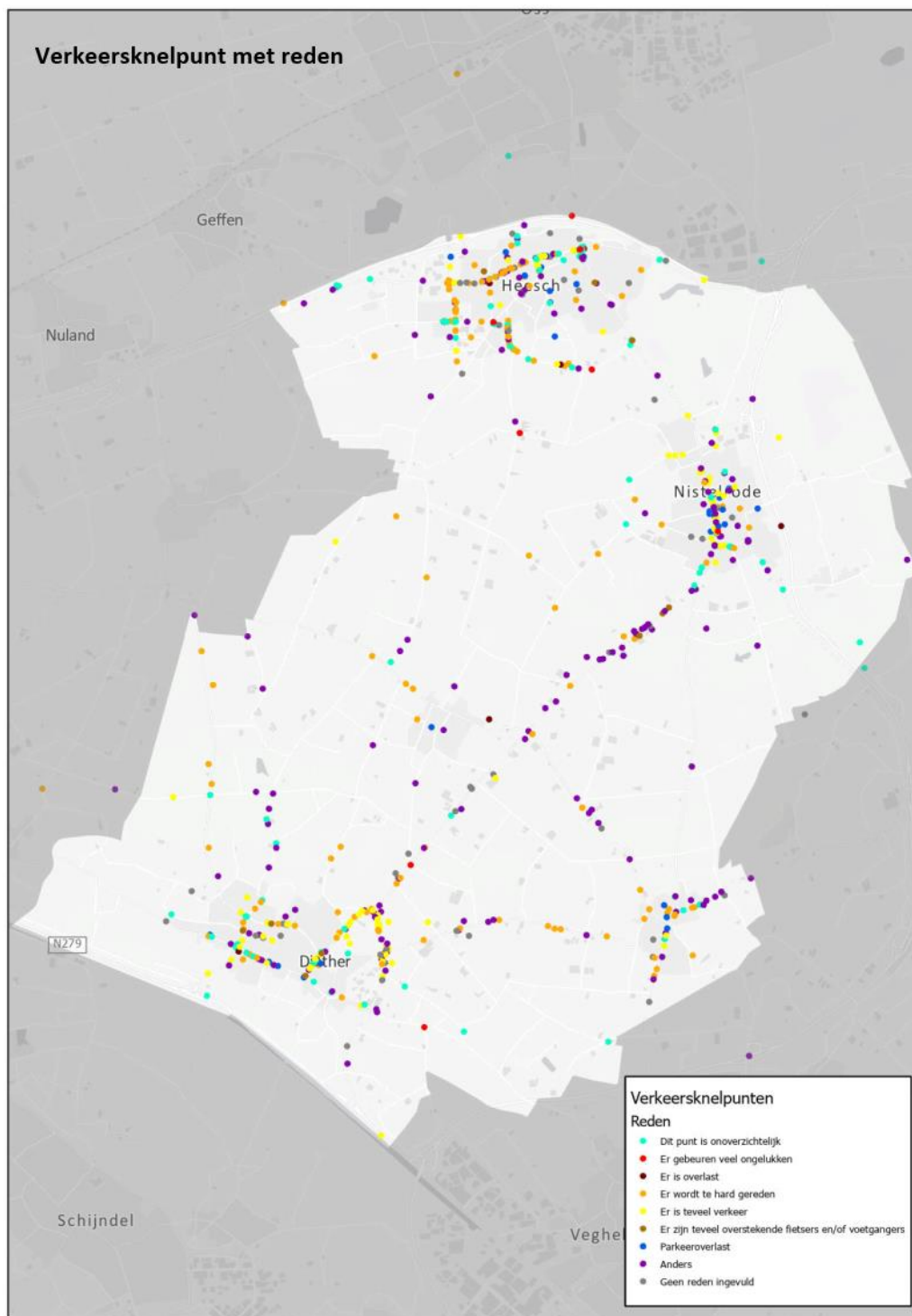
1. Ronde Kruishoekstraat – Cereslaan – Bosschebaan (dit punt is overzichtelijk).
2. Parkeerterrein De Misse (er is voldoende parkeerplaats).
3. Ronde Noordbaan – Heescheweg (je kan hier prettig fietsen).

Locaties knelpunten

In totaal zijn door respondenten circa 750 verkeersknelpunten aangegeven op kaart. De meeste verkeersknelpunten zijn door inwoners aangegeven in en rond de kernen Heesch, Nistelrode, Heeswijk-Dinther en Vorstenbosch. Daarnaast vormen de wegen in het buitengebied een knelpunt, waarbij de Dintherseweg er in negatieve zin uitspringt. De belangrijkste redenen van de verkeersknelpunten zijn onoverzichtelijkheid (inrichting), wegen waar te hard wordt gereden en de hoeveelheid verkeer (overlast en doorstroming). Onderstaande afbeeldingen tonen een kaart met heatmap van verkeersknelpunten en de redenen per knelpunt dat is aangegeven.



Afbeelding 16 Resultaat mobiliteitsenquête (heatmap verkeersknelpunten)



Afbeelding 17 Resultaat mobiliteitsenquête (redenen verkeersknelpunten)

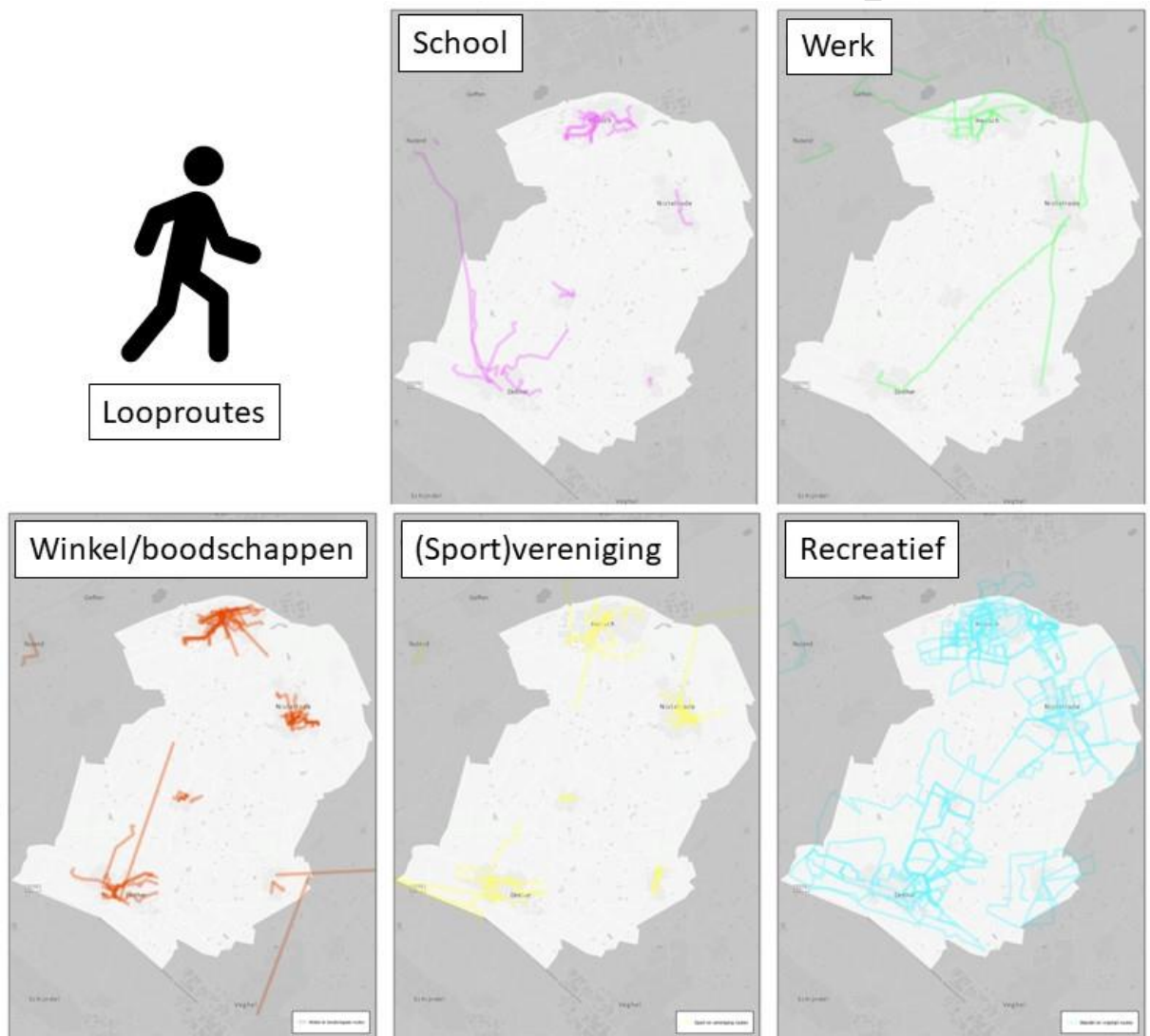
De heatmap geeft de volgende 5 meest gegeven verkeersknelpunten met redenen aan:

1. Omgeving 't Dorp in Heesch (meerdere redenen, waaronder hardrijden, overlast en hoeveelheid verkeer).
2. Kruishoekstraat / Zoggelsestraat in Heesch (meerdere redenen, waaronder hardrijden, dit punt is onoverzichtelijk).
3. Laar in Nistelrode (meerdere redenen, waaronder hoeveelheid verkeer en parkeeroverlast).

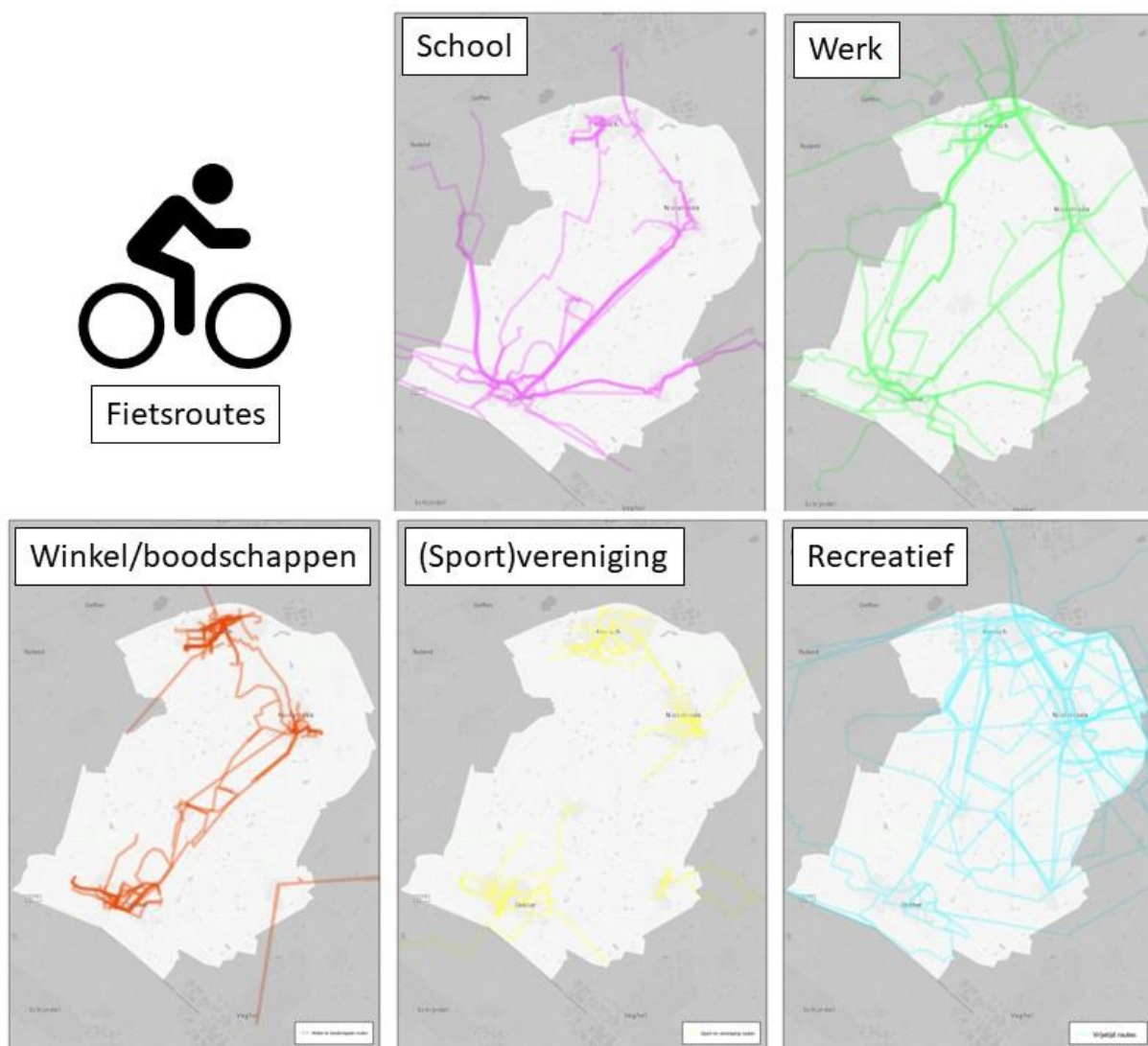
4. Heuvel en Kerkstraat in Vorstenbosch (meerdere redenen, waaronder hoeveelheid verkeer, parkeerverlast en hardrijden).
5. Hommelsedijk, Torenstraat en Zandstraat in Heeswijk-Dinther (meerdere redenen, waaronder hoeveelheid verkeer en hardrijden).

