MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040

Keuze voor vooruitgang



gemeente BERNHEZE

krag ten

MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040

Keuze voor vooruitgang

Opdrachtgever:	Gemeente Bernheze
Projectnr:	BEH039
Rapportnr.:	2.0
Status:	Definitief
Datum:	15 februari 2024

VOORWOORD

Bernheze klaar voor de toekomst
Bij het schrijven van het bestuursakkoord hebben we een belangrijke plek ingeruimd om een goede doorkijk te maken en een visie te ontwikkelen op het gebied van mobiliteit. De gemeente Bernheze stelt zich de centrale vraag hoe de kernen leefbaar en bereikbaar te houden en hoe deze te verbinden met de regio.

In onze landelijke gemeente is de auto natuurlijk een belangrijk vervoermiddel: we maken er bijna allemaal gebruik van en willen liefst zonder al te veel vertraging naar het werk. Maar dit autoverkeer geeft ook overlast. De vraag is hoe we dit zo veel mogelijk kunnen beperken en liefst voorkomen.

Mobiliteit is meer dan dat: we willen in de toekomst vooral ook nadenken hoe we meer gebruik gaan maken van de fiets. Hoe kunnen we bereiken dat iedereen veilig gebruik kan maken van voet- en fietspaden en hoe kunnen we verkeersstromen in het buitengebied zo veilig mogelijk scheiden? Hoe kunnen we het openbaar vervoer goed blijven inzetten? Allemaal vragen waar we samen een oplossingsrichting in willen vinden.

Een Mobiliteitsvisie is natuurlijk geen doel op zich. Het is een proces en hulpmiddel om een aantal doelen te stellen en hopelijk ook om een aantal concrete projecten te initiëren waarmee de leefbaarheid van de kernen binnen Bernheze in de toekomst gegarandeerd kan worden. In dit visiedocument stellen we een wensbeeld op waar gemeente Bernheze naartoe wil werken op het gebied van mobiliteit.

Het was goed om te zien dat bij het werkatelier in de voorbereidende fase verschillende partijen gemotiveerd waren om deze visie mee te ontwikkelen. Zo'n visie ontwikkelen we immers niet alleen: dit doen we samen.

Veel plezier met het lezen van de Mobiliteitsvisie!

Marius Tielemans
Wethouder Werk en Inkomen, Mobiliteit en Sport



INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING 9

1 INLEIDING 10
1.1 Aanleiding 10
1.2 Een veranderende wereld 10
1.3 Begin met het waarom 11
1.4 Leeswijzer 12

DEEL A: Beleid, Onderzoek en Proces
2 MOBILITEIT IN BERNHEZE 16
2.1 Bernheze in de regio 16
2.2 De vijf kernen 16

3 BELEID EN ONTWIKKELINGEN 20
3.1 Inleiding 20
3.2 Beleidsanalyse 21
3.2.1 Omgevingsvisie Bernheze 22
3.2.2 Mobiliteitsbeleid 25
3.2.3 Overig beleid 28
3.3 Trends en ontwikkelingen 30
3.3.1 Trends mobiliteit 30

4 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN 34
4.1 Inleiding 34
4.2 Maatschappelijke trends 35
4.3 Online-enquete 37
4.4 Werkateliers 40
4.5 Overige publicaties 43

DEEL B: Mobiliteitsvisie Bernheze 2040
5 MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 50
5.1 Inleiding 50
5.2 Ambitie 1. Iedereen kan meedoen 51
5.2.1 Speerpunt 1A. Behoud en versterking openbaar vervoer 51
5.2.2 Speerpunt 1B. Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer 52
5.2.3 Speerpunt 1C. Eenduidige en toegankelijke wegen en paden 52
5.3 Ambitie 2. Leefbare kernen 53
5.3.1 Speerpunt 2A. Verlagen van verkeersdruk in de kernen 53
5.3.2 Speerpunt 2B. Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze 54
5.3.3 Speerpunt 2C. Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen 54
5.3.4 Speerpunt 2D. Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit 55
5.4 Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied 55
5.4.1 Speerpunt 3A. Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen 56
5.4.2 Speerpunt 3B. Faciliteren transitie landbouw 56
5.4.3 Speerpunt 3C. Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet 57
5.4.4 Speerpunt 3D. Beheer en onderhoud 57
5.5 Overzichtstabel ambities en speerpunten 58

B1 RESULTAAT MOBILITEITSENQUÊTE SAMENGEVAT 62
B2 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE 2023 70
B3 OPBRENGST WERKATELIERS 72

MANAGEMENTSAMENVATTING

Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 – Keuze voor vooruitgang

Bernheze wil zowel nu als in de toekomst een fijne plek zijn om te wonen, werken en leven. De bereikbaarheid van de gemeente speelt hierin een belangrijke rol. Alleen door samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden na te denken over de toekomst van Bernheze, komen we tot goede en slimme oplossingen voor de bereikbaarheid van nu, morgen en later. Dit vraagt om een nieuwe kijk op mobiliteit in onze gemeente: de nieuwe Mobiliteitsvisie voor de toekomst. We richten ons in deze visie op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming. Ook besteden we aandacht aan de leefbaarheid binnen onze gemeente en een duurzame toekomst voor de generaties na ons.

Deze Mobiliteitsvisie is de basis voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Bernheze. We schetsen het toekomstbeeld op mobiliteit voor de komende jaren. We beantwoorden vooral de ‘waarom-vraag’: Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Bernheze? En welke onderdelen willen we met het mobiliteitsbeleid verbeteren?

De Mobiliteitsvisie is uitgewerkt aan de hand van ambities en speerpunten. Deze ambities en speerpunten zijn voortgekomen uit een inventarisatie- en participatietraject:

- Inventarisatie: we brachten het beleid en de ontwikkelingen in beeld.
- Participatie: we hielden een mobiliteitsenquête onder inwoners. Ook organiseerden we werkateliers met de gemeenteraad, gemeentelijke beleidsmakers, een participatiegroep bestaande uit belangrijke stakeholders [1] en middelbare scholieren.

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. De ambities en speerpunten van deze Mobiliteitsvisie ondersteunen de richting die de Omgevingsvisie heeft ingezet. Mobiliteit is daarmee één van de uitwerkingen van de Omgevingsvisie.

Onderstaande ambities en speerpunten vatten de Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 ‘Keuze voor vooruitgang’ samen. Een uitgebreide toelichting is gegeven in hoofdstuk 5 van deze rapportage.

MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 – KEUZE VOOR VOORUITGANG	
Ambities	Speerpunten
Ambitie 1. Iedereen kan meedoen	1A. Behoud en versterking openbaar vervoer
	1B. Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer
	1C. Eenduidige en toegankelijke wegen en paden
Ambitie 2. Leefbare kernen	2A. Het 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 iets- en loopverbinding en tussen de kernen
	3B. Faciliteren transitie landbouw
	3C. Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet
	3D. Beheer en onderhoud

Tabel 1 Overzicht ambities en speerpunten Mobiliteitsvisie Bernheze 2040

[1] Vertegenwoordigers van o.a. wijk- en buurtverenigingen, ouderenbonden, ondernemersverenigingen, maatschappelijke organisaties, etc.

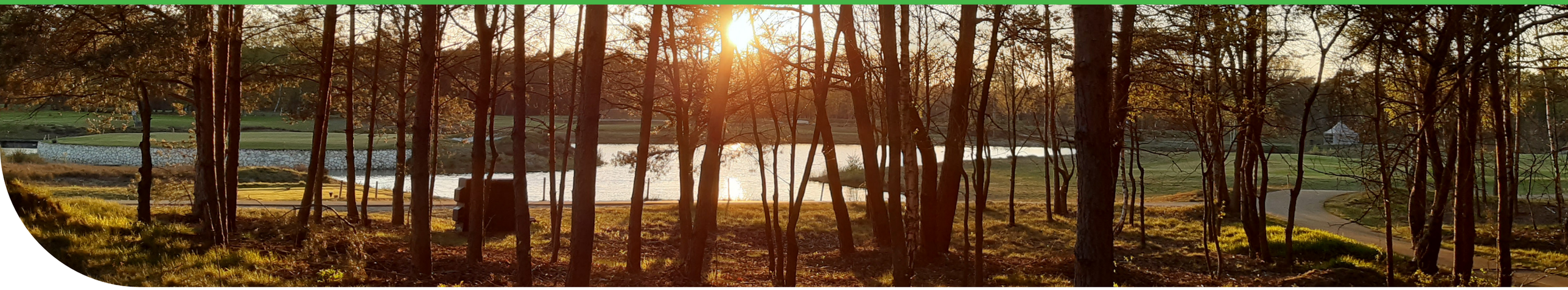


Foto gemaakt door B. Swinkels

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 maakt grote veranderingen door. 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 deze Mobiliteitsvisie houdt de gemeente dan ook via een integrale benadering rekening met de Omgevingsvisie.

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. 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 n een duurzame toekomst voor onze kinderen en kleinkinderen. Het doel is om te komen tot een ambitieus, breed gedragen en uitvoerbaar gemeentelijk mobiliteitsplan.

Deze Mobiliteitsvisie is de eerste bouwsteen voor het vernieuwde mobiliteitsbeleid van de gemeente Bernheze. Naast de ambities en speerpunten die in deze Mobiliteitsvisie staan, besteden wij aandacht aan relevant beleid en ontwikkelingen en de maatschappelijke behoeften vanuit de samenleving.

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 deze Mobiliteitsvisie.

Mobiliteitsvisie en -plan
De eerste fase van het nieuwe mobiliteitsbeleid is de Mobiliteitsvisie. In de Mobiliteitsvisie staat de behoefte áchter de vraag naar mobiliteit centraal.
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.

De Mobiliteitsvisie wordt in de tweede fase concreet gemaakt in het Mobiliteitsplan. 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 Uitvoeringsprogramma
Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 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 Mobiliteitsplan naar concrete maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitsspeerpunten 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.

1.4 Leeswijzer

Deze Mobiliteitsvisie is opgedeeld in twee delen. Deel A beschrijft het beleid, het onderzoek en het (participatie)proces waarmee deze visie tot stand is gekomen. Hierin besteden we aandacht aan de bereikbaarheid van Bernheze in de regio, andere beleidsvelden, verkeersongevallen, trends en ontwikkelingen, en een samenvatting van de resultaten van de online-enquête, wijkbezoeken, en werkateliers. Bijlage 1 bevat de volledige rapportage van het resultaat van de online-enquête.

De Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 met de drie ambities en verschillende speerpunten is terug te vinden in Deel B van deze rapportage. De visie is vastgesteld als resultaat van het participatietraject en een analyse van relevant beleid en ontwikkelingen.



Afbeelding 1 Stappen Mobiliteitsvisie - Mobiliteitsplan - Meerjaren Uitvoeringsprogramma

DEEL A:
Beleid, Onderzoek en Proces



Foto gemaakt door B. van Mil



Foto gemaakt door A. van der Leest

2 MOBILITEIT IN BERNHEZE

2.1 Bernheze in de regio

Bernheze is geen gemeente die op zichzelf staat. De gemeente is onderdeel van een groter regionaal stedelijk netwerk. De verbinding met Oss, zeker vanuit de kernen Heesch en Nistelrode, is sterk. Voor de kernen Heeswijk-Dinther en Vorstenbosch zijn Veghel, Schijndel en Uden meer voor de hand liggende bestemmingen.

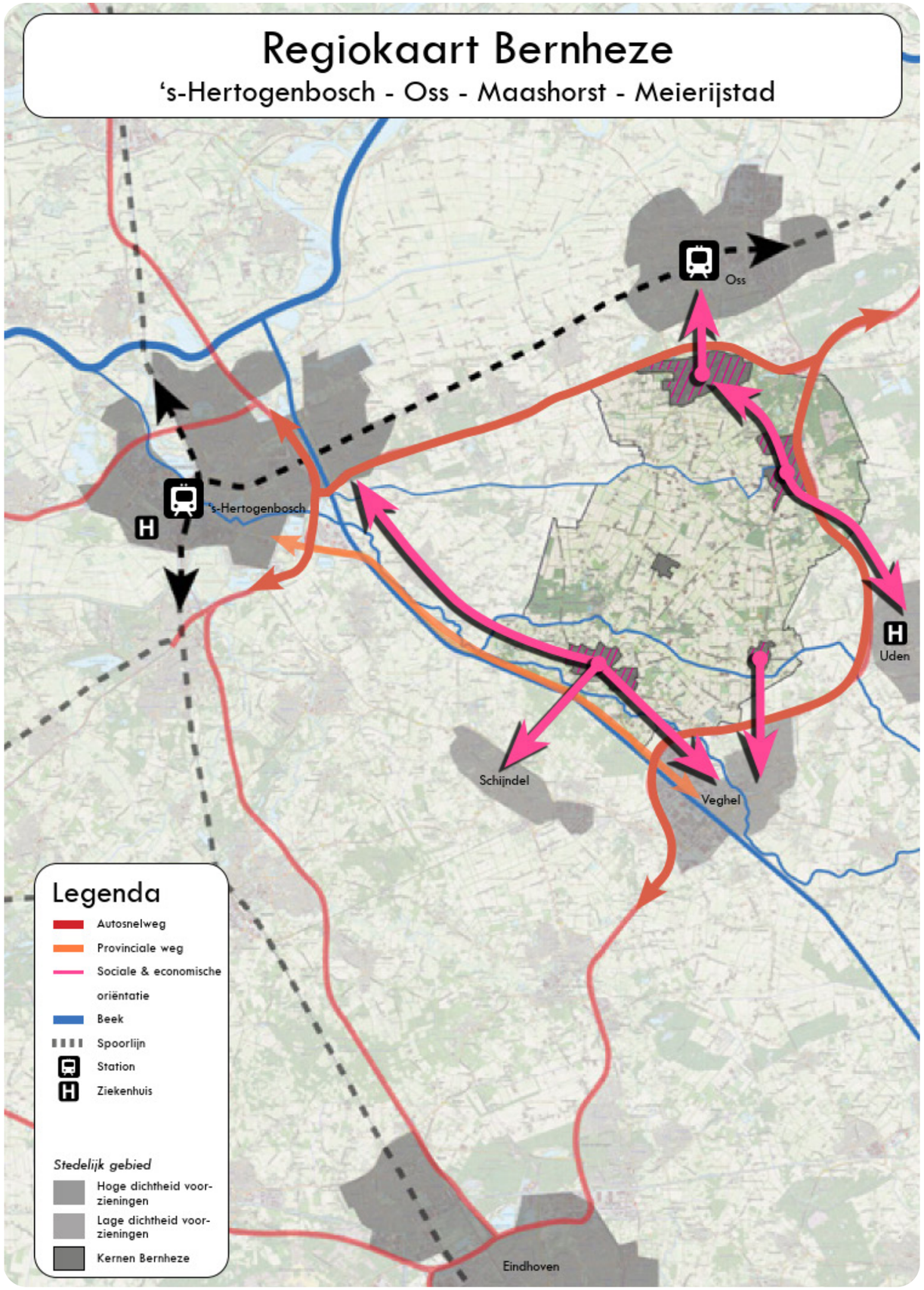
Voor de meer bijzondere voorzieningen is het ten westen van de gemeente Bernheze gelegen 's-Hertogenbosch een aantrekkelijke nabijgelegen stad. Het zuidelijk gelegen Eindhoven en Helmond liggen net als het noordoostelijk gelegen Nijmegen voor veel inwoners ook op een goed bereikbare afstand.

Via het spoor zijn 's-Hertogenbosch en Nijmegen 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. Heesch en Nistelrode hebben een directe busverbinding van en naar Eindhoven.

2.2 De vijf kernen

De dorpen en steden die in de directe omgeving van de gemeente Bernheze zijn gelegen, zoals Oss, Schijndel, Veghel en Uden, zijn met hun hogere dichtheid aan voorzieningen cruciaal in het dagelijkse stedelijke systeem (Daily Urban System). Het gebied rond een kern of stad waarin dagelijks pendelen voor woon-werk of vrijetijdsbesteding plaatsvindt. Dit gebeurt bijvoorbeeld voor een bezoek aan de bioscoop of het theater, het ziekenhuis, winkels of voor werk.

De kernen Heesch, Nistelrode, Vorstenbosch, Loosbroek en Heeswijk-Dinther hebben allemaal een unieke ligging in de gemeente en regio. Ze zijn verbonden door middel van een uitgestrekt buitengebied. Hoewel er regelmatig verplaatsingen tussen de kernen onderling plaatsvinden, functioneren de kernen ook zelfstandig van elkaar.



Afbeelding 2 Bernheze in de regio bron: Omgevingsvisie

Heesch
Heesch is met bijna 14.000 inwoners de grootste kern van de gemeente. Deze kern ligt dicht bij de stad Oss en het intercitystation van Oss. De A59, die tussen Oss en Heesch in ligt, maakt de verbinding naar ’s-Hertogenbosch en Nijmegen aantrekkelijk.

De Bosschebaan, ‘t Dorp en Schoonstraat zijn belangrijke wegen van Heesch. De wegen komen centraal samen op het dorpsplein. Dit plein is ingericht voor langzaam verkeer, waar het gemotoriseerd verkeer omheen rijdt. Parkeren is mogelijk op een aantal centrale parkeerlocaties in het dorpscentrum. Op een aantal parkeerterreinen en straten geldt een blauwe parkeerzone. Heesch is via een aantal inprikkers ontsloten met het omliggend buitengebied. De Heescheweg en Nistelrodeseweg vormen de verbinding tussen Heesch en Nistelrode.

Heeswijk-Dinther
Heeswijk-Dinther is met bijna 9.000 inwoners de een na grootste kern. De kern is samengesteld uit de kernen Heeswijk en Dinther. Het ligt tussen de Aa en de Leijgraaf in en maakt deel uit van het beekdalsysteem. De dorpskern is vanaf de zuidzijde te bereiken via de straten Gouverneursweg, Hoofdstraat, St. Servatiusstraat, Raadhuisplein, Edm. Van Dintherstraat en Brouwersstraat. Samen met de aansluitingen en zijstraten van deze straten vormen deze de ‘Traverse’. Ten zuiden van de kern en de traverse zorgt de N279 voor een goede verbinding met de omliggende regio. De Vorstenboscheweg, Hommelsedijk en Kaathovensedijk zijn belangrijke verbindingen naar het buitengebied en de omliggende kernen.

Nistelrode
Nistelrode (bijna 6.500 inwoners) ligt op dezelfde lijn als Heesch en ligt tussen Oss en Uden in. Aan de oostzijde van de kern grenst het aan de Peelhorst.
De A50 vormt een scheiding tussen de kern Nistelrode enerzijds en de Peelhorst en het agrarisch gebied anderzijds. De A50 is wel een belangrijke verbindingsroute en sluit aan op de A59 en de N279.

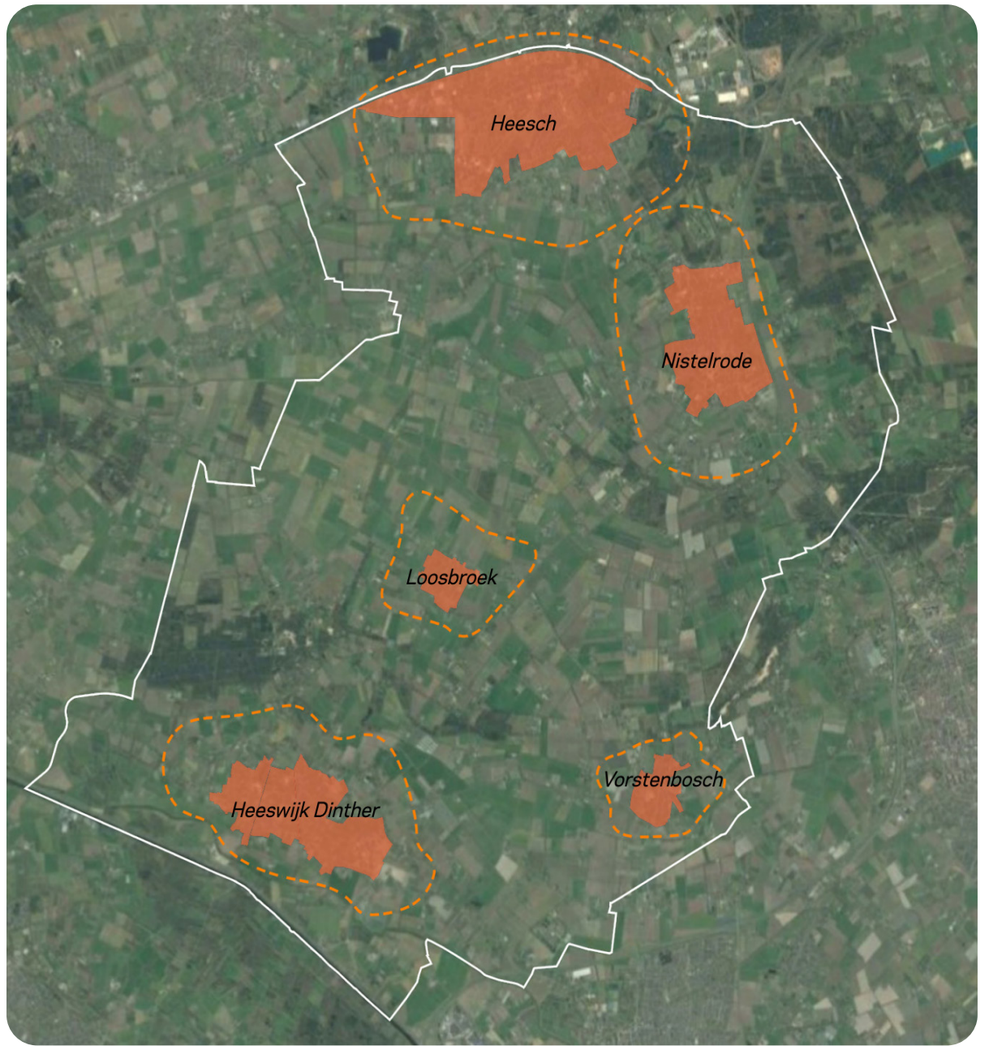
De belangrijkste wegen van Nistelrode (van noord naar zuid) zijn het verlengde van de Heescheweg en Vorstenboscheweg (Weijen, Laar, Maxend). Al het doorgaande verkeer door Nistelrode maakt gebruik van deze route, dwars door het dorp. De detailhandel, waaronder supermarkten en winkelketen Van Tilburg, maakt een belangrijk deel uit van het dorpscentrum. In het centrum zijn verschillende parkeervoorzieningen voor bezoekers aanwezig.

Vorstenbosch
De kern Vorstenbosch is met net geen 1.500 inwoners een stuk kleiner dan Heesch, Heeswijk-Dinther en Nistelrode. Het is daarmee een kern die voor veel voorzieningen afhankelijk is van de omgeving. Vorstenbosch richt zich grotendeels op Veghel en Uden. De kern heeft vier toegangswegen (inprikkers) vanuit het omliggend gebied. Dwars door de kern lopen de hoofdwegen Heuvel en Kerkstraat.

Loosbroek
Loosbroek is met iets meer dan 1.000 inwoners de kleinste kern. De ligging van de kern midden in het agrarische gebied van de gemeente is uniek. De andere vier kernen liggen allemaal aan de randen van de gemeentegrens. Loosbroek is gericht op het omliggende agrarische gebied.

Via lokale wegen is de kern verbonden met de andere kernen (Heesch, Heeswijk-Dinther, Nistelrode, Vorstenbosch en Vinkel).

Het dorp heeft een T-vormige hoofdverkeersstructuur, bestaande uit de Dorpsstraat en de Schaapsdijk. Op de plek waar deze wegen in de dorpskern samenkomen, is een parkeerterrein aanwezig. Per openbaar vervoer is de kern alleen bereikbaar via een buurtbuslijn. Dit maakt de kern in sterke mate afhankelijk van de auto.



Afbeelding 3 De vijf kernen in de gemeente Bernheze, Bron: rapportage 'Bebouwingsconcentraties Bernheze'



Foto gemaakt door A. en H. Thijssen

3 BELEID EN ONTWIKKELINGEN

3.1 Inleiding

In de periode dat deze Mobiliteitsvisie geldig is, tot 2040, zijn er meerdere ontwikkelingen met invloed op het mobiliteitsbeleid:
Bernheze werkt aan de infrastructuur door aanpassing van wegen en paden.

- Er vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats, onder andere de bouw van woningen en bedrijventerrein.
- Mobiliteit maakt deel uit van ander gemeentelijk beleid, zoals duurzaamheid, gezondheid, economie. Dit beleid is vastgelegd in de Omgevingsvisie en in beleid op verschillende beleidsvelden.
- Er zijn maatschappelijke en demografische trends en ontwikkelingen.

Mensen werken vaker thuis, maar tegelijkertijd blijven onze wegen op piekmomenten druk. In dorpen en het landelijk gebied in Nederland groeit de discussie of een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer niet de norm zou moeten zijn. Op fietspaden wordt het drukker met een grotere mix aan gebruikers, hierdoor nemen ook de snelheidsverschillen toe. Ook op wegen in het buitengebied komt agrarisch verkeer steeds vaker in aanraking met recreatief verkeer.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in relevant beleid en trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de koers die met deze Mobiliteitsvisie wordt ingezet.

3.2 Beleidsanalyse

Thema	Beleidsdocument	Jaar van uitgave
Overkoepelend	Gemeentelijk: Omgevingsvisie Bernheze	2023 concept
Mobiliteit	Landelijk: Strategisch Plan Verkeersveiligheid	2018
	Landelijk: Klimaatnota	2023
	Landelijk: Nationaal Toekomstbeeld Fiets	2022
	Landelijk: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	2012
	Provinciaal: Koers Mobiliteit 2030 provincie Noord-Brabant	2020
	Provinciaal: Ambitiedocument gedeelde mobiliteit provincie Noord-Brabant	2021
	Provinciaal: Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 BVVP	2023
	Regionaal: Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023 regio Noordoost-Brabant	2020
	Gemeentelijk: Nota Parkeerbeleid gemeente Bernheze	2023 concept
Beheer en onderhoud	Gemeentelijk: Gemeentelijk Rioleringsplan 2020-2023	2019
Zorg, welzijn, sport en bewegen	Gemeentelijk: Breed Maatschappelijk Beleid Sociaal Domein 2023-2028	2023 concept
Ruimte en wonen	Gemeentelijk: Gebiedsvisie bebouwingsconcentraties Bernheze	2021
	Gemeentelijk: Woonvisie 2022-2026	2021
Economie en recreatie	Gemeentelijk: Economische visie 2021-2026	2021
	Gemeentelijk: Visie recreatie en toerisme Bernheze 2018-2022	2018
Groen, duurzaamheid en klimaat	Gemeentelijk: Bomenbeleidsplan gemeente Bernheze 2017-2027	2021
	Gemeentelijk: Groenstructuurplan Bernheze 2023 groenstructuurkaarten	2023

Tabel 2 Beleidsanalyse

3.2.1 OMGEVINGSVISIE BERNHEZE

De Omgevingsvisie Bernheze 2040 geeft een integrale visie van partnerorganisaties, inwoners, ondernemers en externe partners op de fysieke leefomgeving van Bernheze. Een volledig overzicht van de partnerorganisaties is terug te vinden in de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie Bernheze staan vijf thema's centraal:

- Gezonde leefomgeving
- Leefbare kernen
- Klimaatbestendig en biodiversiteit
- Vitale en duurzame landbouw & economie
- Kwaliteit landschap & erfgoed

Daarnaast zijn in de Omgevingsvisie drie toekomstsbeelden verkend, te weten:

- Innovatief Bernheze
- Coöperatief Bernheze
- Duurzaam Bernheze

Aan de hand van deze drie toekomstsbeelden en de uitkomsten van de omgevingseffecten is een vierde toekomstbeeld ontwikkeld: de ontwerp-omgevingsvisie.