Loop- en fietsroutes

In de mobiliteitsenquête hadden inwoners de mogelijkheid om hun meest gebruikte loop- en fietsroutes in te tekenen op kaart. Daarbij is gevraagd naar de routes van/naar school, werk, winkel/boodschappen/(sport)vereniging en recreatie. Afbeelding 18 en Afbeelding 19 tonen een overzicht van het resultaat hiervan. De opgehaalde loop- en fietsroutes van inwoners van zijn meegenomen bij het bepalen van de wensnetwerken (Hoofdstuk 5).



Afbeelding 18 Resultaat online-enquête: looproutes motieven



Afbeelding 19 Resultaat online-enquête: fietsroutes motieven

6.3 Interviews

Regio Noordoost Brabant

Met vertegenwoordiging van Regio Noordoost Brabant is gesproken over de kansen ter verbetering van het verkeerssysteem van Bernheze in regionale context. Door gezamenlijk op te trekken met buurgemeenten worden maatregelen getroffen die de gemeentegrenzen overstijgen. Voorbeelden zijn het regionale fietsnetwerk, OV-verbindingen en inzet deelmobiliteit/andere alternatieve vormen van mobiliteit.

ZLTO en Cumela

Met vertegenwoordiging van belangenorganisaties ZLTO en Cumela is gesproken over routes voor landbouwverkeer binnen de gemeente en verkeersveiligheid. Ook is nagedacht over maatregelen in het buitengebied, zoals bermverharding en snelheidsremmende maatregelen, met aandacht voor landbouwvoertuigen.

Buurgemeenten

Met de aangrenzende buurgemeenten Maashorst, Sint-Michielsgestel, Oss en Meierijstad is gesproken over overeenkomsten en verschillen tussen het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Daarnaast is afgestemd over de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen, specifiek de verbindingen die de gemeentegrenzen overschrijden.

6.4 Inloopavonden

De gemeente Bernheze heeft in elke kern binnen de gemeente een inloopavond georganiseerd, waarbij bewoners langs konden komen om hun mening te uiten over de mobiliteit binnen de gemeente. Hieronder worden de verschillende ideeën samengevat. Bijlage B11 bevat een compleet overzicht van de opbrengst van de inloopavonden.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten maatregelen worden genomen om sluipverkeer te ontmoedigen. Dit kan door knips te plaatsen en markeringen op doorgaande wegen aan te passen. Verder moeten snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en mobiele flitskasten, worden geïmplementeerd om de snelheid op gevaarlijke wegen te verlagen. Het is ook cruciaal om de veiligheid van fietsers te waarborgen door vrijliggende fietspaden aan te leggen en veilige schoolroutes te creëren. Meer voetgangersoversteekplaatsen en goed gepositioneerde zebrapaden zullen bijdragen aan een veilige verkeersomgeving.

Om de bereikbaarheid te verbeteren, moet het gebruik van deelvervoer worden gestimuleerd. Dit kan door buurtbussen in gebieden zoals Loosbroek en Vorstenbosch te introduceren en buurtinitiatieven voor deelvervoer te ondersteunen. Parkeeroplossingen moeten worden verbeterd door het aantal parkeerplaatsen te verhogen, parkeerverboden waar nodig in te stellen en een betere parkeerverwijzing te bieden. Daarnaast moeten alternatieve routes worden ontwikkeld en verbeterd om de druk op hoofdwegen te verminderen, waarbij eenrichtingsverkeer en randwegen kunnen helpen om zwaar verkeer te omleiden.

Onderhoud en infrastructuur zijn ook essentiële aandachtspunten. Regelmatig onderhoud aan wegen, bermen en fietspaden is noodzakelijk om de veiligheid en toegankelijkheid te waarborgen. Slechte wegen moeten worden hersteld en wegversmallingen aangepast. Daarnaast moet de bewegwijzering worden verbeterd en moeten er adequate verlichtings- en camerafaciliteiten worden geplaatst op risicovolle locaties. Verkeerseducatie op scholen over veilig fiets- en verkeersgedrag, zoals het gebruik van verlichting en richting aangeven, zal bijdragen aan een veiliger verkeersklimaat.

6.5 Dorpsbezoeken

Zaterdag 8 juni 2024 zijn er bezoeken gebracht aan alle verschillende kernen binnen de gemeente Bernheze. Tijdens deze dorpsbezoeken is er aan inwoners gevraagd wat zij van de mobiliteit in de gemeente Bernheze vinden, hieruit zijn verschillende positieve en negatieve punten naar voren gekomen. De resultaten vanuit de verschillende kernen worden hieronder toegelicht.

Heeswijk-Dinther

- Positieve punten: De fietspaden zijn van goede kwaliteit. De herinrichting van de Hoofdstraat heeft de verkeersveiligheid verbeterd door de verminderde snelheid. De wegen zijn goed onderhouden en het openbaar vervoer naar 's-Hertogenbosch is uitstekend, wat de mobiliteit binnen de gemeente bevordert.
- Negatieve punten: Waar sommige mensen de Hoofdstraat zien als een positieve verandering, zijn er ook veel negatieve reacties. Zij vinden de Hoofdstraat gevaarlijk voor fietsers door te smalle gedeeltes en onoverzichtelijke situaties. Om deze reden is er meer behoefte aan doorsteekjes en verbeterde fietsveiligheid. Vrachtverkeer in de kernen, slechte trottoirs, en onvoldoende toegankelijkheid voor mindervaliden vormen eveneens problemen. Verder is het onderhoud van bepaalde wegen en bermen in het buitengebied onvoldoende.

Loosbroek

- Positieve punten: In Loosbroek worden de fietspaden als goed beoordeeld. Verder is het vanuit het buitengebied met de auto gemakkelijk om zich door de gemeente te verplaatsen. In het algemeen is de mobiliteit in Loosbroek veilig en voldoende.
- Negatieve punten: De fietsroutes in het buitengebied, vooral de 'schoolthuisroutes', zijn slecht. Er is een gebrek aan goede fietspaden tussen de kernen en van en naar Loosbroek.

- Tijdens de winter en 's avonds is hier te weinig verlichting langs de wegen, wat vooral 's nachts voor onveiligheid zorgt, met name voor meisjes.
- Het openbaar vervoer is beperkt; er rijdt alleen een buurtbus, wat leidt tot een hoge autoafhankelijkheid. Op de Achterdonksestraat wordt te hard gereden, wat zorgt voor onveiligheid. Wandelen tussen de kernen is lastig door het gebrek aan veilige wandelpaden. Het beheer en onderhoud van wegen en bermen laat te wensen over, met kapotte bermen en boomstronken die de wegen beschadigen. Dit maakt het moeilijk voor mensen met een handicap om zich te verplaatsen.

Nistelrode

- Positieve punten: De 60 km-wegen functioneren goed en auto's houden rekening met de fietsstraat. Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en ouderen met een rollator zijn tevreden over de voetpaden, die in de kernen zijn verbeterd. Op sommige plaatsen is veel groen toegevoegd, wat positief bijdraagt aan de leefomgeving.
- Negatieve punten: Fietzers voelen zich onveilig in het buitengebied door het gebrek aan fietspaden, vooral richting Dinther. De fietspaden zijn slecht onderhouden en er zijn er te weinig, vooral bij de fietsoversteek op de snelfietsroute Heesterberg. Het is te druk met fietsers op de doorgaande straten en er is te veel vrachtverkeer in de kernen. De wegen zijn druk met auto's en hard rijden is een probleem, vooral in de nieuwbouwwijken en de Dijkstraat waar vrachtwagens rijden ondanks verboden. De uitrit bij de Jumbo en de doorgaande straat met veel vrachtverkeer zorgen voor opstoppingen. In de nieuwbouwwijken ontbreekt het aan trottoirs, wat gevaarlijk is voor kinderen. De bestrating en verlichting in het buitengebied zijn onvoldoende, wat de veiligheid vermindert. De drempel op de Venstraat veroorzaakt geluidsoverlast en de drukke Laarweg heeft onduidelijke voorrangsregels. Shared space-gebieden functioneren niet goed en de hoofdweg door het centrum is te druk en smal.

Vorstenbosch

- Positieve punten: Er zijn voldoende mogelijkheden voor zowel auto- als fietsverkeer. Fietspaden van en naar Vorstenbosch, zoals die langs de Udenseweg bij de kapel, zijn aanwezig, hoewel er op dit specifieke punt wel een gevaarlijke situatie is.
- Negatieve punten: Rondom de school is het erg druk met auto's, wat voor onveilige situaties zorgt. Er is geen openbaar vervoer, hierdoor hebben Syrische vluchtelingen geen toegang tot vervoer wat zelfs leidt tot verhuizingen. De buurtbus van en naar Uden biedt geen directe verbinding, wat vooral in de wintermaanden een probleem is. Er is behoefte aan een buurtbus in de oostzijde van Vorstenbosch, aangezien er geen openbaar vervoer beschikbaar is en inwoners zonder auto afhankelijk zijn van taxi's om bijvoorbeeld het ziekenhuis in Uden te bereiken. De Leeghadseweg, vooral bij de alpacaboerderij, is een gevaarlijk punt. In het parkje 'Bijsterveld' wordt het voetpad onderbroken, waardoor voetgangers de weg op moeten.

Heesch

- Positieve punten: In Heesch zijn de parkeervoorzieningen goed geregeld en wordt het fietspad tussen Heesch en Oss als een uitstekend beschouwd. De winkelstraat is mooi en goed onderhouden, wat bijdraagt aan een aangename winkelervaring. Bovendien is het groen in Heesch goed verzorgd, wat een positief effect heeft op de leefomgeving.
- Negatieve punten: Het dorp heeft behoefte aan betere fietspaden, aangezien fietsen op de rijbaan gevaarlijk is. Wegen en fietspaden worden slecht onderhouden. Jeugd op e-bikes zorgt voor overlast en gevaarlijke situaties. De verkeersdruk is hoog, vooral op de Kerkstraat die een 30 km/u-zone zou moeten worden. De Zijpseloop heeft te veel auto's en onvoldoende parkeerruimte. De rotonde bij de Boerenbond en de bocht bij het Raadhuisplein worden als gevaarlijk beschouwd, net als de situatie bij de Albert Heijn en de parkeerplaats van de Jumbo. Bij het BP-tankstation is de verkeersoplossing onhandig. De Schoonstraat en het dorp in het algemeen zijn te druk met verkeer en er zijn te veel vrachtwagens. De toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en mindervaliden is beperkt, vooral door foutparkeerders. De nieuwe erven en de Kruishoevenestraat zijn gevaarlijk door hardrijders. De Hoofdstraat is te druk en smal en de drempel zou moeten worden verwijderd.

6.6 Werkateliers

Eind mei 2024 hebben raadsleden, gemeentelijke beleidsmakers en belangrijke stakeholders hun inbreng gegeven voor het programma mobiliteit van de gemeente Bernheze tijdens zogenaamde werkateliers. In de eerste serie werkateliers is dit ook gedaan, maar toen voor de mobiliteitsvisie. In de tweede serie werkateliers werd de deelnemers eerst de definitieve mobiliteitsvisie gepresenteerd met de verschillende ambities die hier uit zijn voortgekomen. Vervolgens werd aan de verschillende deelnemers gevraagd om de 3 ambities te bespreken en hierover in discussie te gaan met elkaar. De 3 ambities:

- Ambitie 1. Iedereen kan meedoen
- Ambitie 2. Leefbare kernen
- Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied

Na discussie en samenwerking tussen de verschillende beleidsmakers, gemeentelijke raadsleden en belangrijke stakeholders tijdens de werkateliers, zijn er diverse punten over mobiliteit binnen de gemeente Bernheze naar voren gekomen. De uitkomsten van deze werkateliers worden hieronder samengevat, waarbij ze per ambitie zijn gecategoriseerd.



Ambitie 1. Iedereen kan meedoen

- De wens is om in te zetten op bredere fiets- en voetpaden voor e-bikes en mindervaliden, en aparte voorzieningen voor fietsers langs drukke wegen om te ontvlechten van zwaar verkeer.
- Ook moeten er meer en betere parkeervoorzieningen komen voor grote voertuigen op industrieterreinen.
- Toegankelijkheid voor ouderen is essentieel, met alternatieven zoals deelauto's in het buitengebied en stimulering van deeltvervoer.
- Maatwerkvervoer zoals belbussen moeten worden ondersteund, evenals flexvervoer als aanvulling op traditioneel OV.
- Ontwikkelingen moeten zich concentreren waar openbaar vervoer beschikbaar is, met haltes nabij woonlocaties voor ouderen en speciale doelgroepen.
- Er moet worden gestreefd naar minder autogebruik en meer deeltvervoer, beginnend met kleine stappen.
- Mobiliteitshubs verbonden met snelfietsroutes moeten worden ontwikkeld, met Heeswijk-Dinther als potentiële hub langs de N279.
- Goede trottoirs en toegankelijke voetpaden, vooral in Nistelrode, zijn cruciaal.
- Initiatieven zoals ANWB Automaatje en buurtbussen verbeteren de mobiliteit, en hubs kunnen traditionele buslijnen vervangen, bijvoorbeeld in Heesch (bij de A59) en Nistelrode (oostelijke randweg).
- Loosbroek moet profiteren van kleinschalig maatwerkvervoer, gebaseerd op voorbeelden uit Nistelrode en Heeswijk-Dinther.
- Inzicht in toekomstige plannen is essentieel om deze ambities te realiseren.



Ambitie 2. Leefbare kernen

- Om de kernen leefbaarder te maken, is de wens om ons te richten op het verbeteren van verbindingen voor lopen en fietsen bij nieuwbouwprojecten en veranderen van de mentaliteit ten opzichte van actief vervoer (fiets en voetganger).
- Tevens moet de verkeersdruk verlaagd worden door het stimuleren van alternatief vervoer en het benutten van deelauto's.
- Er moet onderzoek gedaan worden naar de impact van parkeren in 'hofjes' op sociale veiligheid en loopafstand.
- In Heesch moeten plaatselijke wegafsluitingen overwogen worden zonder de parkeermogelijkheden te schaden.
- Het is van belang ondernemers te informeren over parkeermogelijkheden op afstand en moet er worden gewerkt aan oplossingen voor parkeerproblemen, zoals een parkeerhub waar bezoekers van Van Tilburg gebruik kunnen maken.

- Een evaluatie naar de effecten van verkeersknippen in het buitengebied en streven naar een consistente inrichting van wegen is van belang.
- Investeren in strategische locaties zoals kernen en pleinen is belangrijk, evenals het verbeteren van fietsverbindingen.
- In Nistelrode is koppelen van snelfietsroutes aan supermarkten en duidelijke voorrangssituaties en uitritconstructies belangrijk.
- In Heesch moet er onderzoek gedaan worden naar knippen voor gevaarlijke wegen en betere parkeerwijzing.
- Vrachtwagenverboden in kernen en alternatieve routes moeten worden overwogen, met aandacht voor duidelijke wegwijzers.
- Infrastructuur moet eerst worden ontwikkeld voordat nieuwe bouwprojecten worden goedgekeurd.
- Daarnaast moet de gemeente zorgen voor inzicht in toekomstige plannen en infrastructuurcapaciteit om een effectieve mobiliteitsstrategie te waarborgen.



Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied

- Om veiligheid en bereikbaarheid in het buitengebied te verbeteren, moeten we ons richten op het scheiden van fiets- en autoverkeer door knips op belangrijke fietspaden.
- Herdefiniëren van sluipverkeer en zorgen voor veilige, verlichte schoolthuisroutes is van belang.
- Het verbeteren van zebropaden en prioriteren van beheer en onderhoud van essentiële routes is belangrijk.
- Fietssnelwegen tussen kernen moeten worden ontwikkeld en bestaande fietspaden moeten worden geoptimaliseerd voor landbouwverkeer en scholieren.
- Adresseren van sluipverkeer tussen Heesch, Heeswijk-Dinter en Nistelrode en lobbyen bij RWS en de provincie voor betere doorstroming op hoofdwegen is van belang.
- Alternatieve ontsluitingen en het scheiden van snel en langzaam verkeer moeten worden onderzocht, evenals verbeteringen van opvanglocaties en looproutes voor gastarbeiders en wegen zoals de Heibloemsdijk.
- Als laatste is inzicht in toekomstige plannen cruciaal.

Concluderend heeft de tweede sessie werkateliers veel punten voor het programma mobiliteit gegeven dankzij de discussies tussen de beleidsmakers, gemeentelijke raadsleden en stakeholders in Bernheze. Kort samengevat is er vanuit de verschillende groepen een sterke wens voor het bevorderen van inclusieve mobiliteit, het verbeteren van de infrastructuur en het verbeteren van de mobiliteit en verbindingen in het buitengebied.

7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE

De behoefte uit de samenleving van Bernheze is een belangrijke bouwsteen voor de keuzes die op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit worden gemaakt. Daarnaast is de situatie op straat belangrijk om behoeften vanuit de samenleving en feiten samen te brengen. Zo bepalen wij welke maatregelen nodig zijn om de ambities van de gemeente Bernheze waar te maken. In de verkeers- en gebiedsanalyse wordt gekeken naar de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen.

7.1 Verkeersveiligheid

Op basis van recente ongevalgegevens³ schetsen we een beeld van de situatie in Bernheze met betrekking tot de verkeersveiligheid. In de afgelopen jaren (periode Q1 2019 - Q4 2023) zijn in totaal 554 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij totaal 90 personen gewond zijn geraakt en 4 dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Onderstaande tabel laat de verdeling van deze verkeersongevallen over de verschillende jaren te zien.

Tabel 7 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode (bron: VIA, 2024)

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2019	Afgesloten	109	24	0	3
2020	Afgesloten	98	14	1	0
2021	Afgesloten	89	15	2	0
2022	Afgesloten	125	20	1	1
2023	Afgesloten	133	17	0	0
Totaal		554	90	4	4

© 2024 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Bij bovenstaande tabel is het belangrijk te vermelden dat in de Corona-jaren 2020 en 2021 de landelijke verkeersongevallencijfers lager liggen als gevolg van de lockdownmaatregelen. In de daaropvolgende jaren 2022 en 2023 ligt het aantal verkeersongevallen weer op hetzelfde niveau als in 2019. Er is zelfs sprake van een toename ten opzichte van 2019.

Landelijk is deze toename eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door o.a. de smartphone. Dit vraagt om een omslag in het verkeersveiligheidsbeleid, onder andere met meer aandacht gedragsverandering van specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën.

Onder jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 38% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietzers+) valt ongeveer 47% van de verkeersslachtoffers.

Bijlage B7 bevat een verkeersongevallenkaart (2019 t/m 2023) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven.

Op basis van een SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) Risicoanalyse van de gemeente Bernheze⁴ zijn de belangrijkste risicothema's op het gebied van verkeersveiligheid bepaald.

³ VIA, 2024. BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage - Gemeente Bernheze - Periode Q1 2019 - Q4 2023 (definitieve uitgave).

⁴ Provincie Noord Brabant, 2021. Strategisch Plan Verkeersveiligheid – Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Bernheze.

Hieruit komen de volgende risicothema's met een hoge prioriteit naar voren.

- **Risicothema 1: 30 km/uur wegen**
 - o De combinatie van het aandeel 30 km/u wegen met daartegenover het relatief hoge aandeel slachtoffers, de beperkte kwaliteit van de inrichting en regelmatige, forse, snelheidsoverschrijdingen zorgt ervoor dat 30 km/u wegen als risicothema zijn aangemerkt.
- **Risicothema 2: 60 km/uur wegen**
 - o De combinatie van het aandeel 60 km/u wegen met daartegenover het relatief hoge aandeel slachtoffers, de beperkte kwaliteit van de inrichting en diverse, forse, snelheidsoverschrijdingen zorgt ervoor dat 60 km/u wegen als risicothema zijn aangemerkt.
- **Risicothema 3: Landbouwverkeer in het buitengebied**
 - o Landbouwverkeer in het buitengebied is een risico in de gemeente Bernheze door de combinatie van het feit dat de gemeente in een agrarisch gebied is gelegen, met veel landbouwverkeer en de beperkte inrichting van de wegen in het buitengebied.
- **Risicothema 4: Fiets (e-bike)**
 - o Risico door het groeiende aandeel en het groeiende aantal ongevallen. Ook zien we ongevallenconcentraties rondom de plekken waar de meeste oudere inwoners wonen.
- **Risicothema 6: Jongere automobilist (18-24 jaar)**
 - o Het aandeel 18-24 jarigen is laag en tegelijkertijd is het autobezit hoog. Tevens is er een hoge betrokkenheid van deze doelgroep in de ongevallen.
- **Risicothema 7: Rijden onder invloed**
 - o Het thema rijden onder invloed is opgenomen als risico in het Brabants Verkeersveiligheidsplan voor de gehele provincie en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een afname van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Bernheze systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen, maar zonder twijfel aanwezig in de gemeente. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.
- **Risicothema 8: Snelheid in het verkeer**
 - o Snelheid in het verkeer is een risico in Bernheze. Op met name 30 en 50 km/u wegen wordt de maximum snelheid met regelmaat (fors) overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting conform de CROW-richtlijnen.
- **Risicothema 9: Afleiding in het verkeer**
 - o Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. Om deze reden investeert de provincie ook in de ontsluiting en analyse van data over afleiding. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie duidt echter wel de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Bernheze.
- **Risicothema 10: Verkeersovertreders**
 - o Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als risico opgenomen in het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 en zal daarom ook opgenomen worden als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Bernheze behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Deze risicothema's laten zien dat een betere verkeersveiligheid in de kernen en het buitengebied kan worden bereikt door investering in veiligere infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen. Tegelijkertijd hebben veel risicothema's betrekking op verkeersgedrag, waarbij maatregelen als campagnes en handhaving effectiever zijn.