Tot slot is de gemeente Bernheze in de Omgevingsvisie verdeeld in drie gebieden:

- Peelhorstlandschap (oostelijk van de Peelrandbreuk)
- Dekzandlandschap (middengebied)
- Beekdallandschap Aa en Leijgraaf

De Omgevingsvisie vormt een belangrijke basis voor deze Mobiliteitsvisie. Gemaakte keuzes in de Omgevingsvisie op het gebied van ruimte, gezondheid en mobiliteit geven richting aan de ambities en speerpunten van de Mobiliteitsvisie.

Raakvlakken Mobiliteitsvisie

Mobiliteit loopt als rode draad door de Omgevingsvisie. Keuzes die in de Mobiliteitsvisie worden gemaakt, dragen in positieve óf negatieve zin bij aan het al dan niet behalen van de gestelde doelen. In hoofdlijnen hebben de onderstaande drie van de vijf thema's belangrijke raakvlakken met deze Mobiliteitsvisie:

1. Gezonde leefomgeving

Onze leefomgeving bevordert onze gezondheid, voor alle leeftijden.

Meer lopen en fietsen maakt deel uit van een actieve en gezonde levensstijl. In de openbare ruimte ontmoeten inwoners elkaar, en de recreatieve fiets- en looproutes stimuleren activiteit in het groen. Daarnaast leidt minder uitstoot, onder andere van verkeer, tot een schonere lucht en vermindering van gezondheidsrisico's. Toegankelijkheid is de norm, ontoegankelijkheid is de uitzondering. In de kernen en op bedrijventerreinen moedigen we inwoners en werknemers graag aan tot ommetjes via groene gezonde structuren. De openbare ruimte, mobiliteit en openbaar vervoermoeten toegankelijk zijn voor iedereen.

2. Leefbare kernen

We creëren aantrekkelijke kernen waar het fijn wonen is voor een goede leeftijd-mix aan mensen, door innovatief, groen en compact te bouwen en te ondernemen.

Bernheze is in ontwikkeling. Bij nieuwe woningbouw is een goede en veilige verkeersontsluiting voor alle vervoerswijzen belangrijk. Daarnaast zorgen deze ontwikkelingen ervoor dat de druk op het wegennet, vooral in de al drukke kernen, toeneemt. Ontwikkellocaties bieden kansen om in te zetten op actieve en innovatieve mobiliteit. CO2-reductie draagt bij aan de landelijke klimaatdoelen. Bernheze krijgt te maken met sterke vergrijzing. Ouderen blijven langer mobiel en mobiliteit zorgt ervoor dat ouderen langer mee blijven doen in de maatschappij. Toegankelijkheid en verkeersveiligheid is daarbij een aandachtspunt.

3. Vitale en duurzame landbouw en economie

We willen bereiken dat onze economie toekomstbestendig is, we de landbouwtransitie vormgeven en we een voorbeeld zijn van hoe voedselproductie op een diverse wijze kan.

De gemeente Bernheze is bij uitstek een agrarische gemeente. Landbouw is een belangrijke economische en maatschappelijke drager in Bernheze. De transitie van de landbouw is in volle gang. Ondernemers spelen daar flexibel op in en pakken nieuwe kansen. Het mobiliteitsnetwerk moet meebewegen met de transitie die de agrarische sector in Bernheze de komende jaren doormaakt. Een goede bereikbaarheid van het buitengebied is van groot belang, maar dit mag niet leiden tot verkeersonveiligheid van andere (kwetsbare) verkeersdeelnemers en overlast bij omwonenden.

Op energie-neutrale bedrijventerreinen stimuleren wij groene en duurzame technologieën, ook op het gebied van mobiliteit. We zetten in op lokale bedrijvigheid in de kernen en versterken onderlinge relaties van sectoren door het aanwijzen van compacte dorpscentra per kern. Deze dorpscentra zijn een mix van werken, wonen, ontmoeten, recreëren en verblijven en zijn goed bereikbaar voor de verschillende vervoerswijzen.

Verkeersluwe kernen en buitengebied met meer prioriteit voor wandelen en Fietsen

Het thema 'Leefbare Kernen' wordt in de Omgevingsvisie verder uitgewerkt in het thema 'verkeersluwe kernen en buitengebied'. Hiervoor geldt de volgende richtinggevende ambitie:

'Meer prioriteit aan langzaam verkeer en ontmoedigen doorgaand verkeer'

Om de aantrekkelijkheid van onze hele gemeente te vergroten geven we meer prioriteit aan voetgangers en fietsers.
We kiezen voor autoverkeersluwe en verkeersveilige kernen en een buitengebied met veilige en aantrekkelijke routes voor wandelen en fietsen. Hoe we dat precies doen, werken we later uit in een programma; in deze visie stellen we een aantal ambities op hoofdlijnen voor. Bovenlokaal verkeer leiden we snel af naar de snelwegen A50 en A59 en de provinciale weg N279 en zo voorkomen we onnodig verkeer over ons smalle wegennet.
We willen op het huidige niveau het openbaar vervoer handhaven en slimmer maken.
Zo willen we ervoor zorgen dat er geen vervoersarmoede ontstaat.

Vanuit de Omgevingsvisie worden voor de Mobiliteitsvisie de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Actief verkeer (wandelen en fietsen) krijgt prioriteit boven gemotoriseerd verkeer, omdat we gezondheid in het straatbeeld prioriteit geven. We leggen prioriteit in de dorpskernen.
2. Doorgaand gemotoriseerd verkeer ontmoedigen we in de kernen, om te beginnen met het vrachtverkeer.
3. We stimuleren deelmobiliteit.
4. We verduurzamen het verkeersaanbod, om te beginnen met het vrachtverkeer in de kernen.
5. Verkeersveiligheid staat voorop. De veiligheid voor kwetsbare weggebruikers krijgt prioriteit.
6. Het groen, de sloten, open ruimte en de karakteristieke lanen langs de wegen vormen kernwaarden voor het landschap en de biodiversiteit. Deze hanteren we als uitgangspunt voor het aanpassen van het stelsel van infrastructuur.
7. Afwikkeling van bovenlokaal verkeer vindt plaats via de N279, A50 en A59 en niet door het smalle wegennet van Bernheze.
8. Donkerte is een kernwaarde voor de biodiversiteit. Verlichting van wegen, indien noodzakelijk, houdt rekening met deze kernwaarde.
9. Parkeren van bezoekers van bedrijven mag niet leiden tot overlast voor andere lokale ondernemers en inwoners.
10. We verlagen de parkeernorm stapsgewijs, om te beginnen bij nieuwbouw en het herstructureren of revitaliseren van het openbaar gebied van wijken.
11. De infrastructuur van Bernheze richten we circulair, leefbaar, natuurinclusief en klimaatadaptief in.
12. In het centrum van de kernen dragen we zorg voor een inclusieve inrichting voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, slechtzienden en dementerenden. Dat betekent bijvoorbeeld brede trottoirs.

Bovenstaande doelstellingen zijn bepaald om invulling te geven aan de ambities uit de Omgevingsvisie, samen met inwoners, ondernemers, instellingen, verenigingen en belangenorganisaties van Bernheze, maar ook met organisaties als het waterschap, de GGD en de Veiligheidsregio. De twaalf doelstellingen vormen dan ook een belangrijke basis voor de ambities en speerpunten in de Mobiliteitsvisie, waarin deze nader worden uitgewerkt.

3.2.2 MOBILITEITSBELEID

Landelijk

De belangrijkste kaders uit de nationale mobiliteitsbeleidsstukken zijn:
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid: In 2050 zijn er NUL verkeersslachtoffers door risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid.
- Klimaatnota: In lijn met de energietransitie wordt de elektrificatie van voertuigen verstevigd en gefaciliteerd.
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets: Het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals fietsen of wandelen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen.
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Aandacht naar de kwaliteit van de infrastructuur in het landelijk gebied.

Koers Mobiliteit 2030 provincie Noord-Brabant

Volgens het Beleidskader (Koers 2030) van de provincie Noord-Brabant spelen er in Noord-Brabant vijf ontwikkelingen die mobiliteitsopgaven bepalen:
- Verstedelijking en krimp
- Verduurzaming
- Economische ontwikkeling
- Technologische ontwikkelingen en digitalisering
- Netwerksamenleving

Ambities voor het mobiliteitssysteem in Noord-Brabant zijn:
1. We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem
2. We gaan voor veilige mobiliteit
3. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit
4. We gaan voor mobiliteit voor iedereen
5. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem

Ambitiedocument gedeelde mobiliteit provincie Noord-Brabant

In het Ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant wordt de ambitie uitgesproken om toe te werken naar één inclusief vervoerssysteem waarin de reiziger centraal staat met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP)

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP) heeft als hoofddoel 'Brabant gaat voor NUL'. Hierbij is elk verkeersslachtoffer onacceptabel, want elk verkeersslachtoffer is er één te veel. De provincie staat er niet alleen voor. Alle verkeersveiligheidspartners helpen mee om het in Brabant veiliger te maken.

In het Brabantse Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 staat hoe de partners de komende jaren werken aan een verkeersveiliger Noord-Brabant. Op basis van een risico-inventarisatie zijn thema's en doelgroepen benoemd. Het meerjarenplan richt zich op infrastructuur, afleiding, te hard rijden, asociaal gedrag en gebruik van alcohol en drugs in het verkeer. Doelgroepen zijn fietsers, autobestuurders en beroepsvervoerders. In het BVVP worden Brabanders ook aangesproken op hun eigen verantwoordelijkheid.

In het BVVP worden zeven uitgangspunten benoemd:

1. Wij zien verkeersveiligheid als kerntaak van ons allen.
2. Wij verdiepen en verbreden onze samenwerking.
3. Wij werken integraal volgens de pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving.
4. Wij hanteren een proactieve aanpak op basis van risico's.
5. Wij werken met eensluidende verkeersveiligheidsdata.
6. Bewezen effectieve maatregelen.
7. Het BVVP bevat de uitgangspunten voor lokale en regionale plannen van de partners.

Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023 en Multimodaal Mobiliteitspakket Verstedelijking 2023-2030 Regio Noordoost-Brabant

Om de regionale doelstellingen op het gebied van mobiliteit, economie, ruimtelijke ontwikkeling en klimaat en duurzaamheid te behalen, is mobiliteit in de regio Noordoost-Brabant onder te verdelen in vijf deelprogramma's (afkomstig uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023 Noordoost-Brabant):

1. Duurzame bereikbaarheid en robuuste infranetwerken
2. Slimme en efficiënte mobiliteit
3. Veilige mobiliteit
4. Versterking vitale leefomgeving en klimaat
5. Versterking vestigingsklimaat

Om in te kunnen spelen op de toekomstige mobiliteitsopgaven, hebben de gemeente 's-Hertogenbosch (als trekker), RNOB en de provincie Noord-Brabant samen met gemeenten en partners het Multimodaal Mobiliteitspakket Verstedelijking 2023-2030 opgesteld. Hiermee willen de samenwerkende overheden werk maken van transitie van het mobiliteitssysteem, gekoppeld aan de verstedelijking en versterking van de brede welvaart.

De gemeente Bernheze is bij de volgende twee projecten uit dit mobiliteitspakket aangehaakt:

1. Maatwerkaanpak kernen – Zoekgebied hubs BRT Meierij
   Zoekgebied hubs als onderdeel van BRT/HOV Meierij. Potentiële locaties liggen in/rond Veghel, Uden, Nistelrode.
2. Snelfietsroutenetwerk
   Snelfietsroutes waarvan potentie nog onderzocht moet nog worden. Het gaat daarbij zowel om doelbereik als inventarisatie investering. De regio ondersteunt deze routes vanuit dit pakket en start een verkenning bij potentie. Het gaat onder meer om de Snelfietsroute Oss-Schijndel (onderzoeken meerwaarde vs. investering).

Nota Parkeerbeleid gemeente Bernheze

Naast een actualisatie van het gemeentelijke parkeernormenbeleid, geeft de Nota Parkeerbeleid gemeente Bernheze (2024) een visie op parkeren binnen de gemeente.

Visie op parkeren

In de gemeente Bernheze is het fijn om te wonen en te leven. De gemeente wil dat het parkeeraanbod (in aantallen en kwaliteit) zodanig is, dat de kernen in Bernheze voor zowel bewoners als bezoekers aantrekkelijk zijn. Voor bewoners én bezoekers moet de gemeente goed bereikbaar en leefbaar zijn.

Deze visie op parkeren is vertaald naar de volgende doelstellingen:

- Bestaande parkeercapaciteit, zowel openbaar als particulier, wordt optimaal benut.
- Bij uitbreiding/wijziging van parkeerruimte wordt niet alleen naar kwantiteit gekeken, maar worden ook verkeersveiligheid en overige leefbaarheidsaspecten afgewogen.
- Parkeren in de gemeente Bernheze blijft gratis. Door een goede informatievoorziening (bewegwijzering) worden bezoekers naar een geschikte parkeerlocatie geleid.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag in beginsel op eigen terrein opgevangen, conform de regels uit het parkeernormenbeleid (Hoofdstuk 4).
- De gemeente bevordert voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of zijn te verwachten.
- Vanuit een toegankelijke buitenruimte krijgt parkeren voor mindervaliden specifieke aandacht.
- Opladen van elektrische voertuigen (EV) wordt gefaciliteerd door in voldoende parkeerplaatsen met laadpaal te voorzien.
- De gemeente streeft in overleg met betrokken instanties naar een goede handhaving van het parkeerbeleid.
- De parkeersituatie op grote parkeerlocaties wordt structureel gemonitord om vroegtijdig te kunnen ingrijpen op eventuele parkeerproblemen.
- Maatregelen die nodig zijn om parkeeroverlast voor de directe omgeving te beperken, komen in principe voor rekening van de verantwoordelijke organisatie/eigenaar/ontwikkelaar (principe: veroorzaker betaalt). In situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, kan hiervan worden afgeweken.