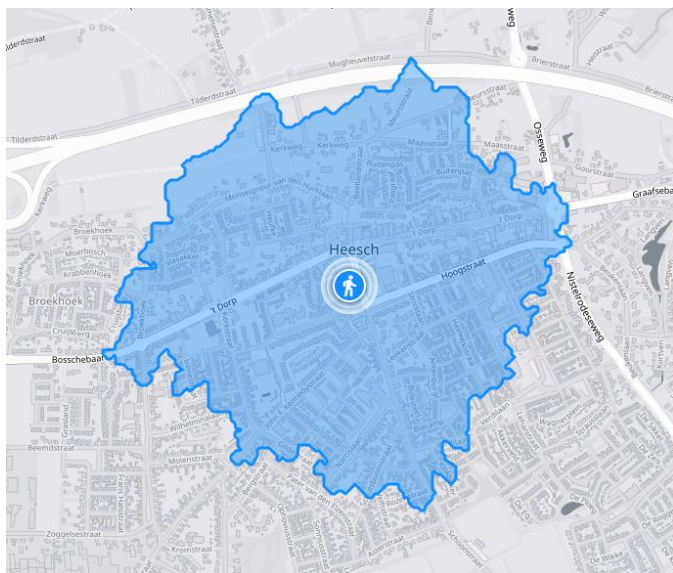
7.2 Lopen

In Nederland leggen de meeste mensen ongeveer 18% van hun verplaatsingen lopend af. In de gemeente Bernheze is het aandeel lopen in verplaatsingen binnen de gemeente bovengemiddeld (19 – 24%), maar lager dan in omliggende gemeenten als 's-Hertogenbosch, Sint-Michielsgestel en Maashorst⁵. Hier is winst te behalen.

De kernen in de gemeente Bernheze hebben een relatief beperkte omvang. Daarom kunnen inwoners en bezoekers (die goed ter been zijn) veel bestemmingen binnen deze kernen goed te voet bereiken. Vooral in de kleinere kernen zijn loopafstanden kort. In Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther liggen de hoofdwinkelgebieden (met supermarkten) binnen loopafstand van een groot deel van de woongebieden. In de kleinere kernen Loosbroek en Vorstenbosch zijn de basisscholen voor veel scholieren te voet bereikbaar. Aan de randen van de kernen maken inwoners gemakkelijk een ommetje in het groene buitengebied.

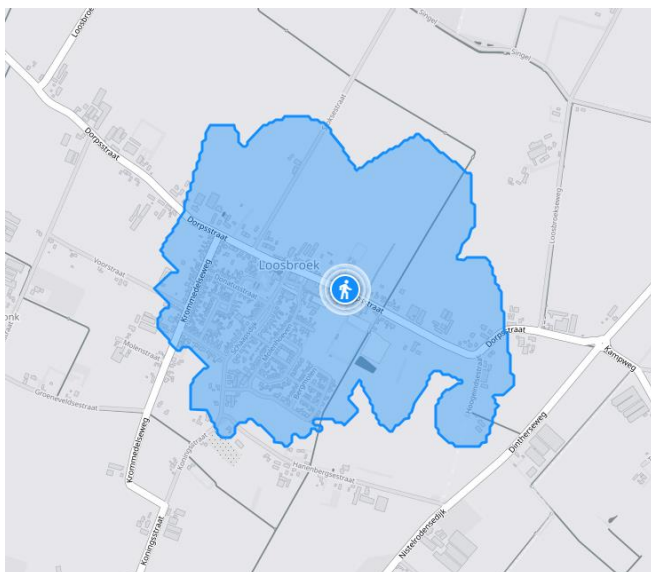
Hoofdstuk 6.2 geeft de belangrijkste looproutes binnen de gemeente op basis van de resultaten van de mobiliteitsenquête weer.

Begaanbaarheid van voetpaden (specifiek voor ouderen) is belangrijk aandachtspunt. In het buitengebied is een netwerk van wandelknooppuntroutes aanwezig, waarbij scheiding van recreatieve wandelaars en landbouwvoertuigen eveneens een aandachtspunt vormt.

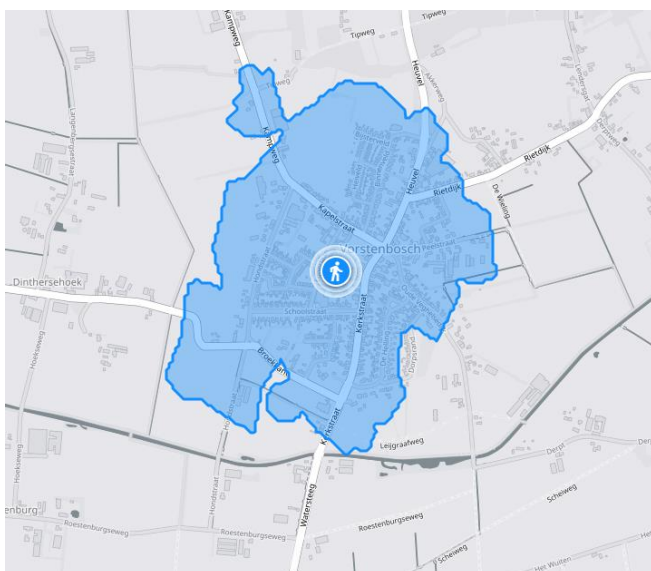


Afbeelding 20 Maximale loopafstand bij reistijd < 10 minuten vanaf supermarkt Heesch. Bron: TravelTime.com

⁵ Rijksoverheid - Compendium voor de Leefomgeving (oktober 2020). Belang van lopen als verplaatsing toegenomen. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2194-ontwikkelinglopen>. Geraadpleegd op 8 mei 2024.



Afbeelding 23 Maximale loopafstand bij reistijd < 10 minuten vanaf basisschool Loosbroek.
Bron: TravelTime.com



Afbeelding 24 Maximale loopafstand bij reistijd < 10 minuten vanaf basisschool Vorstenbosch.
Bron: TravelTime.com

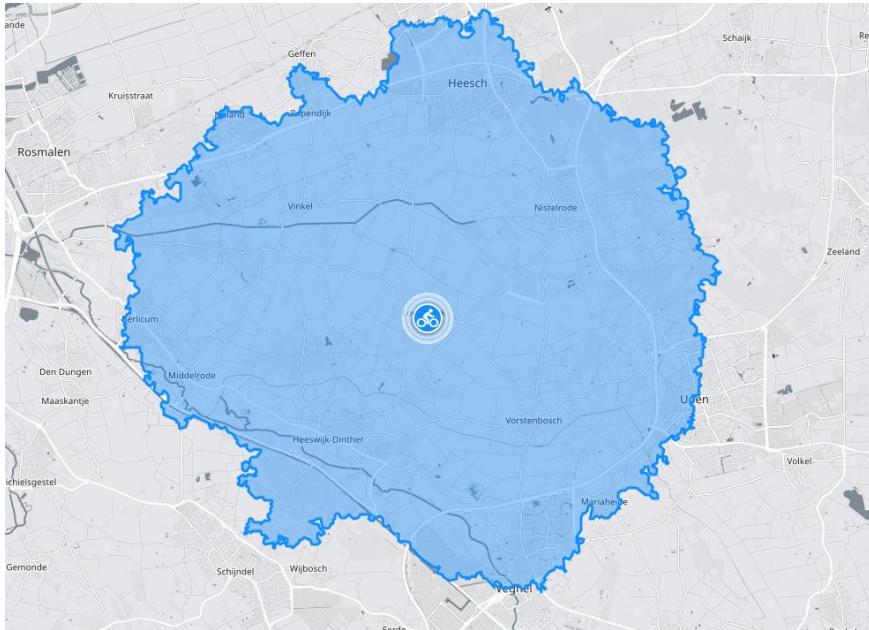
7.3 Fietsen

Gemiddeld in Nederland is het fietsgebruik 37% bij een afstand tot 7,5 kilometer (normale fiets: 33,1%; elektrische fiets: 3,9%). Ten opzichte van het Nederlands gemiddelde én de omliggende gemeenten is het fietsgebruik bij afstand tot 7,5 kilometer in de gemeente Bernheze gemiddeld: 33,3%⁶.

Afbeelding 25 laat de maximale fietsafstand bij een reistijd van <30 minuten zien vanuit Loosbroek, de kern die gelegen is in het 'middenpunt' van de gemeente Bernheze. De andere kernen binnen de gemeente (Heesch, Nistelrode, Vorstenbosch en Heeswijk-Dinther zijn binnen 30 minuten per fiets te bereiken. Ook Veghel en Uden liggen binnen 30 minuten fietsafstand. Met de e-bike is dit bereik in potentie nog groter en zijn o.a. Oss en Rosmalen te bereiken. Voor langere afstanden, bijvoorbeeld naar school of werk, is de ebike en in mindere mate de gewone fiets daarmee een mogelijk alternatief voor de auto.

⁶ Rijksoverheid - Sport en bewegen in cijfers. Fietsgebruik per gemeente (2015-2019).
<https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik>.

Hoofdstuk 6.2 geeft de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente op basis van de resultaten van de mobiliteitsenquête weer.



Afbeelding 25 Maximale fietsafstand bij reistijd < 30 minuten vanaf centrum Loosbroek (bron: TravelTime.com)

7.4 Openbaar vervoer

Treinverbindingen

Via het spoor zijn 's-Hertogenbosch en Nijmegen vanuit Bernheze goed bereikbaar via het intercitystation van Oss. Via 's-Hertogenbosch zijn Eindhoven en Helmond ook via het openbaar vervoer goed te bereiken. Vanuit Heesch is het station Oss-West eveneens een bereikbare optie.

Busverbindingen

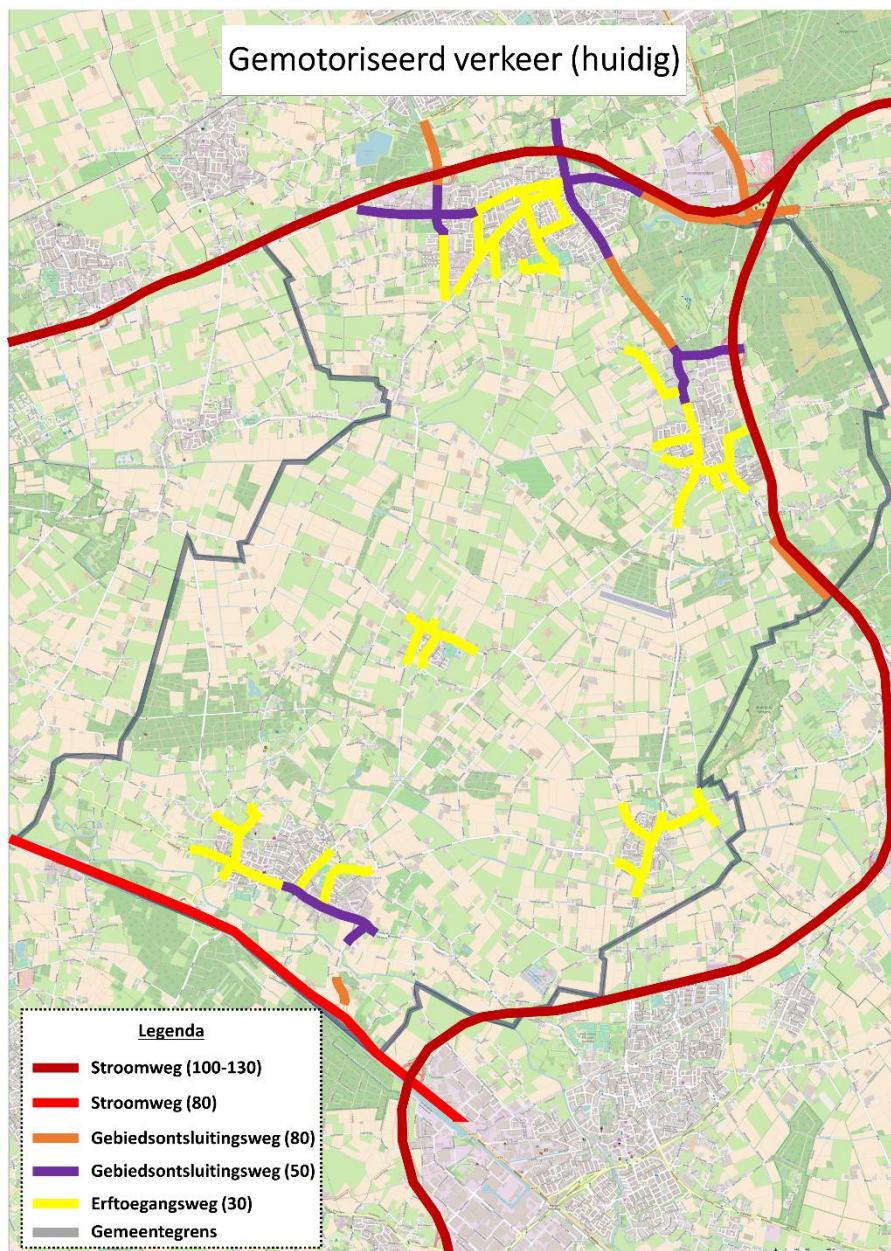
Heesch en Nistelrode hebben een directe busverbinding van en naar Eindhoven en Oss. Heesch heeft aanvullend een busverbinding richting 's-Hertogenbosch. Heeswijk-Dinther is per openbaar vervoer ontsloten via de busverbinding tussen Veghel en 's-Hertogenbosch. Per openbaar vervoer zijn Loosbroek en Vorstenbosch alleen bereikbaar via een buurtbuslijn (Rosmalen – Uden). Dit maakt deze kernen in sterke mate afhankelijk van de auto. De netwerkkaart van openbaar vervoer is terug te vinden in hoofdstuk 5.

7.5 Personenautoverkeer

Huidige verkeerssituatie

Wegencategorisering

In onderstaande afbeelding en Bijlage B4 is de huidige wegenstructuurkaart van de gemeente Bernheze opgenomen. De wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) en erftoegangsweg (60 km/uur of 30 km/uur). Binnen de bebouwde kom zijn de belangrijkste verbindingen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Alle overige wegen binnen de bebouwde kom betreffen erftoegangswegen (30 km/uur).

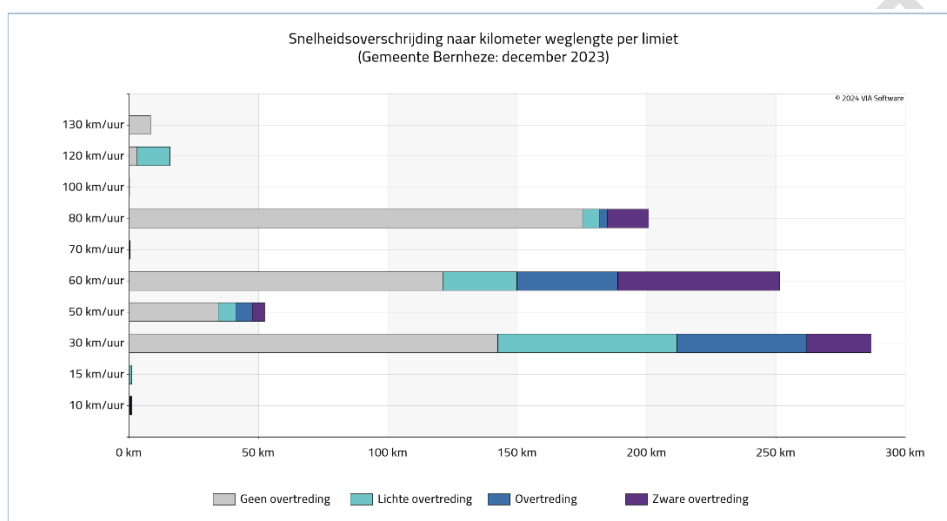


Afbeelding 26 Netwerk gemotoriseerd verkeer (wens)

Intensiteiten

Snelheden

Een (te) hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer is doorgaans een belangrijke veroorzaker van verkeersonveiligheid. Een geloofwaardige snelheidslimiet, passende weginrichting, verkeersgedrag van weggebruikers en mate van handhaving zijn factoren die invloed hebben op de gereden snelheid. Onderstaande tabel geeft een overzicht van snelheidsoverschrijdingen naar kilometer weglengte per limiet op het wegennet van de gemeente Bernheze. Hieruit blijkt dat op 60 km/uur wegen binnen de gemeente over de grootste lengte zware snelheidsovertredingen plaatsvinden, gevolgd door 30 km/uur wegen en 80 km/uur wegen. Op 30 km/uur wegen en 60 km/uur wegen vinden daarnaast over een relatief grote lengte (lichte) snelheidsovertredingen plaats. Op 50 km/uur wegen is de wegvaklengte waarop snelheidsovertredingen plaatsvinden beperkt, dit wordt grotendeels veroorzaakt door het feit dat binnen het gemeentelijk wegennet ten opzichte van de andere categorieën relatief weinig 50 km/uur wegen aanwezig zijn.



Afbeelding 27 Snelheidsoverschrijding naar kilometer weglengte per limiet december 2023 (bron: VIA)

Bijlage B9 geeft een kaart en overzichtstabellen van gemeentelijke wegen met de zwaarste snelheidsovertredingen⁷. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn wegen te vinden met zware snelheidsovertredingen, in verschillende snelheids categorieën.

Knelpunten verkeersdrukte kernen

Bijlage B8 geeft een overzicht van verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel⁸ (basisjaar 2019 en prognosejaar 2040). Daarbij zijn per kern/buitengebied de drukst gebruikte wegen door gemotoriseerd verkeer weergegeven.

Tabel 5 bevat per weg categorie richtintensiteiten. Bij overschrijding van deze richtintensiteit neemt het risico op knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling en -onveiligheid toe. In de kernen van de gemeente Bernheze speelt op hoofdlijnen het volgende.

Heesch

De Hoogstraat, Bosschebaan, Het Dorp en Schoonstraat in Heesch zijn drukke wegen die in de huidige situatie zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Gezien de hoge verkeersintensiteit is het wenselijk om de wegcategorisering en/of -inrichting te heroverwegen.

⁷ VIA, 2024. BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage - Gemeente Bernheze - Periode Q1 2019 - Q4 2023 (definitieve uitgave). Snelheden: december 2023.

⁸ Verkeersmodel BBMA Noord Oost Brabant (2022)

Nistelrode

De route Wijen – Laar is druk en in de huidige situatie grotendeels gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Gezien de hoge verkeersintensiteit is het wenselijk om de wegcategorisering en/of -inrichting te heroverwegen.

Heeswijk-Dinther

De wegen die onderdeel uitmaken van de Traverse (Gouverneursweg, Hoofdstraat, St. Servatiusstraat, Raadhuisplein, Edm. Van Dintherstraat en Brouwersstraat) zijn druk en in de huidige situatie grotendeels gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. Gezien de hoge verkeersintensiteit is het wenselijk om de wegcategorisering en/of -inrichting te heroverwegen.

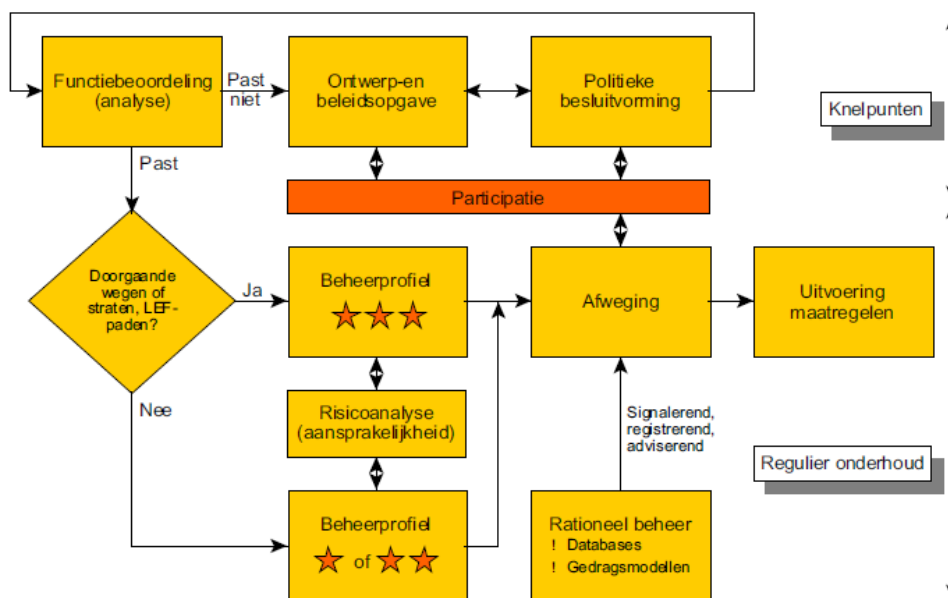
Vorstenbosch en Loosbroek

In Vorstenbosch en Loosbroek zijn op basis van de verkeersintensiteiten geen knelpunten bekend met betrekking tot verkeersdrukke.

Aandachtspunten adaptief wegbeheer

Sinds 2014 werkt de gemeente aan adaptief wegbeheer. Adaptief wegbeheer maakt onderscheid tussen knelpunten en regulier onderhoud, op basis van functiebeoordelingen van de wegen en straten in Bernheze. Wegen worden geclassificeerd op basis van ligging en gewenst gebruik. Bij afwijking tussen vorm en functie wordt de weg als knelpunt beschouwd en wordt minimaal onderhoud gepleegd tot herinrichting. Overige wegen krijgen regulier onderhoud op drie niveaus (een tot drie sterren), afhankelijk van het belang en gebruik van de weg. De overgang naar adaptief wegbeheer heeft geleid tot meer kwaliteit gestuurd onderhoud, met nadruk op participatie van bewoners en maatschappelijke organisaties. Wensen van gebruikers worden nu meer meegenomen, vooral bij renovatie- en reconstructieprojecten.

Onderstaande afbeelding geeft de werkwijze van adaptief wegbeheer schematisch weer. Een volledige beschrijving van dit proces is terug te vinden in de rapportage Adaptief wegbeheer – Evaluatie 2024⁹.



Afbeelding 28 Schematische weergave adaptief wegbeheer gemeente Bernheze

⁹ Gemeente Bernheze (2024). Adaptief wegbeheer – Evaluatie 2024.