3.2.3 OVERIG BELEID

Beheer en onderhoud
Op het gebied van beheer en onderhoud heeft de gemeente Bernheze een Gemeentelijk Rioleringsplan 2020-2023 vastgesteld (Gemeente Bernheze, 12 december 2019). Het is belangrijk ‘werk met werk’ te maken en werkzaamheden aan de riolering waar mogelijk samen te laten gaan met maatregelen in het kader van het Mobiliteitsplan.

Zorg, welzijn, sport en bewegen
Op het gebied van zorg en welzijn werkt de gemeente Bernheze aan een nieuw Breed Maatschappelijk Beleid Sociaal Domein. Daarnaast is er een gemeentelijke Inclusieagenda. Op het gebied van mobiliteit speelt inclusie en toegankelijkheid een belangrijke rol in het gemeentelijk beleid.

Breed maatschappelijk beleid: inclusieve en toegankelijke samenleving
Inclusiviteit, diversiteit en gelijkwaardigheid zijn belangrijk in onze samenleving. Het is als overheid belangrijk om er voor iedereen in de samenleving te zijn. We willen als gemeente inzetten op een samenleving die inclusief is en toegankelijk voor iedereen. Daarvoor is het belangrijk dat we in ons beleid rekening houden met alle groepen in de samenleving. Daarnaast zetten we ook binnen onze eigen organisatie in op inclusiviteit, diversiteit en gelijkwaardigheid.

Inclusieagenda: fysieke toegankelijkheid
In Bernheze vinden we het belangrijk dat onze gemeente fysiek voldoende toegankelijk is voor iedereen.
Dat houdt in dat iedereen zich makkelijk van A naar B moet kunnen verplaatsen, zonder obstakels; dat iedereen deel kan nemen aan de samenleving, maar ook eenvoudig (gemeentelijke) gebouwen kan betreden. Mobiliteit is een voorwaarde voor zelfredzaamheid.

Ruimte en wonen
De Woonvisie 2022-2026 (gemeente Bernheze, 2021) beschrijft het meest actuele woningbeleid met een visie op de wijze waarop Bernheze bijdraagt aan de woningbouwopgave. Als beleidskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in de randzones van de dorpen in het buitengebied van Bernheze geldt de Gebiedsvisie bebouwingsconcentraties Bernheze (gemeente Bernheze, 2021). Hierin wordt voor de vijf kernen en tussenliggende buitengebied een gebiedsvisie geschetst. Gelet op het grote aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente, is dit een belangrijk thema in deze Mobiliteitsvisie.
Economie en recreatie
In de Economische visie 2021-2026 (gemeente Bernheze, 2021) zijn zes speerpunt beschreven. Bereikbaarheid en mobiliteit kunnen bijdragen aan het behalen van deze speerpunten.

1. Centra: vitale en leefbare kernen
2. Buitengebied: contact met veranderende agrarische sector
3. Bedrijventerreinen: zorgvuldig ruimtegebruik ontwikkelingen bedrijventerreinen
4. Arbeidsmarkt: toekomstbestendig en inclusief
5. Toekomstbestendigheid: kwaliteit en duurzaamheid verblijfs- en werkklimaat
6. Dienstverlening, verbinden, aanjagen: faciliterende, netwerkende en participerende overheid

De Visie recreatie en toerisme Bernheze 2018-2022 (gemeente Bernheze, 2018) geeft ambities en speerpunten op dit thema. Om de kwaliteit en de samenhang van het toeristisch-recreatief product te verbeteren, is onder andere een optimalisatie van de route-infrastructuur nodig. Dit houdt in dat er moet worden gezorgd voor een optimale recreatieve verbinding binnen en tussen de verschillende ‘recreatieve zones’ in de gemeente én daarbuiten. Het gaat dan om routes voor onder andere recreatieve wandelaars, fietsers, mountainbikers, ruiters en menners.
Groen, duurzaamheid en klimaat
Het Bomenbeleidsplan Gemeente Bernheze 2017-2027 (gemeente Bernheze, 2021) noemt dat de gemeentelijke bomen een belangrijke drager zijn van ons groene karakter. Hoe de komende jaren wordt omgegaan met het bomenbeleid, ligt vast in dit Bomenbeleidsplan.

Het Groenstructuurplan Bernheze 2023 (gemeente Bernheze, 2023) legt in tekst uit hoe de gemeente met bovenstaande om wil gaan. Hoeveel zet de gemeente in op het zo lang mogelijk in stand houden van bomen? De bomenstructuren staan in nauw verband met de wegenstructuur van de gemeente. Een van de speerpunten van het groenstructuurplan is het waarborgen van voldoende groen binnen de gemeente. Groen is, net als mobiliteit, een ruimteclaim. Er dient een goed doordachte afweging te worden gemaakt tussen ruimte geven aan meer groen en aan meer parkeren, wegen en paden. Onder het speerpunt 'identiteit' van het groenstructuurplan staat beschreven dat lanen in het buitengebied belangrijk zijn. Echter realiseert de gemeente zich dat niet overal lanen behouden kunnen blijven omwille van ruimtetekort.



3.3 Trends en ontwikkelingen

3.3.1 TRENDS MOBILITEIT

Hieronder schetsen we een beeld van trends in mobiliteit, verkeer en vervoer die kenmerkend zijn voor deze tijd.

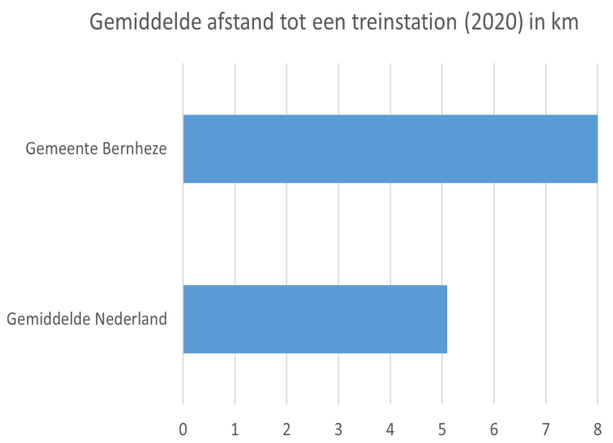
Landelijke trends

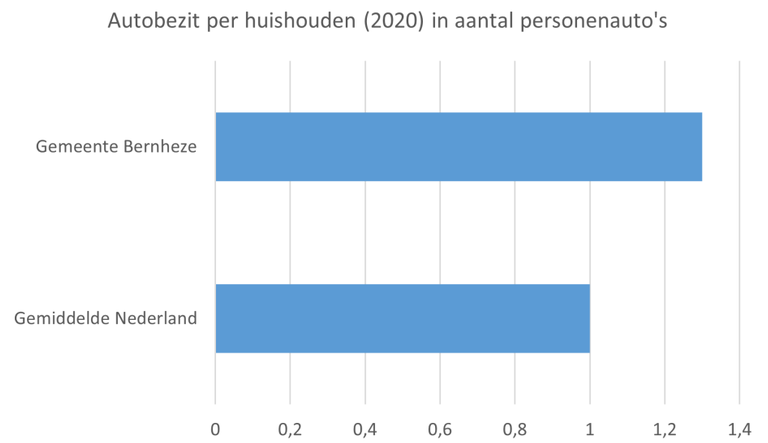
- STOMP-principe: Ontwerpen met prioriteit voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit boven de personenauto (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS [deelmobiliteit] en Personenauto).
- Opkomst van elektrische auto's: Elektrische vervoersmiddelen winnen terrein, waarbij auto's steeds vaker taken van de bestuurder overnemen.
- Opkomst van elektrische fietsen: Toenemend gebruik van normale en snelle elektrische fietsen voor langere afstanden en groepsvervoer. Dit vergroot de verplaatsingsafstand per fiets.
- Toename van deelmobiliteit: Groeiend gebruik van gedeelde auto's, scooters en fietsen. Dit is een kans om, als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, een alternatief te bieden voor de auto. Verschillende vervoerswijzen, waaronder deelvervoer, en aanvullende voorzieningen komen samen op zogenaamde mobiliteitshubs.
- Populariteit van privé lease: Toenemende populariteit van privé lease voor zowel auto's als fietsen.
- Veranderingen in rijgedrag jongeren: Jongeren halen op latere leeftijd hun rijbewijs en schaffen later een eigen auto aan. Ze mogen echter wel eerder een rijbewijs halen en onder begeleiding rijden.
- Apps voor reisplanning: Toepassingen maken vooraf plannen en boeken van reizen eenvoudiger, en ook het onderweg wijzigen van bestemming, route of vervoerswijze wordt vergemakkelijkt.
- Toename van landbouwverkeer: Grotere landbouwvoertuigen en meer bewegingen in landbouwverkeer, wat leidt tot verhoogde drukte op plattelandswegen, vooral in combinatie met toeristisch-recreatief gebruik.
- Focus op snel en direct openbaar vervoer: Toenemende focus op snelle en directe openbaar vervoersverbindingen voor grote vervoersstromen. Dit plaatst de bereikbaarheid van kleine kernen/wijken onder druk, waardoor vervoer op maat belangrijker wordt.
- Behoefte aan makkelijke en snelle verbindingen: Toenemende behoefte aan gemakkelijke en snelle verbindingen, waar mobiliteitshubs op inspelen.
- Carports met zonnepanelen: Vanuit de Regionale Energie Strategie (RES) wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar carports met zonnepanelen, relevanter in het licht van netcongestie en de energietransitie.

Gemeentelijke trends

Afstand tot het station en autobezit
Hoe vaak mensen gebruik maken van de trein lijkt mede af te hangen van hoe dicht mensen bij een treinstation in de buurt wonen . Inwoners van Nederland moesten in 2020 gemiddeld 5,1 kilometer over de weg afleggen naar het dichtstbijzijnde treinstation in eigen land. In de gemeente Bernheze bedraagt deze afstand gemiddeld 8,0 kilometer. Voor inwoners van Heesch en Nistelrode is deze afstand korter. Naast de nabijheid van een treinstation is het ook relevant om te kijken naar het autobezit . Gemiddeld had een Nederlands huishouden 1,0 auto in 2020. De gemeente Bernheze scoort op dit aspect bovengemiddeld, met gemiddeld 1,3 personenauto per huishouden.

[2]CBS 2021. Nabijheid van OV-haltes (excl. trein) in 2020.
[3]CBS Statline 2020.





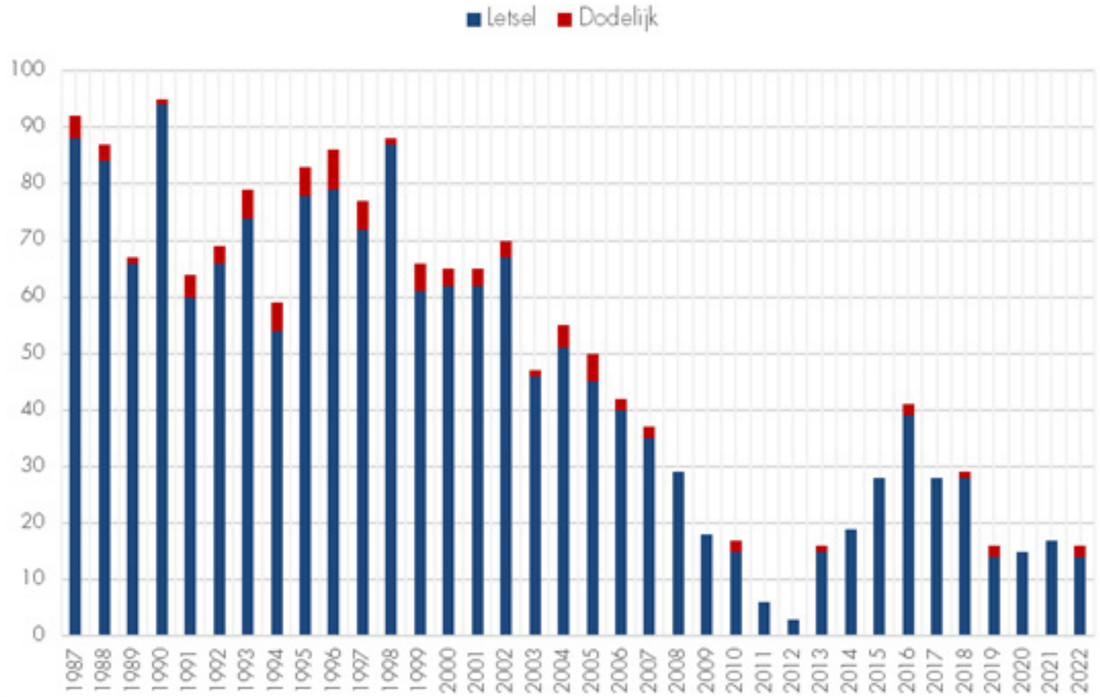
Afbeelding 4 Gemiddelde afstand tot een treinstation en autobezit per huishouden gemeente Bernheze (2020)

Verkeersveiligheid

Afbeelding 5 geeft de ongevallentrend van de gemeente Bernheze weer vanaf 1987 tot en met 2022 exclusief ongevallen met uitsluitend materiële schade. Vanaf 2002 is er een duidelijke daling te zien van ongevallen met slachtoffers, met 2012 als jaar met het laagste aantal slachtoffers. Over de jaren die volgen stijgt dit aantal met een nieuwe piek in 2016. Deze piek vlakt al, waarna de coronajaren (2020 - 2022) volgen.

Landelijk is de trend van een toenemend aantal verkeersongevallen in de afgelopen jaren eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door onder andere de smartphone.

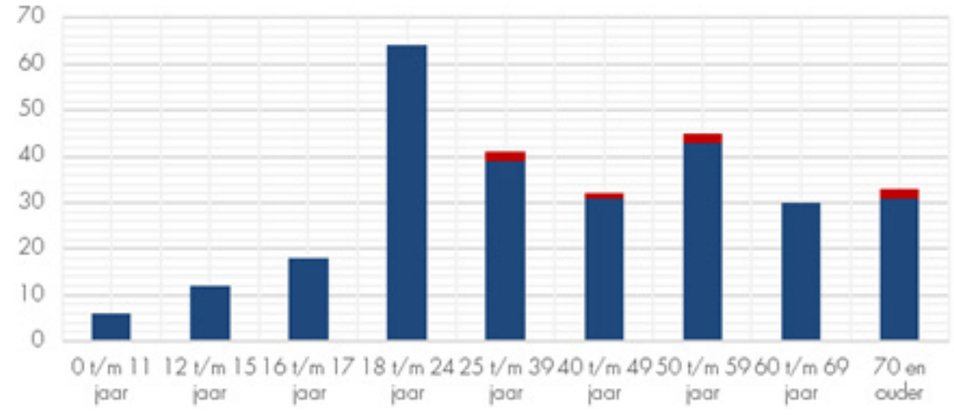
Deze trends vragen om een beleidswijziging op het gebied van verkeersveiligheid, met een nadruk op gedragsverandering binnen specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën. Het is van belang deze inzichten mee te nemen bij de verdere ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid van Bernheze.



Afbeelding 5 Ongevallentrend gemeente Bernheze (1987 - 2022) met dodelijke slachtoffers of slachtoffers met letsel, exclusief ongevallen met 'uitsluitend materiële schade', Bron: SWOV bestand geregistreerde ongevallen in Nederland (Laatst bijgewerkt oktober '23)

Afbeelding 6 toont het aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie van de jaren 2014 tot begin januari 2024 in Bernheze. Het aantal verkeersslachtoffers ligt het hoogst in de leeftijdscategorie van 18 t/m 24 jaar. Vervolgens zijn de categorieën 50 t/m 59 jaar en 25 t/m 39 jaar sterk vertegenwoordigd.

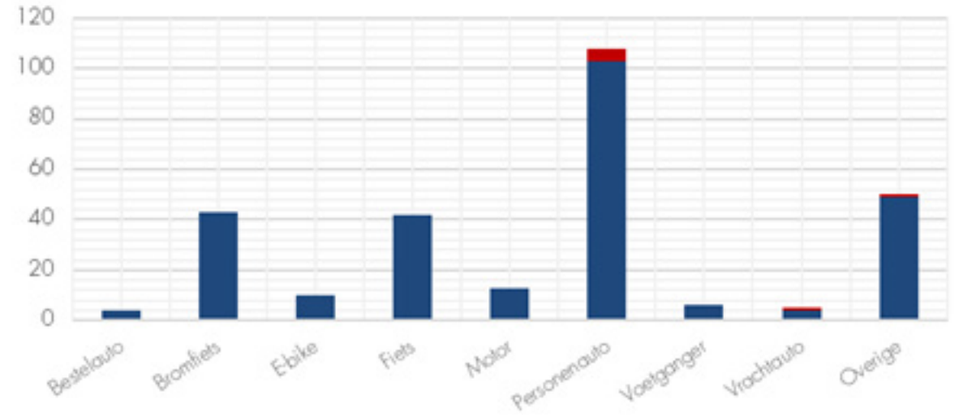
Het is van belang deze leeftijdsgroepen in de verkeersveiligheid extra aandacht te geven. Gezien het hoogste aantal verkeersslachtoffers de relatief jonge leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar betreft, kan hierbij gedacht worden aan bijvoorbeeld verkeersveiligheidscampagnes.



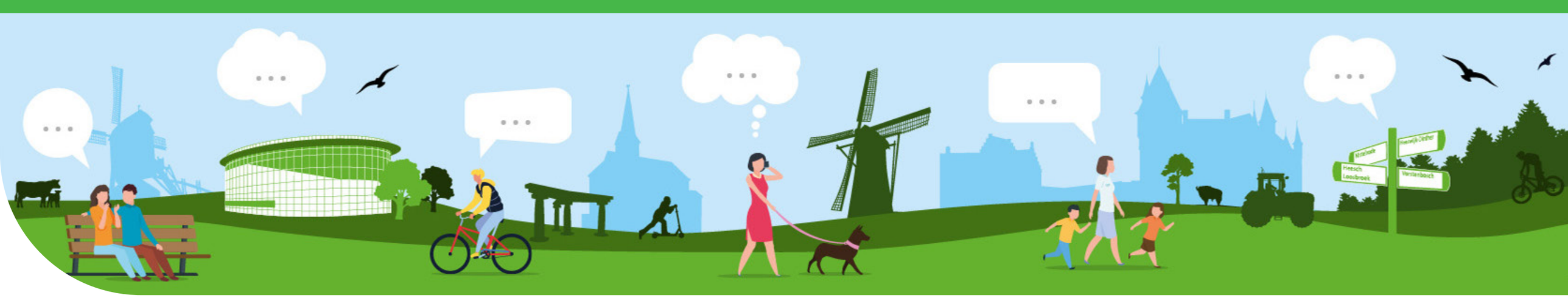
Afbeelding 6 Verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie. Bron: ViaStat

Afbeelding 7 toont het aantal verkeersslachtoffers per modaliteit in de periode 2014 tot en met begin 2024. De personenauto steekt ver uit boven de rest en kent teven het hoogste aantal dodelijke slachtoffers. Vervolgens zijn de fiets en de bromfiets de modaliteiten met het hoogste aantal verkeersslachtoffers.

ViaStat kent ongevallen waarbij de vervoerswijze niet of niet goed geregistreerd is toe aan de categorie overige vervoerswijzen. Vandaar dat deze relatief hoog uitvalt.



Afbeelding 7 Verkeersslachtoffers per modaliteit. Bron: ViaStat



4 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

4.1 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 hun 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.

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie hebben we nauw samengewerkt met de gemeenschap om te onderzoeken wat zij belangrijk vinden. Dit deden we in een participatietraject op verschillende manieren:

- Maatschappelijke trends: Relevante maatschappelijke trends die van invloed zijn op het toekomstige reisgedrag van inwoners, werknemers en bezoekers van Bernheze zijn in beeld gebracht.
- Een online-enquête: We hebben inwoners van Bernheze gevraagd naar hun reisgewoonten, problemen die ze ervaren, goede voorbeelden binnen de gemeente en veelgebruikte verkeersroutes.
- Behoeftepeiling: We nemen bevindingen mee uit actuele publicaties die gaan over de behoefte van de samenleving op het gebied van mobiliteit.
- Werkateliers: Samen met gemeenteraad, participatiegroep, beleidsmakers en betrokken middelbare scholieren zijn sessies georganiseerd waarbij we nadachten over de koers en belangrijke punten die in de Mobiliteitsvisie terugkomen.

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, zowel in de Mobiliteitsvisie als in het Mobiliteitsplan. Het is belangrijk dat iedereen in de gemeenschap gehoord wordt, zodat ons mobiliteitsbeleid aansluit bij wat de gemeenschap nodig heeft.

4.2 Maatschappelijke trends

Landelijk zijn er trends en ontwikkelingen die de verplaatsingsbehoeften van mensen, het vervoersaanbod en de uitdagingen in het mobiliteitssysteem beïnvloeden. Hieronder schetsen we een beeld van maatschappelijke trends die kenmerkend zijn voor deze tijd.

Landelijke trends

- Verplaatsingspatronen geven aan hoe we ons van plek naar plek verplaatsen. Die patronen worden ingewikkelder. Er komen steeds meer schakels, tussenstops en bestemmingen bij. Waar we in het verleden van huis naar werk en weer terug reisden. Gaan we nu van huis eerst de kinderen wegbrengen, dan werken, even sporten, boodschappen doen, de kinderen weer ophalen en dan pas naar huis.
- Technologische ontwikkelingen: thuiswerken is mogelijk waardoor minder verplaatsingen van huis naar werk plaatsvinden. Toch blijft het op piekmomenten druk op het wegennet.
- Omvang van de bevolking neemt toe, grootte van huishouden neemt af. Hierdoor is er een toename van het aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking.
- Ouderen wonen langer zelfstandig: ouderen hebben langer behoefte aan mobiliteit. Dit vraag om een voor iedereen toegankelijk mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld door het aanbieden van collectief vervoer en begaanbaarheid van trottoirs.
- Groeiend bewustzijn dat gezonde en duurzame leefstijl belangrijk is. Dit leidt in sommige gevallen tot andere keuzes in vervoer. Zoals vaker te voet gaan, fietsen, het openbaar vervoer gebruiken of de elektrische (deel)auto.

Gemeentelijke trends
De Omgevingsvisie geeft een doorkijk naar trends binnen Bernheze die de maatschappij van de toekomst bepalen. Onderstaand een overzicht van maatschappelijke trends die van invloed zijn op mobiliteit.

Naar verwachting neemt het aantal inwoners van Bernheze tot 2040 toe met 2.675 (7,9%). Deze groei zit met name in de aanwas van internationale werknemers en – in mindere mate – in de aanwas van inwoners uit omliggende gemeenten. De gemeente Bernheze krijgt te maken met een sterke vergrijzing. Volgens de voorspellingen is in 2040 29% van de inwoners 65 jaar of ouder. Met name het aandeel 75-plussers stijgt hard. Door deze groei neemt ook de (auto)mobiliteit toe. Daarnaast zorgt de veranderende bevolkingssamenstelling voor andere verplaatsingsbehoeftes.

Door de sterke toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en ¬– in mindere mate – een toename van het aantal eenoudergezinnen is sprake van gezinsverdunning. Daardoor neemt het aantal huishoudens toe. Eenpersoonshuishoudens zijn voornamelijk ouderen en jongvolwassenen. De komende twintig jaar wordt een sterke stijging voorzien in het aandeel alleenstaande 75-plussers. Door de toename van het aantal huishoudens neemt de druk op woningbouw én bijbehorende infrastructuur toe.

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.

4.3 Online-enquete

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 dit deel van het hoofdstuk over de maatschappelijke behoeften geven wij de belangrijkste resultaten van de enquête weer.

Wat valt op?

- Vervoerswijze ‘te voet’: Inwoners van Bernheze gaan vaak te voet naar hun bestemming (80% van de respondenten geeft aan wel eens naar een bestemming binnen de gemeente te lopen). De belangrijkste reden dat mensen lopen is omdat het goed is voor de lichamelijke gezondheid. De belangrijkste reden om niet te lopen is omdat de afstand te groot is.
  - Dit laat zien dat inwoners van Bernheze al bewust hun reisgedrag aanpassen voor hun lichamelijke gezondheid. Afstanden zijn te verkorten door directe loopverbindingen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen.
- Vervoerswijze ‘fiets’: Inwoners van Bernheze gaan nog vaker met de fiets dan te voet naar hun bestemming (90% van de respondenten geeft aan weleens naar een bestemming binnen de gemeente te fietsen). De belangrijkste reden dat mensen fietsen is omdat het goed is voor de lichamelijke gezondheid. De belangrijkste reden om niet te fietsen is omdat men geen fiets heeft.
  - Dit laat zien dat inwoners van Bernheze al bewust hun reisgedrag aanpassen voor hun lichamelijke gezondheid. Via gemeente, werkgevers of andere partijen kan fietsen mogelijk worden gepromoot door een aantrekkelijke regeling te bieden voor het kopen of leasen van een fiets.
- Vervoerswijze ‘auto’: Bernheze is een auto-afhankelijke gemeente, 93% van de respondenten gaat weleens met de auto naar hun bestemming. De belangrijkste redenen om met de auto te reizen zijn het meenemen van veel spullen, droog zitten bij slecht weer en te grote afstanden voor andere vervoerswijzen. Respondenten die niet met de auto reizen, hebben als belangrijkste reden dat ze geen auto bezitten.
  - Het merendeel van de inwoners van Bernheze maakt gebruik van de auto.

- Vervoerswijze ‘openbaar vervoer’: Het openbaar vervoer wordt door ongeveer een kwart (afgerond 24%) van de respondenten weleens gebruikt om naar hun bestemming te reizen. De belangrijkste reden voor deze mensen is het gemak van het openbaar vervoer. De respondenten die niet met het OV reizen, geven aan dat het OV hen niet brengt waar men wil zijn, de reistijd te lang is en het OV niet flexibel genoeg is.
  - Om het openbaar vervoer in Bernheze te verbeteren moet aan deze punten worden gewerkt.

- Motief ‘halen en brengen school’: Inwoners van Bernheze die zelf naar school gaan of hun kind naar school brengen, doen dit overwegend met de fiets (45%). 40% van deze groep reist met de auto. Van deze automobilisten is de fiets wel de belangrijkste tweede keuze (68% van de autogebruikers).
  - Voor veel scholieren en ouders/ verzorgers is de fiets dus wel een optie, terwijl zij nu het liefst met de auto naar school reizen. Dit laat de potentie van de fiets zien.