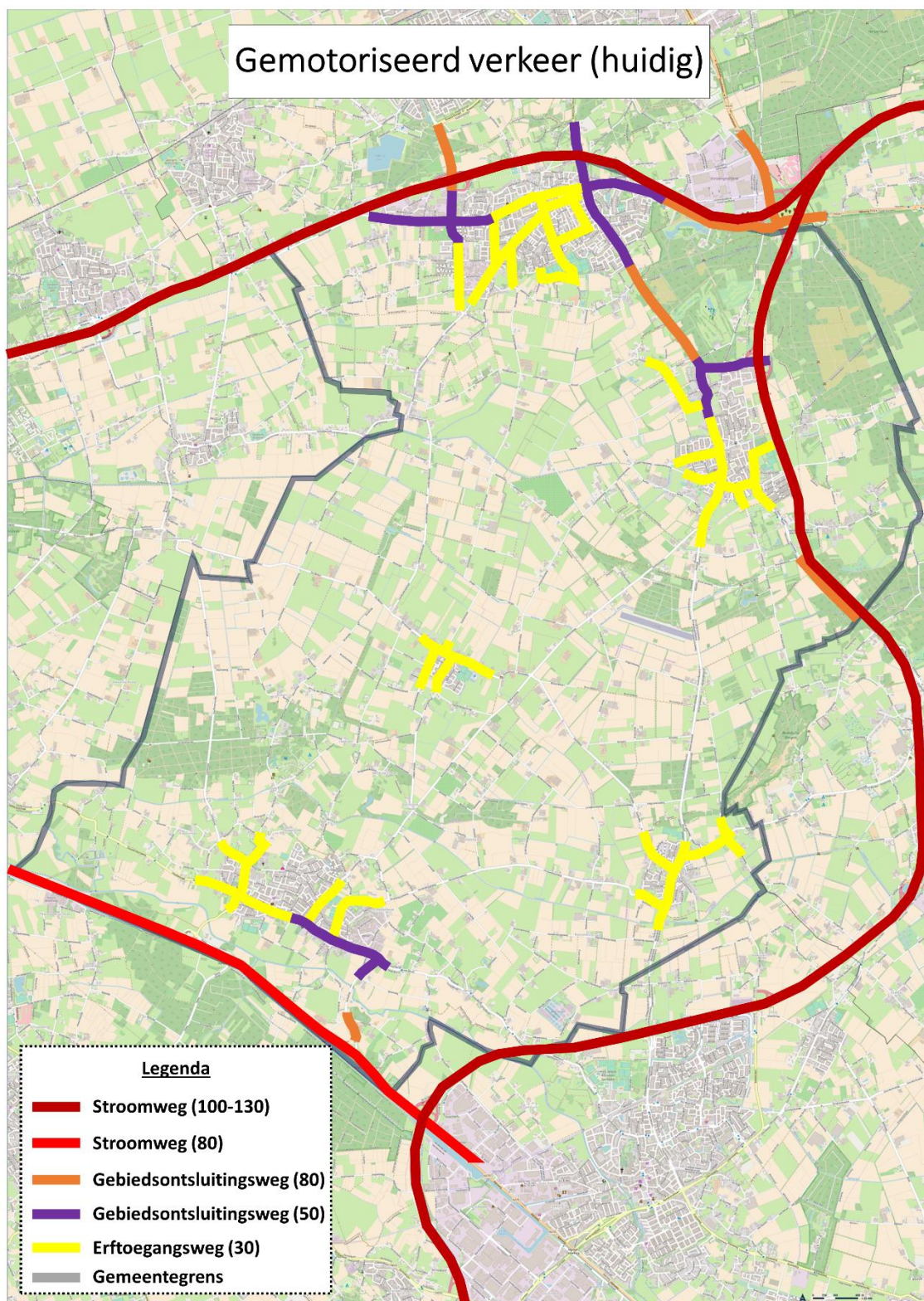
Uit de meest recente evaluatie van het adaptief wegbeheer (2024), komen de volgende locaties van aandacht voort. Deze worden meegenomen in het uitvoeringsprogramma van dit programma mobiliteit.

1. **Meerstraat (Heeswijk-Dinther)**
 - a. Onduidelijke inrichting fietsers en voetgangers, hardrijden, verkeersonveiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers, leefbaarheid/hinderbeleving omwonenden.
2. **Vinkelsestraat (Heesch)**
 - a. Verkeersonveiligheid fietser als gevolg van wortelopdruk bomen.
3. **Kampweg (tussen Loosbroek en Vorstenbosch)**
 - a. Bomen op korte afstand van rijbaan, beperkte uitwijkmogelijkheden bij tegenliggers, verkeersonveiligheid als gevolg van wortelopdruk bomen.
4. **Het Dorp (Heesch)**
 - a. Weginrichting sluit niet aan bij snelheidsregime 30 km/uur, hardrijden.
5. **Loosbroeksestraat (tussen Heesch en Loosbroek)**
 - a. Bermschade en verkeersonveiligheid als gevolg van beperkte wegbreedte.
6. **Wijststraat (Heesch)**
 - a. Ontsluitende functie voor ruimtelijke ontwikkelingen in directe omgeving.
7. **Heibloemsedijk (buitengebied)**
 - a. Smal wegprofiel, hardrijden, bermschade.
8. **Koffiestraat (Heeswijk-Dinther)**
 - a. Smal wegprofiel, bermschade.
9. **Vorstenboscheweg**
 - a. Slecht bereikbaar LOG (Landbouwontwikkelingsgebied), alleen bereikbaar via landwegen of via de kern van Heeswijk-Dinther (Kerkweg – Nobisweg).
10. **Meerstraat (buitengebied)**
 - a. Inrichting sluit niet aan bij huidige functie en gebruik.
11. **Nobisweg – Kerkstraat (Heeswijk-Dinther)**
 - a. Inrichting sluit niet aan bij huidige functie en gebruik.

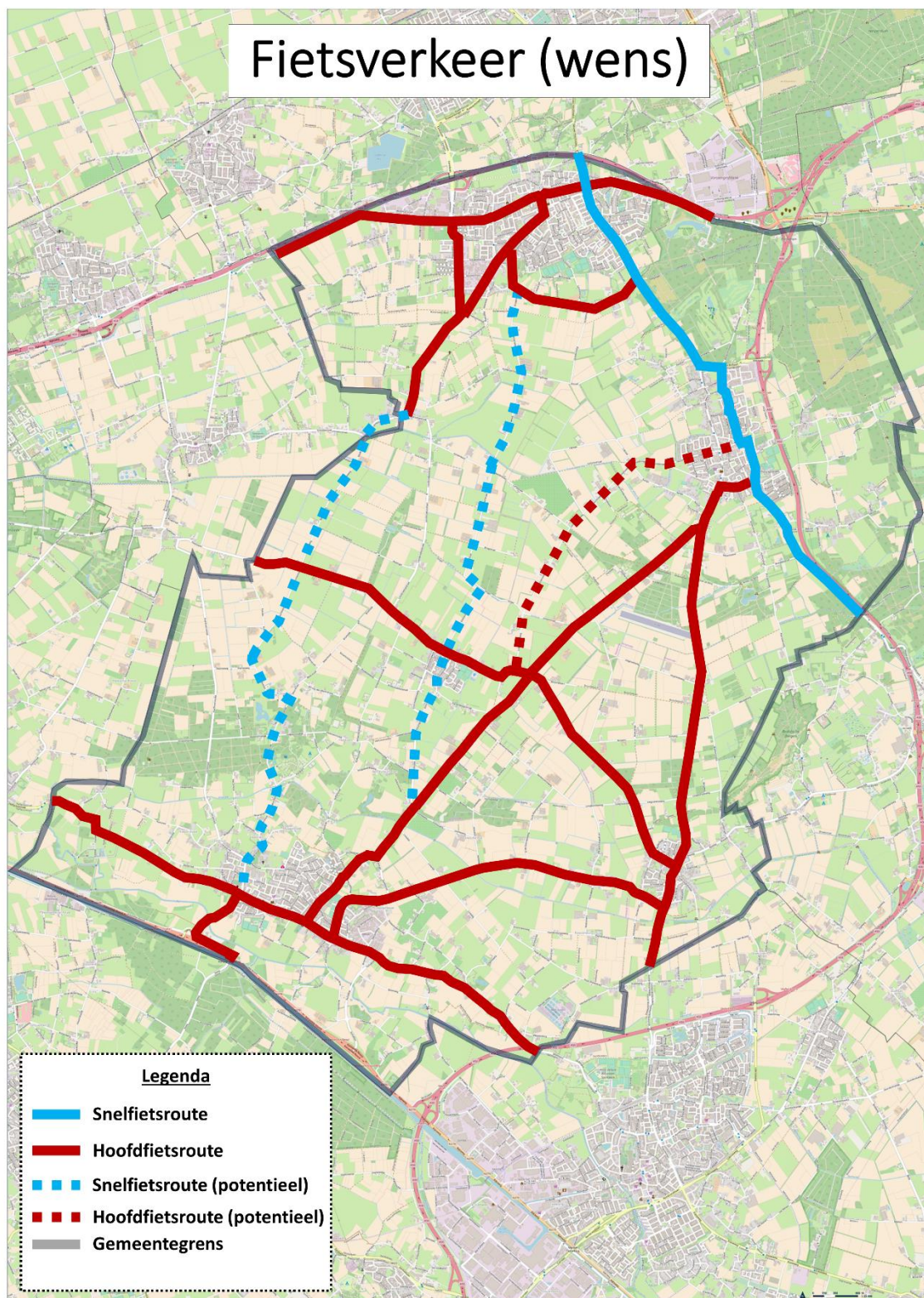
BIJLAGEN

CONCEPT

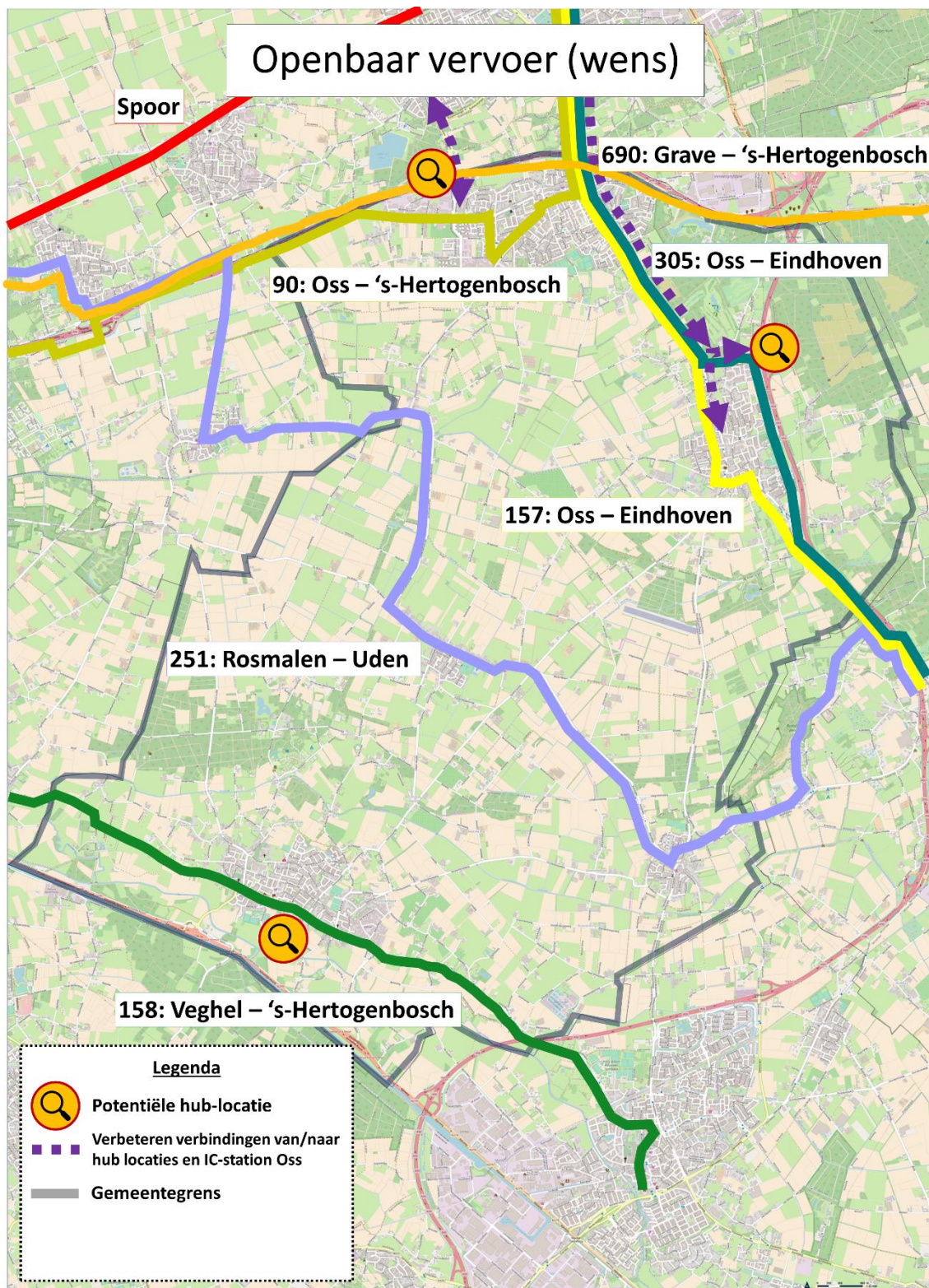
B1 NETWERK VOETGANGERS (WENS)