- Motief ‘werk’: Bij woon-werkverkeer wordt de auto het meest gebruikt. 67% van de respondenten geeft aan dat de auto voor deze verplaatsing de favoriete vervoerswijze is. Van deze respondenten geeft 44% aan voor hun woon-werkverplaatsing ook geen ander alternatief te zien. Voor 34% van de respondenten die de auto als primaire vervoerswijze naar het werk nemen, is de fiets de tweede keuze. Voor 7% is het openbaar vervoer de tweede keuze.
  - Veel forenzen die de auto gebruiken, zien in andere vervoerswijzen geen alternatief. Door een deel wordt de fiets en in mindere mate het openbaar vervoer wel aangedragen als tweede keuze; deze groep is met de juiste middelen mogelijk over te halen om vaker de auto te laten staan.

- Motief: ‘winkelen’: Voor het motief winkelen is de auto de belangrijkste eerste keuze (61%). Ruim een derde van de respondenten (34%) geeft aan de boodschappen het liefst met de fiets te doen. Daarnaast geeft een klein aandeel (5%) lopen als eerste keuze om boodschappen te doen. Van de respondenten die de auto als eerste keuze hebben, heeft een groot deel (63%) de fiets als tweede keuze.
  - Opnieuw ligt er potentie voor de fiets als alternatief vervoersmiddel voor de auto. Mogelijk zijn mensen die een dagelijkse boodschap doen en dichtbij een supermarkt wonen over te halen om vaker op een andere manier te reizen (bijvoorbeeld te voet of per fiets).

- Motief ‘sport en vereniging’: Voor de verplaatsingen richting sport/ verenigingen is de fiets de belangrijkste eerste keuze als vervoerswijze (55%). Een aandeel respondenten van 39% heeft de auto als eerste vervoerswijze. Het gebruik van andere vervoerswijzen is bij dit motief verwaarloosbaar (slechts 6% te voet). Van de respondenten die de auto als eerste keuze aangeeft, zegt 52% dat de fiets hun tweede keuze is.
  - Dit geeft een grote potentie van de fiets voor reizen naar de (sport) vereniging weer. Het gebruik van een actieve vervoerswijze past ook beter bij een bestemming met als doel sporten en bewegen.

- Goede voorbeelden: Voor deze Mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste goede voorbeelden zich volgens de inwoners van Bernheze in en rond de kernen Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther bevinden. De belangrijkste redenen zijn overzichtelijkheid en de goede fietsvoorzieningen (‘Je kan hier prettig fietsen’).

- Verkeersknelpunten: Voor deze Mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste verkeersknelpunten zich volgens de inwoners bevinden in en rond de kernen Heesch, Nistelrode, Heeswijk-Dinther en Vorstenbosch. Daarnaast vormen de wegen in het buitengebied een knelpunt, waarbij de Dinthersweg 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).

Bijlage 1 geeft een uitgebreide samenvatting van de enquêteresultaten. De volledige rapportage van de mobiliteitsenquête is te vinden in Bijlage 2.



4.4 Werkateliers

In het najaar van 2023 hebben raadsleden, gemeentelijke beleidsmakers en belangrijke stakeholders hun inbreng gegeven voor de Mobiliteitsvisie van de gemeente Bernheze tijdens zogenaamde werkateliers. In de eerste serie werkateliers werd aan deelnemers de aanpak van het proces gepresenteerd en zijn wensen en ideeën opgehaald die binnen de gemeente Bernheze spelen op het gebied van mobiliteit. Daarbij is het zogenaamde ‘stoplicht-model’ gebruikt:



- Groen licht: Wat gaat goed in de gemeente Bernheze?
- Geel licht: Wat kan beter in de gemeente Bernheze?
- Rood licht: Waar wil de gemeente Bernheze afscheid van nemen?
- Geel knipperlicht: Waar wil de gemeente Bernheze mee beginnen?

Na discussie en samenwerking tussen de verschillende beleidsmakers, raadsleden en andere belanghebbenden tijdens de werkateliers, zijn er diverse wensen en ideeën over de mobiliteit binnen de gemeente naar voren gekomen. De bevindingen van deze werkateliers zijn onderstaand samengevat, waarbij ze zijn gecategoriseerd naar positieve aspecten, punten van zorg en voorgestelde acties.

Omdat de jeugd de toekomst heeft, zijn middelbare scholieren van het Bernrode in Heeswijk-Dinther tijdens een gastles bevraagd over het onderwerp mobiliteit. Onder andere hun reisgedrag, het reisgedrag van hun ouders, goede en slechte punten tijdens hun fietsroute en toekomstplannen kwamen hierbij ter sprake.

In dit deel van het hoofdstuk over de maatschappelijke behoeften geven wij de belangrijkste resultaten weer van de werkateliers. Bijlage 3 geeft een uitgebreide samenvatting van de opbrengst van de werkateliers.
Omdat de jeugd de toekomst heeft, zijn middelbare scholieren van het Bernrode in Heeswijk-Dinther tijdens een gastles bevraagd over het onderwerp mobiliteit. Onder andere hun reisgedrag, het reisgedrag van hun ouders, goede en slechte punten tijdens hun fietsroute en toekomstplannen kwamen hierbij ter sprake.

In dit deel van het hoofdstuk over de maatschappelijke behoeften geven wij de belangrijkste resultaten weer van de werkateliers. Bijlage 3 geeft een uitgebreide samenvatting van de opbrengst van de werkateliers.
Algemene conclusie werkateliers
Na uitvoerige discussie en samenwerking tussen beleidsmakers, raadsleden & participatiegroepen en middelbare scholieren is er een breed gedragen mening ontstaan over mobiliteit binnen de gemeente. Hieronder volgt een samenvattende analyse van de bevindingen van de verschillende werkateliers; deze is opgedeeld in positieve aspecten, punten van zorg en voorgestelde acties.



Positieve aspecten:

- Fietsvriendelijke infrastructuur: middelbare scholieren waarderen de aanwezigheid van losliggende fietspaden langs wegen en de verbeteringen aan fietspaden en wegen die als onprettig werden ervaren. De focus op duurzaamheid en de wens om af te stappen van autoafhankelijkheid wordt sterk benadrukt.
- Openbaar Vervoer (OV): zowel scholieren als beleidsmakers waarderen de busverbindingen, in het bijzonder de verbindingen tussen Berlicum en Heeswijk en tussen Nistelrode/Heesch en Heeswijk. Het positieve oordeel over de fietsverbinding naar station Oss benadrukt het belang van goed geïntegreerd openbaar vervoer.
- Bereikbaarheid en parkeren: beleidsmakers erkennen de goede bereikbaarheid per auto, met positieve vermeldingen van de randweg, snelwegen en N-wegen. Het naleven van de blauwe zone en de beheersing van verkeerslichten worden ook als positief ervaren.



Punten van zorg:

- Infrastructuur en veiligheid: zowel scholieren als beleidsmakers maken zich zorgen over het onderhoud van de omgeving, inclusief betere snoeiwerkzaamheden, asfaltkwaliteit, verlichting en maatregelen om de snelheid te verminderen. Onoverzichtelijke kruisingen en slechte wegen in het buitengebied worden als zorgwekkend beschouwd.
- Verkeersdrukte en zwaar verkeer: beleidsmakers maken zich zorgen over doorgaand verkeer en vrachtverkeer in de kernen, wat leidt tot verkeersdrukte. Het zwaar verkeer in buitengebieden en de vermenging ervan met fietsers zijn punten van zorg.

[4] Vertegenwoordigers van o.a. wijk- en buurtverenigingen, ouderenbonden, ondernemersverenigingen, maatschappelijke organisaties, etc.

Voorgestelde acties:

- Fietsinfrastructuur en verlichting: verbeteringen aan fietsenstallingen, betere verlichting op fietspaden en directe, veilige fietsverbindingen worden voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren.
- Alternatieve mobiliteit en scheiding van verkeer: het scheiden van fietsers en landbouwverkeer, het bevorderen van mobiliteitshubs en het ontmoedigen van grote vrachtwagens voor bevoorrading zijn voorgestelde maatregelen om de mobiliteit te verbeteren.
- Betrokkenheid van jongeren: Het idee van een kinderburgemeester en verbeterde communicatie met kinderen over gemeenteplannen wordt voorgesteld om jongeren meer betrokken te maken bij onderwerpen als mobiliteit.

De algemene mening over mobiliteit in gemeente Bernheze toont een gezamenlijke bezorgdheid over verkeersveiligheid, infrastructuur, en duurzaamheid. Positieve aspecten, zoals fietsvriendelijke voorzieningen en goede OV-verbindingen, worden erkend, maar er is een gedeelde roep om actie. Voorgestelde maatregelen richten zich op het verbeteren van fietsinfrastructuur, alternatieve mobiliteit en betere verlichting om een leefbare en duurzame mobiliteitsomgeving te bevorderen.



4.5 Overige publicaties

Zoals eerder benoemd, leeft het onderwerp mobiliteit onder de verschillende groepen in de samenleving van Bernheze. Een werkgroep van de fractie van Progressief Bernheze heeft in december 2023 een rapport gepubliceerd waarin hun visie op de verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers in de gemeente Bernheze wordt geschetst. In dit onderzoek is onder andere gebruik gemaakt van een enquête voor inwoners die specifiek gaat over dit onderwerp.

Daarnaast heeft onderzoeksbureau Dimensus in opdracht van de gemeente in 2023 een onderzoek uitgevoerd naar de leefbaarheid en veiligheid in het buitengebied. Doel van dit onderzoek was om een beter beeld te krijgen van de beleving van de inwoners en de ondernemers met betrekking tot de leefbaarheid en veiligheid in het buitengebied en van de maatregelen die men (zelf) neemt om zich te weren tegen criminaliteit en ondermijning (maatschappelijke weerbaarheid). Ook verkeersveiligheid in het buitengebied is een onderwerp dat aan bod kwam.

In deze paragraaf wordt het resultaat van beide onderzoeken samengevat, aangezien deze helpen bij het schetsen van de maatschappelijke behoeften voor deze Mobiliteitsvisie. Voor een volledige weergave van de bevindingen van beide onderzoeken wordt verwezen naar de desbetreffende publicatie.

[5] Progressief Bernheze (december 2023).] Aangenaam Fietsen: Een rapport over de verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers in de gemeente Bernheze.
[6] Gemeente Bernheze (2023). Leefbaarheid en veiligheid in het buitengebied van Bernheze.

Aangenaam fietsen (Progressief Bernheze)

De enquête
Belangrijk voor het onderzoek van de werkgroep Aangenaam Fietsen was te weten wat de inwoners van Bernheze in het algemeen van het verkeer in de gemeente vinden. Daartoe heeft de werkgroep, onafhankelijk van de gemeentelijke organisatie, een enquête uitgezet. Deze enquête richtte zich vooral op de positie van de fietser in het verkeer en moest door middel van dertien vragen inzicht geven in:

a). De mate van fietsgebruik van de Bernhezenaren
b). De fietsbewegingen van de Bernhezenaren en
c). De ervaringen van de fietsers, waarbij ook expliciet gevraagd is naar knelpunten.

Het fietsgebruik
Vooral de mensen boven de 45 jaar maken veelvuldig gebruik van de fiets. Bij de jongeren tussen 19 en 45 is het gebruik bedroevend laag. Valt hier winst te behalen met een betere fietsinfrastructuur?

Welk vervoermiddel gebruikt u bij het doen van boodschappen?
Gemiddeld genomen gaan bij het doen van boodschappen de fiets en de auto redelijk gelijk op. Daar waar vooral de boodschappen in het eigen dorp gedaan worden, is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. Bij de
vraag waar met de fiets de dagelijkse boodschappen gedaan worden, blijkt dat dit toch voornamelijk in het eigen dorp gebeurt al wijken de mensen uit Loosbroek en Vorstenbosch ook nogal eens uit naar Heeswijk-Dinther, wat natuurlijk alles te maken heeft met het winkelaanbod in het eigen dorp. Vanuit Vorstenbosch wordt ook veel in Uden gewinkeld, maar dan pakt men doorgaans de auto.

Waarvoor gebruikt u de fiets?
De sociale functie van de fiets wordt hier onderstreept met relatief hoge percentages voor visites. Met name ook het behoorlijk hoge aandeel recreatief/sportieve gebruik verdient alle aandacht bij verbetering van de
fietsinfrastructuur, vooral ook in het buitengebied en de verbindingen naar de omliggende plaatsen en gebieden.

Wat zijn voor u als fietser de grootste ergernissen?
Genoemd worden slechte fietspaden, gebrek aan fietspaden, onduidelijke situaties en straatverlichting.

Kunt u aangeven waar voor u als fietser de grootste knelpunten in uw dorp zijn?
Bij deze open vraag konden maar liefst 427 opmerkingen worden opgetekend.

De top tien van gemaakte opmerkingen uitgelicht:
- Het centrum van Heesch, 45 keer genoemd
- Laar en Wijen in Nistelrode, 31 keer genoemd
- Kruising Nistelrodeseweg - Hoogstraat in Heesch, 19 keer genoemd
- De Hoofdstraat in Heeswijk-Dinther, 18 keer genoemd
- De Dinthersewег,16 keer genoemd
- De rotonde ‘’t Kruispunt’ Heesch, 14 keer genoemd
- De Schoonstraat in Heesch, 13 keer genoemd
- Ontbrekende fietspaden,10 keer genoemd
- De verlichting in het buitengebied, 8 keer genoemd
- Slechte bermen, 4 keer genoemd.