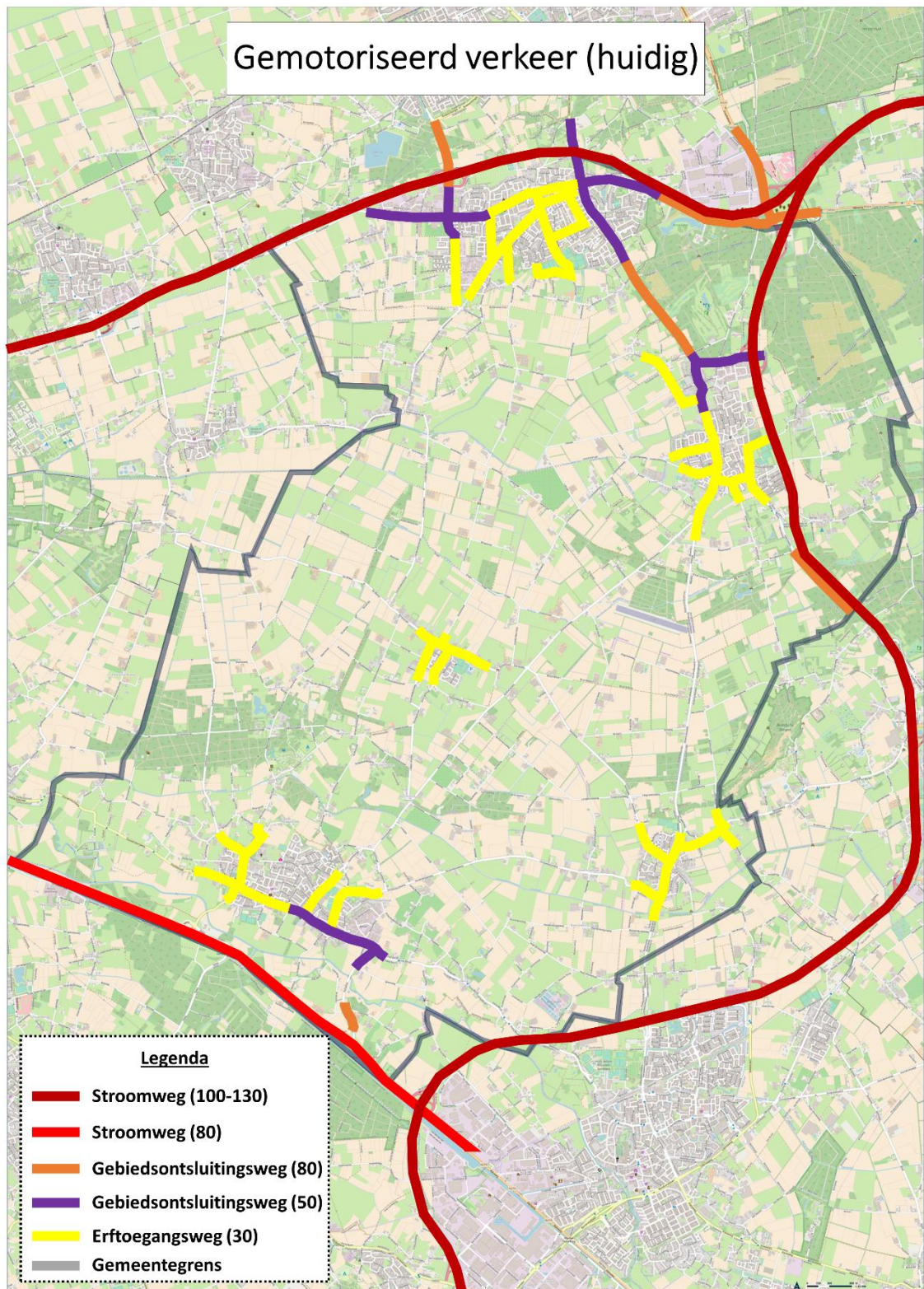
B2 NETWERK FIETSVERKEER (WENS)



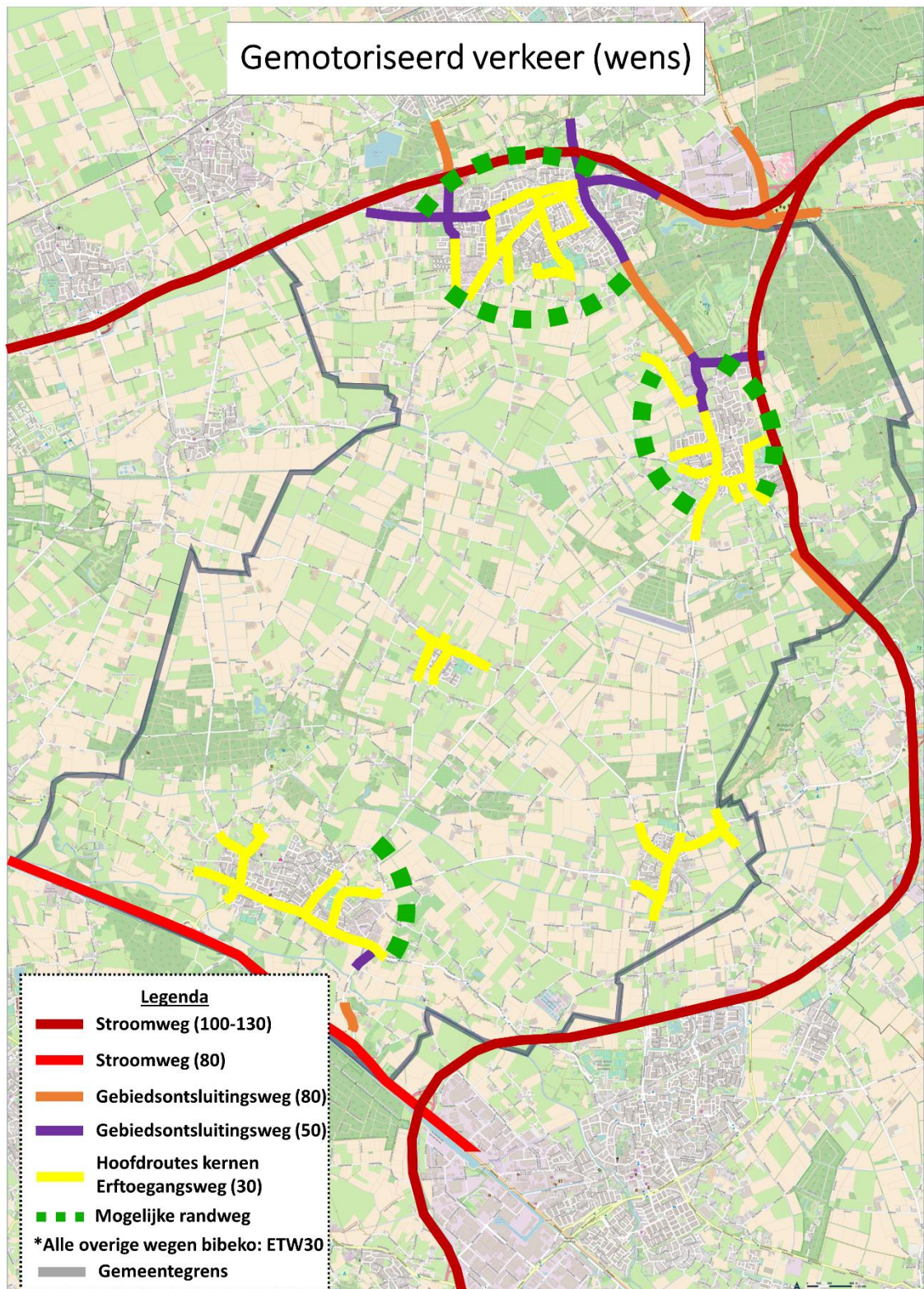
B3 NETWERK OPENBAAR VERVOER (WENS)



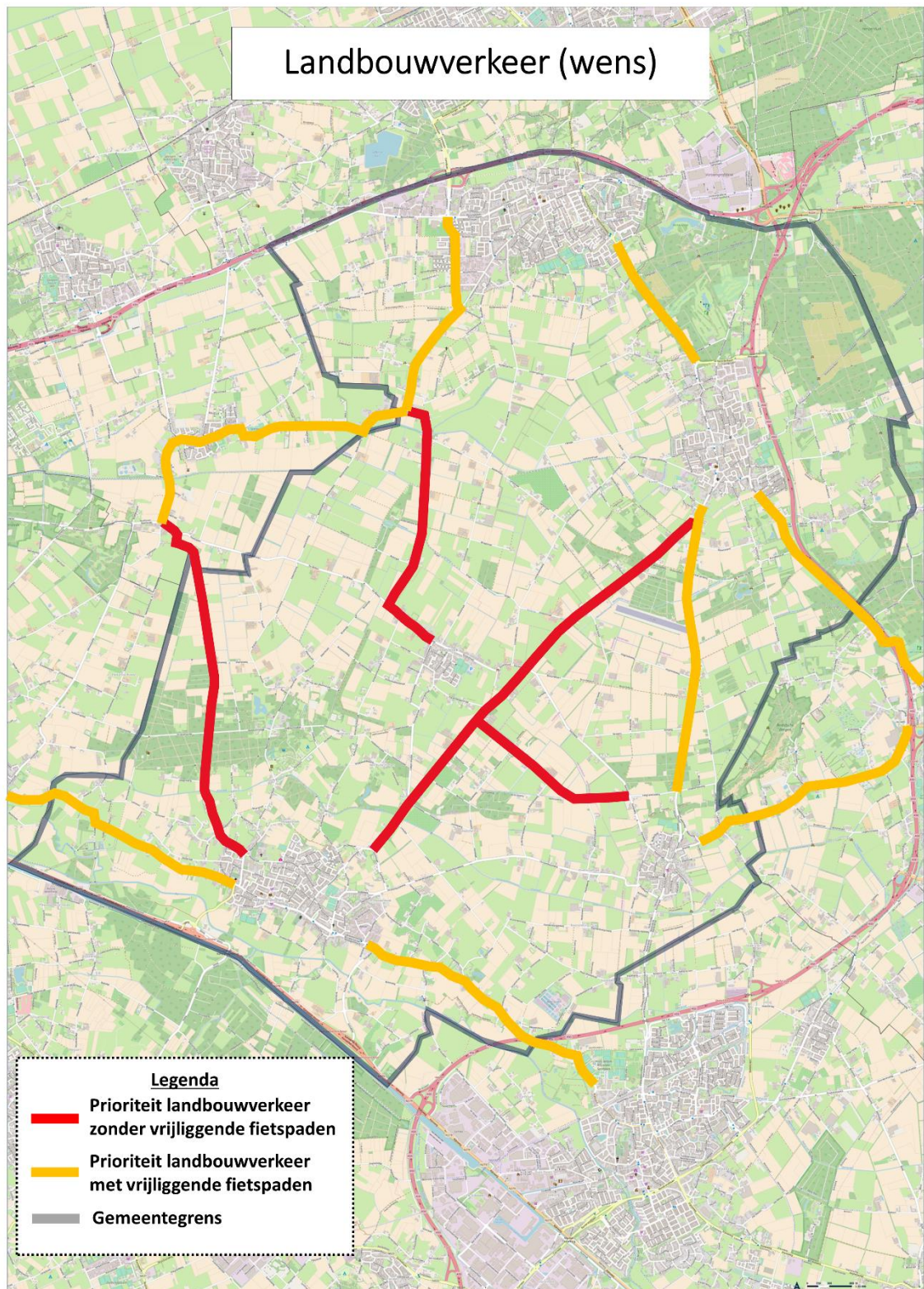
B4 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (HUIDIG)



B5 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER (WENS)



B6 NETWERK LANDBOUWVERKEER (WENS)



B7 ONGEVALLENLOCATIES

Verkeersongevallenkaart

Verkeersongevallenkaart met VOC's



© 2024 VIA Software

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 15% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2019 t/m 2023



Onveilige trajecten

Top 10 meest onveilige trajecten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)				Score	
1	0		DERPTWEG, HOOGSTRAAT, PASTOOR VAN HAARENSTRAAT, RONDWEG BERNHEZE, MAASHORST, MEIERIJSTAD	Ongevallen	
				Snelheid	
2	+3		STEEG BERNHEZE, MEIERIJSTAD	Ongevallen	
				Snelheid	
3	-1		BOSSCHEBAAN BERNHEZE, 'S-HERTOGENBOSCH	Ongevallen	
				Snelheid	
4	0		NISTELRODESEWEG BERNHEZE	Ongevallen	
				Snelheid	
5	+2		N606 BERNHEZE, MEIERIJSTAD	Ongevallen	
				Snelheid	
6	+19		HEESCHEWEG, NISTELRODESEWEG BERNHEZE	Ongevallen	
				Snelheid	
7	+2		A50 BERNHEZE, MAASHORST, OSS	Ongevallen	
				Snelheid	
8	+2		A50 BERNHEZE, MEIERIJSTAD	Ongevallen	
				Snelheid	
9	+2		A50 BERNHEZE, MEIERIJSTAD	Ongevallen	
				Snelheid	
10	+28		BRAKKENSEDIJK, MAXEND, NISTELRODESEDIJK, VORSTENBOSSCHEWEG BERNHEZE	Ongevallen	
				Snelheid	

© 2024 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.



Onveilige kruispunten

Top 10 meest onveilige kruispunten

Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie)				Score
1	+7		NISTELRODESEDIJK BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
2	+6		HEUVEL, KAPELSTRAAT, KERKSTRAAT, OUDE VEGHELSEDIJK BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
3	+4		HULSAKKER, LAAG-BEUGT, N606 BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
4	-1		BINNENVELD, NISTELRODESEDIJK BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
5	-4		LINDENLAAN, NISTELRODESEWEG, STATIONSPLEIN BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
6	-4		KAMPWEG, LEEGHANDSEWEG BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
7	-3		LANGE KRUISDELSTRAAT, N606 BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
8	-3		BOSSCHEBAAN, BROEKHOEK, BURGEMEESTER WOLTERSSTRAAT, 'T DORP BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
9	-3		GRAAFSEBAAN, NIEUWE HESCHEWEG, NISTELRODESEWEG, 'T DORP BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 
10	-2		HOMMESEDIJK, LINIEDIJK BERNHEZE	Ongevallen  Snelheid 

© 2024 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2023) en ongevallen (2019 t/m 2023)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten **1** en kruispunten **1** (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
 - Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
 - Verschillende snelheden per rijrichting
 - Kleine weglengte
- Snelheden in de periode december 2023
Ongevallen in de periode 2019 t/m 2023



B8 OVERZICHT VERKEERSINTENSITEITEN

Tabel 8 Overzicht drukste wegvakken (bron: BBMA 2022)

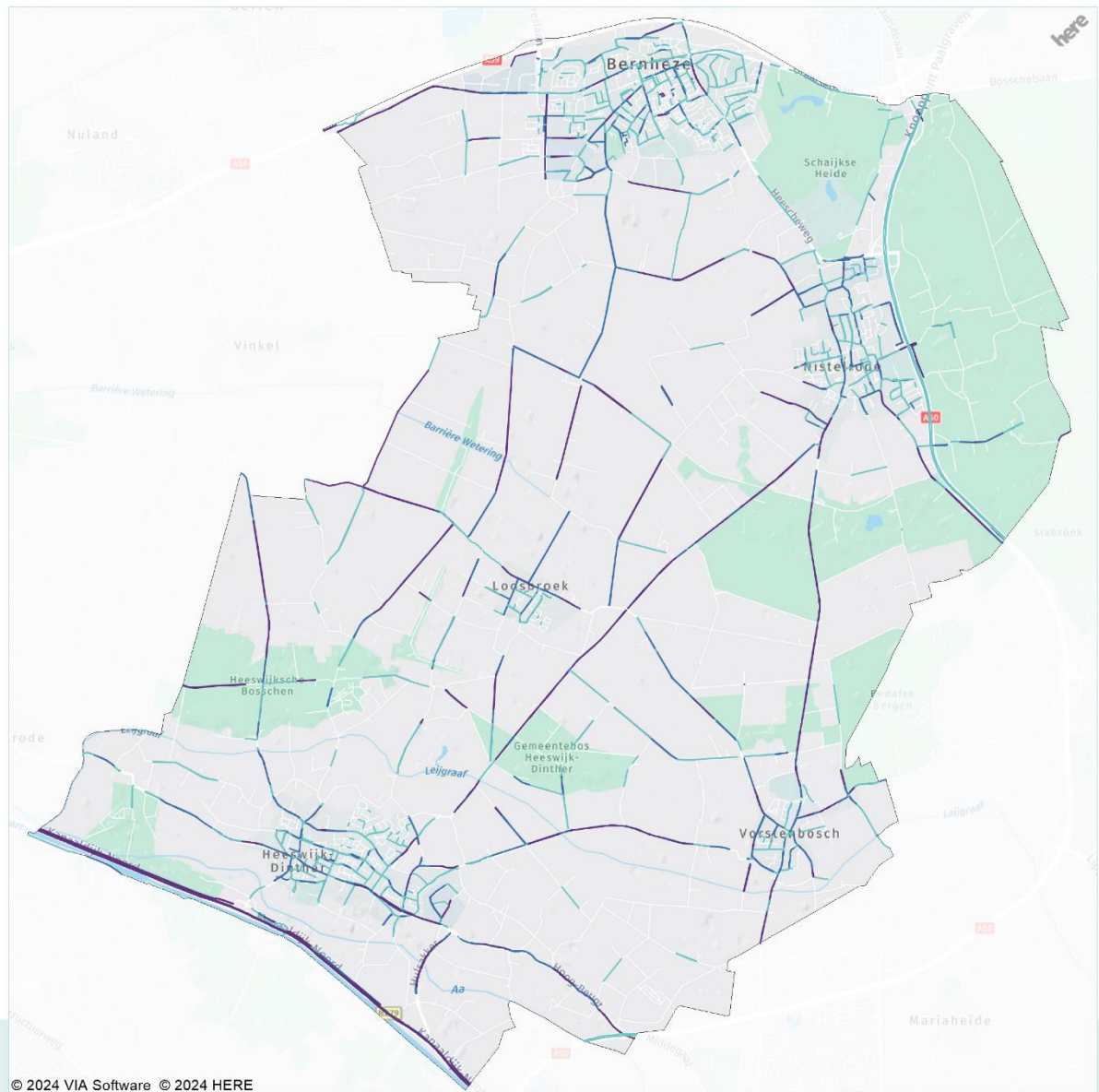
Kern/buitengebied	Wegvak	Intensiteit MVT/etmaal (gemiddelde werkdag)	
		Basisjaar 2019	Prognosejaar 2040
Heesch	# 1 Cereslaan	10.000 - 15.000 mvt/etmaal	10.000 - 15.000 mvt/etmaal
	# 2 Nistelrodeseweg	10.000 - 15.000 mvt/etmaal	10.000 - 15.000 mvt/etmaal
	# 3 Hoogstraat	5.000 - 10.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
	# 4 Bosschebaan - Het Dorp	5.000 - 10.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
	# 5 Schoonstraat	5.000 - 10.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
Nistelrode	# 1 Noorderbaan	10.000 - 15.000 mvt/etmaal	15.000 - 20.000 mvt/etmaal
	# 2 Wijen - Laar	10.000 - 15.000 mvt/etmaal	15.000 - 20.000 mvt/etmaal
	# 3 Heescheweg	10.000 - 15.000 mvt/etmaal	10.000 - 15.000 mvt/etmaal
	# 4 Laar - Delst	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	10.000 - 15.000 mvt/etmaal
	# 5 Heuvelstraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
Heeswijk-Dinther	# 1 Baron van Den Bogaerdelaan	5.000 - 10.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
	# 2 Traverse	5.000 - 10.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
	# 3 Abdijstraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	5.000 - 10.000 mvt/etmaal
	# 4 Plein 1969	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 5 Torenstraat - Hommelsedijk	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
Vorstenbosch	# 1 Heuvel	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 2 Rietdijk	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 3 Kerkstraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 4 Kapelstraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 5 Broekkant	1.000 - 2.500 mvt/etmaal	1.000 - 2.500 mvt/etmaal
Loosbroek	# 1 Dorpsstraat	1.000 - 2.500 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 2 Koningsstraat	1.000 - 2.500 mvt/etmaal	1.000 - 2.500 mvt/etmaal
	# 3 Schaapsdijk	1.000 - 2.500 mvt/etmaal	1.000 - 2.500 mvt/etmaal
	# 4 Hanenbergsestraat	500 - 1.000 mvt/etmaal	500 - 1.000 mvt/etmaal
Buitengebied	# 1 Wijststraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 2 Delst - Udenseweg	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 3 Hommelsedijk	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 4 Dintherseweg	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 5 Vinkelsestraat	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal
	# 6 Gouverneursweg	2.500 - 5.000 mvt/etmaal	2.500 - 5.000 mvt/etmaal

Bron: Verkeersmodel BBMA Noord Oost Brabant (2022)

B9 SNELHEIDSOVERTREDINGENKAART

Snelheidsovertredingenkaart (december 2023)

Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling politie



Op de kaart zijn snelheden (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsovertredingen (zonder vertraging) in de hele gemeente voor komen.

Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving en is afstemming tussen wegbeheerder en politie nodig.

Legenda

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode december 2023



Locaties zware snelheidsovertredingen (binnen de bebouwde kom)

Tabel 9 Wegvakken zware snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom (december 2023)

Kern	Wegvak (willekeurige volgorde)
Heesch	Het Dorp
	John F. Kennedystraat
	Kruishoekstraat
	Zoggelsestraat
	Nieuwe Erven
	Nistelrodeseweg
	Verdilaan
Nistelrode	Meursstraat
	Wijen
	Kleinwijk
	Donzel
	Delst
	Loo
Heeswijk-Dinther	Maxend
	Traverse (vóór herinrichting)
	Kerkstraat
	Nobisweg
	Retselseweg
	Hommelsedijk
Vorstenbosch	Abdijstraat
	Kerkstraat
	Hondstraat
	Kampweg
	Rietdijk
Loosbroek	Heuvel
	Dorpsstraat

Locaties zware snelheidsovertredingen (buiten de bebouwde kom)

Tabel 10 Wegvakken zware snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom (december 2023)

	Wegvak (willekeurige volgorde)
Buiten de kom	Dintherseweg
	Nistelrodesedijk
	Watersteeg
	Vorstenbosseweg
	Hommelsedijk
	Hulsakker
	Laag-Beugt
	Gouverneursweg
	Heiblomsedijk
	Kaathovensedijk
	De Bleken
	Broekdijk
	Loosbroeksestraat
	Udenseweg - Rondweg
	Loosbroekseweg
	Langstraat
	Venhofstraat
	Bosschebaan
	Wijststraat
	Grolderseweg - Donzel
	Vensesteeg
	Kantje
	Maxend

B10 COMPLETE RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE

Zie separaat document "Rapportage Mobiliteitsenquête"

CONCEPT

B11 COMPLEET OVERZICHT OPBRENGST INLOOPAVONDEN BEWONERS

Zie separaat document "Compleet overzicht opbrengst inloopavonden bewoners"

Toelichting thema's

- a) Fiets vs. zwaar (landbouw)verkeer
- b) Openbaar vervoer
- c) Sluipverkeer
- d) Snelheid
- e) Bereikbaarheid
- f) Overig

CONCEPT

COLOFON

Bij het opstellen van dit programma mobiliteit is dankbaar gebruik gemaakt van de inbreng van tal van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.

Het programma mobiliteit is opgesteld door Kragten en de gemeente Bernheze.

Programma mobiliteit
Augustus 2024

CONCEPT