Aanbevelingen
De werkgroep Aangenaam Fietsen doet in haar publicatie de volgende suggesties:
- Er dient prioriteit gegeven te worden aan het omleiden van het doorgaand verkeer in de dorpen Heesch, Nistelrode en Heeswijk Dinther.
- ‘t Dorp in Heesch nabij de fontein en in Nistelrode deels ’t Laar en Wijen afsluiten voor snelverkeer.
- Kruising Hoogstraat - Nistelrodeseweg afsluiten met uitzondering van fietsers en busbaan. Weg over stationsplein
- Inrichting Hoofdstraat Heeswijk-Dinther herzien.
- Straten die veelvuldig door fietsers gebruikt worden dienen fietsstraten te worden. Dit moet in ieder geval zo zijn rond scholen en sportvelden.
- In Heeswijk-Dinther moeten verschillende fietsroutes in de vorm van fietsstraten en fietspaden richting
- Plein 1969 gaan en dienen drukke scholierenroutes eveneens fietsstraten te worden.
- Smallere buitenwegen alle voor bestemmingsverkeer en vrij van landbouwvoertuigen opdat hier veilige fietsroutes ontstaan.
- Daar waar maar enigszins mogelijk dienen fietsstroken en fietssuggestiestroken vervangen te worden door – vrijliggende – fietspaden. Fietssuggestiestroken moeten sowieso fietsstroken worden, zulks vanwege hogere mate van veiligheid en ook vanwege de juridische status.
- Parkeren op de trottoirs aanpakken.
- Smalle straten herinrichten als éénrichtingsverkeer of woonerf.
- Aandacht voor obstakels en zicht-ontnemende elementen.
- Betere straatverlichting in het buitengebied.
- Breedtes fietspaden aanpassen aan geldende richtlijnen.
- Conditie fietspaden.

Bovenstaande ideeën worden meegenomen in het bepalen van de ambities en speerpunten van de Mobiliteitsvisie. In de volgende fase van het plan, het Mobiliteitsplan, wordt nader ingegaan op de toekomstige netwerken van de verschillende vervoerswijzen (waaronder lopen en fietsen) en worden de specifieke wegen en kruispunten beschouwd.

Veiligheid en leefbaarheid buitengebied Bernheze (gemeente Bernheze)

Om een beter beeld te krijgen van de beleving van de inwoners en ondernemers van de leefbaarheid en veiligheid in het buitengebied, is een enquête uitgezet bij alle (1.825) adressen in het buitengebied van Bernheze. Op 414 adressen is een bedrijf gevestigd, veelal een agrarisch bedrijf, maar er kunnen natuurlijk ook mensen wonen. Deze groep wordt geduid als ‘de ondernemers’. De overige 1.411 adressen zijn woonadressen zonder bedrijf. Deze groep wordt aangeduid als ’de bewoners’. Uiteindelijk zijn er 483 enquêtes ingevuld, een respons van 26%. Dat betekent dat bij één op de vier adressen een enquête is ingevuld. Daarvan is bijna een kwart ondernemer en drie kwart bewoner. De enquête kon online (55%) of op papier (45%) worden ingevuld.

Relevante onderzoeksresultaten op het gebied van mobiliteit:

- Het wonen in de buurt wordt erg positief gewaardeerd. Bijna de helft van de bewoners geeft een 9 of hoger hiervoor (46%) en nog eens ruim een derde een 8 (36%). Slechts 4% geeft een onvoldoende hiervoor.
- Over het werken zijn ondernemers eveneens vaak positief. De helft geeft hiervoor een 8 (52%), maar slechts 5% vindt dit een onvoldoende waard (5%).
- Ook is er een overwegend positieve waardering voor de sfeer, de leefbaarheid, de rust in de buurt en de (sociale) veiligheid. Zo geeft ruim twee derde de sfeer in de buurt een 8 of hoger (69%), zes op de tien de leefbaarheid (60%), iets meer dan de helft voor de rust in de buurt (52%) en bijna de helft voor de (sociale) veiligheid (48%).
- Over de inrichting van de openbare ruimte zijn de meningen meer verdeeld, maar ook hierbij overheerst het positieve oordeel (37% 8 of hoger tegenover 24% die een onvoldoende geeft). Wanneer het gaat om het onderhoud van de openbare ruimte (resp. 23% en 36%) en de verkeersveiligheid (resp. 20% en 43%) zijn respondenten vaker negatief dan positief gestemd hierover.
- In het buitengebied komen te hard rijden (53% vaak en 37% soms) en rommel op straat of in het groen (43% vaak en 39% soms) het meest voor. 90% van de respondenten geeft dus aan dat hardrijden (soms of vaak) een belangrijk probleem is in het buitengebied. Daarmee is het voor bewoners en ondernemers de grootste vorm van overlast. Dit zijn ook de problemen waarvan bewoners vinden dat die met voorrang worden aangepakt.



Foto gemaakt door W. Roefs



DEEL B:
Mobiliteitsvisie Bernheze 2040

Eenduidige en toegankelijke wegen en paden

Ruimte voor initiatieven maatwerkvervoer

Ruimte voor deelvervoer

Behoud en versterking OV

Ambitie 1: Iedereen kan meedoen

Toekomstbestendigheid parkeren en duurzame mobiliteit

Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkeling

Benutten potentie lopen en fietsen

Verlagen van verkeersdruk in de kernen

Ambitie 2: Leefbare Kernen

PARK

Ambitie 3: Veilig en bereikbaar buitengebied

Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen

Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet

Faciliteren transitie lanbouw

Beheer en onderhoud



Foto gemaakt door J. Brachel

5 MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040

Mobiliteitsvisie Bernheze 2040 – Keuze voor vooruitgang

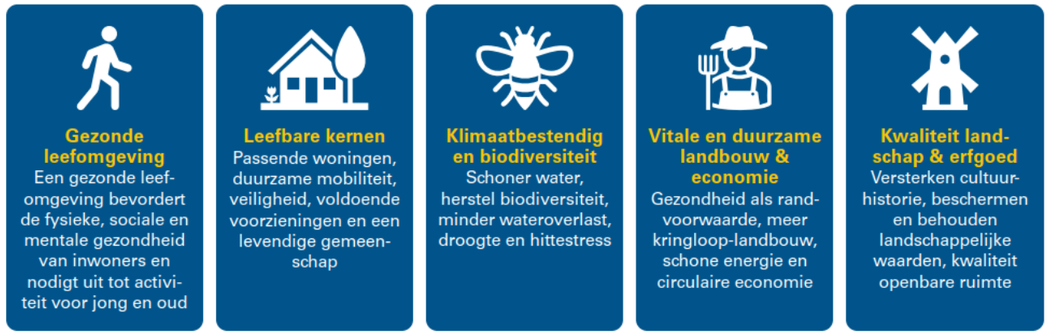
5.1 Inleiding

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. De ambities en speerpunten van deze Mobiliteitsvisie ondersteunen de richting die de Omgevingsvisie heeft ingezet. Mobiliteit is daarmee één van de uitwerkingen van de Omgevingsvisie.

De ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit tot 2040 zijn bepaald op basis van de koers die met de Omgevingsvisie is ingezet. De volgende paragrafen geven een visie op het gebied van mobiliteit in de vorm van ambities en speerpunten. Elk van deze ambities en speerpunten draagt bij aan de thema's en doelstellingen uit de Omgevingsvisie. Om dit inzichtelijk te maken, benoemen wij per ambitie aan welke thema's uit de Omgevingsvisie deze bijdraagt.

De ambities en speerpunten zullen de basis vormen om in de volgende fase van het plan, het Mobiliteitsplan, concrete acties te bepalen.

De vijf thema's van Bernheze



Afbeelding 8 Thema's Omgevingsvisie Bernheze

5.2 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. Toegang tot mobiliteit is daarin zeer belangrijk. Wij vinden het belangrijk dat iedereen, ongeacht hun achtergrond, toegang heeft tot mobiliteit én zich goed en veilig kan verplaatsen. In Bernheze betekent dat onder andere dat het huidige openbaar vervoer behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Daar waar de bus niet komt, is ruimte voor goede alternatieven zoals deelvervoer en andere initiatieven voor maatwerkvervoer. Daarnaast zijn de wegen, fietspaden en voetpaden toegankelijk voor alle doelgroepen en vervoerswijzen. Mensen in een rolstoel, slechtzienden en ouderen op een e-bike: bij ons kan iedereen meedoen.

Met onderstaande speerpunten dragen wij bij aan het thema 'Gezonde leefomgeving' uit de Omgevingsvisie.

5.2.1 SPEERPUNT 1A. **Behoud en versterking openbaar vervoer**

In de landelijke regio staat traditioneel openbaar vervoer steeds vaker onder druk. Buslijnen worden gestrekt of zelfs helemaal geschrapt. Dit zorgt ervoor dat doelgroepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer worden beperkt in hun vrijheid. De gemeente Bernheze zet zich er de komende jaren voor in dat de kernen die nu per openbaar vervoer bereikbaar zijn, hun haltes en buslijnen behouden.

Vanuit de provincie Noord-Brabant wordt nagedacht over de toekomst van het openbaar vervoer.
Met een nieuw netwerk van snelle 'Bus Rapid Transit' (BRT) lijnen wordt de Meierij beter bereikbaar. De gemeente Bernheze is één van de gemeenten in de regio zonder treinstation; de inwoners én arbeidsplaatsen zijn daarom afhankelijk van busvervoer. Wij zetten in op een BRT-halte die de inwoners en arbeidsplaatsen van de kernen en het buitengebied bedient. Een mogelijke locatie is een toekomstige nieuwe mobiliteitshub aan de rand van Nistelrode, langs de A50. Op deze hub komen, naast snel busvervoer naar regionale bestemmingen, verschillende vormen van (deel)vervoer en voorzieningen samen.

Hoewel de gemeente Bernheze geen eigen treinstation heeft, ligt de gemeente voor een deel in het verzorgingsgebied van het nabijgelegen intercitystation Oss. In de toekomst benutten wij de potentie van dit station volledig. Zo bieden wij treinreizigers goed voor- en natransport naar bestemmingen in Bernheze, bijvoorbeeld in de vorm van goede en directe fietspaden naar het station.

5.2.2 SPEERPUNT 1B.

Ruimte voor deelvervoer en initiatieven maatwerkvervoer

Sommige plekken in de gemeente, zoals Loosbroek en het buitengebied, zijn per openbaar vervoer moeilijk bereikbaar. Om de inwoners, werknemers en bezoekers toch een alternatief te kunnen bieden, wakkert de gemeente de komende jaren initiatieven voor maatwerkvervoer aan. Door lokale initiatieven te ondersteunen, blijven ook de kleinere kernen van Bernheze bereikbaar.

Deelmobiliteit kan een alternatief bieden voor de eigen eerste of 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.

5.2.3 SPEERPUNT 1C.

Eenduidige en toegankelijke wegen en paden

De gemeente Bernheze bestaat uit verschillende kernen en een uitgestrekt buitengebied. De kernen en het buitengebied van Bernheze zijn verbonden met vele kilometers wegen en paden. De wegen, kruispunten, fietspaden en voetpaden zijn niet overal op dezelfde wijze ingericht. De komende jaren richten wij deze zo eenduidig mogelijk in. Dit zorgt voor herkenbaarheid voor weggebruikers en lost verkeersveiligheidsknelpunten in de kernen op. Ook zorgt dit er bijvoorbeeld voor dat langs de wegen binnen de kom altijd voldoende fiets- en voetpaden aanwezig zijn. Wij volgen daarbij de landelijke richtlijnen en stemmen dit tevens af met omliggende gemeenten.

Het is daarnaast belangrijk dat alle doelgroepen, waaronder jongeren, ouderen en mindervaliden, gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Brede voetpaden zijn toegankelijk voor mensen met een rolstoel, schoolgaande jeugd op de fiets heeft geen last van hobbelige fietspaden en ouderen kunnen gemakkelijk de bus instappen. Om dit te bereiken, zet de gemeente de komende jaren extra in op de toegankelijkheid van de wegen, straten, fietspaden en voetpaden. Dan kan iedereen zonder hinder veilig aankomen op de bestemming.

5.3 Ambitie 2. Leefbare kernen

We creëren aantrekkelijke kernen waar het fijn wonen is voor alle leeftijden, door innovatief, groen en compact te bouwen en te ondernemen. Komende jaren hebben we een forse woningbouwopgave. Het is belangrijk om deze opgave te combineren met behoud en versterking van aantrekkelijke kernen, waar het prettig wonen is. De verkeersdruk in sommige kernen is (te) hoog en wij nemen komende jaren maatregelen om deze te verlagen. Daarnaast zien wij lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijzen die het straatbeeld in de kernen bepalen. De auto en ander gemotoriseerd verkeer zijn er te gast en passen zich aan. Hiermee vergroten wij het aandeel duurzame verplaatsingen te voet of met de fiets binnen de gemeente. In het kader van de woningbouwopgave zorgen wij dat nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn voor álle vervoerswijzen, met oog voor de bereikbaarheid en veiligheid van langzaam verkeer. Wij richten onze wegen en paden zo eenduidig mogelijk in. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Tot slot zorgen wij voor goede parkeervoorzieningen en dragen wij bij aan de overgang naar elektrisch verkeer.

Met onderstaande speerpunten dragen wij bij aan de thema's 'Gezonde leefomgeving', 'Leefbare kernen' en 'Klimaatbestendig en biodiversiteit' uit de Omgevingsvisie.

5.3.1 SPEERPUNT 2A.

Verlagen van verkeersdruk in de kernen

Als het druk is op het hoofdweggennet, zoekt doorgaand personenauto's en (zwaar) vracht- en landbouwverkeer een alternatieve route. Met een centrale ligging tussen de rijkswegen A59, A50 en provinciale weg N279 en een fijnmazig netwerk bieden de gemeentelijke wegen van Bernheze een alternatief voor dit verkeer. Hierdoor zorgen personenauto's en (zwaar) vracht- en landbouwverkeer momenteel plaatselijk voor overlast. In de toekomst verlagen wij de verkeersdruk in de kernen en bestrijden wij daarmee de overlast. Dit doen wij door (zwaar) verkeer waar mogelijk buiten de kernen te leiden.

Op gemeentelijke wegen bepalen wij een wensaantal voertuigbewegingen per type weg en nemen wij maatregelen om deze wegen minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand (sluip)verkeer. Als de wegen in de kernen het niet toelaten om het verkeer met een herkomst of bestemming in de desbetreffende kern goed en veilig af te wikkelen, onderzoeken wij of er alternatieve wegen mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van randwegen.

5.3.2 SPEERPUNT 2B.
Benutten potentie lopen en fietsen als volwaardige vervoerswijze

In de afgelopen jaren hebben de fietser en de voetganger in Bernheze niet altijd de aandacht gekregen die zij verdienen. Dit terwijl veel verplaatsingen binnen de gemeente prima te voet of met de (elektrische) fiets kunnen worden afgelegd. Dit draagt bij aan het verlagen van de verkeersdrukte in de kernen en zorgt dat onze inwoners gezond en vitaal blijven. Met nieuwe infrastructuur, zoals lokale fietspaden en mogelijke regionale (snel)fietsroutes, maken wij het nog aantrekkelijker om met de fiets op pad te gaan. In de kernen zijn de fietser en voetganger de hoofdvervoerswijze, de auto komt er op de tweede plaats en is er dus te gast. Daarmee zorgen wij dat langzaam verkeer zich prettig en veilig door onze gemeente kan bewegen. Dit alles zorgt ervoor dat het aandeel verplaatsingen met de fiets binnen de gemeente groter wordt (modal shift), wat bijdraagt aan onze duurzaamheidsdoelstellingen.

5.3.3 SPEERPUNT 2C.
Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen

In Bernheze wordt gebouwd aan de toekomst. 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. Bereikbaarheid en mobiliteit wordt een van de belangrijkste voorwaarden voor de locatiekeuze van ruimtelijke ontwikkelingen. Zo gebruiken wij bijvoorbeeld het verzorgingsgebied van intercitystation van Oss als zoekgebied voor nieuwe woningbouw in Heesch en Nistelrode. Op deze locaties reizen toekomstige bewoners niet alleen met de auto, maar ook met het openbaar vervoer en de fiets.

Als een locatie 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 MaaS (bijvoorbeeld deelmobiliteit), dan de Personenauto. Dit is direct terug te zien in het straatbeeld. In woonwijken en bedrijventerreinen liggen directe loop- en fietsroutes naar de dorpscentra.

In 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.

5.3.4 SPEERPUNT 2D.
Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit

Parkeeroverlast in de kernen gaan wij tegen door bestaande parkeerplaatsen zo goed mogelijk te benutten en parkeren op afstand mogelijk te maken, bijvoorbeeld in combinatie met een regionale Mobiliteitshub. Er worden steeds minder auto’s met traditionele verbrandingsmotor verkocht. Daarom plaatsen wij actief nieuwe laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Daarmee ondersteunen wij de elektrificatie van het wagenpark en dragen wij bij aan de verduurzaming van mobiliteit in Bernheze.

5.4 Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied

Bernheze is een trotse en vitale agrarische gemeente. Lokale sterke bedrijven zorgen voor werkgelegenheid en innoveren voortdurend. De agrarische sector verandert de komende tijd. Daarnaast staat de sector voor nieuwe uitdagingen, zoals stikstof, mest, klimaat, energie, biodiversiteit en circulariteit. Ook op het vlak van mobiliteit spelen vraagstukken, zoals het voorzien in de mogelijke toename van verkeersstromen als gevolg van veranderingen in de landbouw.
De verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers in combinatie met (zwaar) landbouwverkeer is in de kernen een belangrijk aandachtspunt, evenals het verminderen van sluipverkeer over deze wegen. Dit geldt overigens net zo goed voor de wegen in het buitengebied. Tot slot vergt het fijnmazige netwerk van wegen in het buitengebied het nodige beheer en onderhoud, zeker als daar zware landbouwvoertuigen gebruik van maken. De gemeente Bernheze maakt de komende jaren werk om dit beheer en onderhoud te richten op wegen waar de noodzaak het hoogst is.

Met onderstaande speerpunten dragen wij bij aan de thema’s ‘Gezonde leefomgeving’, ‘Klimaatbestendig en biodiversiteit’, ‘Vitale en duurzame landbouw & economie’ en ‘Kwaliteit landschap & erfgoed’ uit de Omgevingsvisie.

5.4.1 SPEERPUNT 3A.

Veilige fiets- en loopverbinding(en) tussen de kernen

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. De gemeente zet de komende jaren in op autoluwe, 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. Deze routes sluiten we zo goed mogelijk aan op de wegen en paden in de kernen van Bernheze.

Dit alles maakt het aantrekkelijker om voor verplaatsingen binnen de gemeente de fiets te pakken, wat de verkeersdruk vermindert en leefbaarheid vergroot. We zorgen dat forenzen en scholieren zich veilig per fiets kunnen verplaatsen en geven een boost aan het aantrekken van meer recreatieve fietsers en wandelaars naar de gemeente. Waar mogelijk zoeken we combinatiemogelijkheden met andere recreatieve netwerken, zoals fietsknooppuntenroutes en ruiterroutes. Een aandachtspunt voor verbindingen door het buitengebied is de barrièrewerking voor flora en fauna; hier worden passende maatregelen tegen genomen.

5.4.2 SPEERPUNT 3B.

Faciliteren transitie landbouw

De agrarische sector van Bernheze is in 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. De gemeente Bernheze faciliteert deze transitie, 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 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.

5.4.3 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 sluipverkeer op het onderliggend gemeentelijk wegennet tegen te gaan. Waar nodig en mogelijk waarderen wij de doorgaande functie van deze gemeentelijke verharde én onverharde wegen af, zodat deze alleen nog bestemd zijn voor het lokale en recreatieve verkeer. Waar mogelijk verbeteren wij de aansluitingen op het hoofdwegennet, om het verkeer zo snel en direct mogelijk af te wikkelen. Ondersteunend hierop gaan wij regionaal aan de slag met een werkgevers- en bewonersaanpak, om ook daar de inzet van duurzame mobiliteit te verhogen en de toenemende druk op de rijkswegen af te vlakken.

5.4.4 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. 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 wandelpanden op het gewenste kwaliteitsniveau. Dat betekent kwalitatieve en veilige wegverharding, zandpaden en bermverharding op wegen waar dat het meest nodig is, bijvoorbeeld op hoofdlandbouwroutes. Tot slot zetten wij onze innovatieve wijze van adaptief wegbeheer voort. Daarmee waarborgen wij de verkeersveiligheid tegen lagere kosten.

5.5 Overzichtstabel ambities en speerpunten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle ambities en speerpunten die in deze Mobiliteitsvisie zijn behandeld.

MOBILITEITSVISIE BERNHEZE 2040 – KEUZE VOOR VOORUITGANG	
Ambities	Speerpunten
Ambitie 1. Iedereen kan meedoen	1A. Behoud en versterking openbaar vervoer
	1B. Ruimte voor deelvervoer 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 ¦etsen als volwaardige vervoerswijze
	2C. Goede ontsluiting ruimtelijke ontwikkelingen
	2D. Toekomstbestendig parkeren en duurzame mobiliteit
Ambitie 3. Veilig en bereikbaar buitengebied	3A. Veilige ¦ets- en loopverbindingen¦ tussen de kernen
	3B. Faciliteren transitie landbouw
	3C. Verminderd sluipverkeer onderliggend wegennet
	3D. Beheer en onderhoud

Tabel 3 Overzicht ambities en speerpunten Mobiliteitsvisie Bernheze 2040



Bijlagen

Foto gemaakt door R. van der Sommen

B1 RESULTAAT MOBILITEITSENQUÊTE SAMENGEVAT

Persoonskenmerken
De mobiliteitsenquête is ingevuld door 408 personen. Het totaal aantal inwoners van de gemeente Bernheze in 2023 is 32.266 (bron: gemeente Bernheze). Dat betekent een respons van afgerond 1,3% van het totaal aantal inwoners van de gemeente.
- De leeftijdsgroepen vanaf 26 tot 75 jaar zijn goed vertegenwoordigd in de enquêteresultaten. De jongere (13 tot 25 jaar) en oudere (75 jaar en ouder) leeftijdsgroepen zijn met deze online-enquête minder goed bereikt.
- Inwoners uit de kernen Heesch, Nistelrode, Vorstenbosch en Loosbroek zijn goed vertegenwoordigd in de enquête. Ook de kern Heeswijk-Dinther en het buitengebied zijn goed vertegenwoordigd, zij het met een relatief laag aantal respondenten ten opzichte van het totaal aantal inwoners.

Keuze vervoerswijze en redenen
In de enquête is gevraagd of de respondenten gebruik maken van bepaalde vervoersmiddelen om zich binnen de gemeente te verplaatsen naar een bestemming. Per vervoerswijze is aangegeven waarom mensen er wel of geen gebruik van maken.

Lopen
327 respondenten geven aan wel eens naar een bestemming binnen de gemeente te lopen; 326 respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven. 73 respondenten lopen nooit naar een bestemming; 70 respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven.

Belangrijkste redenen om te lopen:
- Ik loop voor mijn lichamelijke gezondheid.
- Ik loop omdat de afstand kort is.
- Ik loop voor mijn mentale gezondheid.
- Ik vind lopen leuk.

Belangrijkste reden om niet te lopen:
- De afstand is te groot om te lopen.

Fietsen
359 respondenten fietst wel eens naar een bestemming binnen de gemeente; 358 respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven. 36 respondenten fietsen nooit naar een bestemming; 30 respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven.

Belangrijkste redenen om te fietsen:
- Ik fiets voor mijn lichamelijke gezondheid.
- Ik vind fietsen leuk.
- Ik fiets omdat het sneller is.

Belangrijkste reden om niet te fietsen:
Ik heb geen fiets.

Auto
363 respondenten reist wel eens met de auto naar een bestemming binnen de gemeente; alle respondenten hebben één of meerdere redenen gegeven. 26 respondenten reist nooit met de auto naar een bestemming; iedereen heeft een reden gegeven.

Belangrijkste redenen om de auto te gebruiken:
- Ik moet veel spullen meenemen.
- In de auto zit ik droog bij slecht weer.
- De afstand is te ver voor een andere vervoerswijze.

Belangrijkste reden om niet met de auto te gaan:
- Ik heb geen auto.

Openbaar vervoer
92 respondenten reist wel eens met het openbaar vervoer naar een bestemming binnen de gemeente; alle respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven. 297 respondenten reist nooit met het openbaar vervoer naar een bestemming; 285 respondenten hebben één of meerdere redenen hiervoor gegeven.

Belangrijkste reden om het openbaar vervoer te kiezen:
- Ik kies het openbaar vervoer vanwege het gemak.

Belangrijkste redenen om niet met het openbaar vervoer te reizen:
- Het openbaar vervoer brengt mij niet waar ik moet zijn.
- Ik vind de reistijd met het openbaar vervoer te lang.
- Ik kan niet vertrekken wanneer ik wil.
- Het openbaar vervoer is te duur.

Keuze vervoerswijze per motief

De inwoners van de gemeente Bernheze zijn voor verschillende motieven (school, werk, sport/vereniging en winkelen) gevraagd naar gebruik van de diverse vervoerswijzen. Daarbij is per motief gevraagd naar de eerste én de tweede keuze qua vervoerswijze.

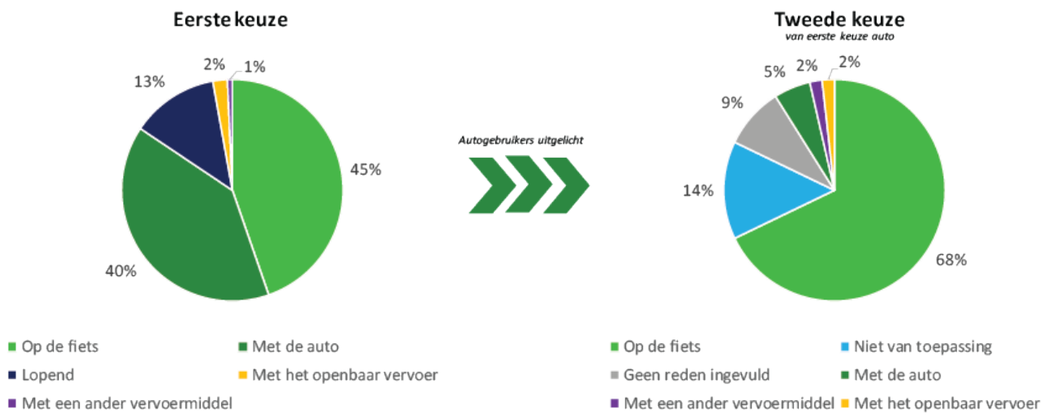
Reizen naar werk

Bij woon-werkverkeer wordt de auto het meest gebruikt. 67% van de respondenten geeft aan dat de auto voor deze verplaatsing de favoriete vervoerswijze is. Van deze respondenten geeft 44% aan voor hun woon-werkverplaatsing ook geen ander alternatief te zien. Voor 34% van de respondenten met de auto als primaire vervoerswijze naar werk, is de fiets de tweede keuze. Voor 7% is het openbaar vervoer de tweede keuze. Dit toont aan dat er potentie ligt voor deze vervoerswijzen, als alternatief voor de auto.

Afbeelding 12 Keuze vervoerswijze motief werk

Reizen naar school

Voor school-thuisverkeer zijn lopen en fietsen naast de auto ook populaire vervoerswijzen. 40% van de respondenten geeft aan de auto als eerste keuze te hebben als vervoerswijze naar school. Voor 45% van de respondenten is dit de fiets, 13% van de respondenten geeft aan het liefst lopend hun kind naar school te brengen. Van de respondenten die de auto als eerste keuze aangeven, zegt ruim 68% dat de fiets hun tweede keuze is. Dit toont aan dat er potentie ligt voor deze vervoerswijze, als alternatief voor de auto.



Afbeelding 13 Keuze vervoerswijze motief school

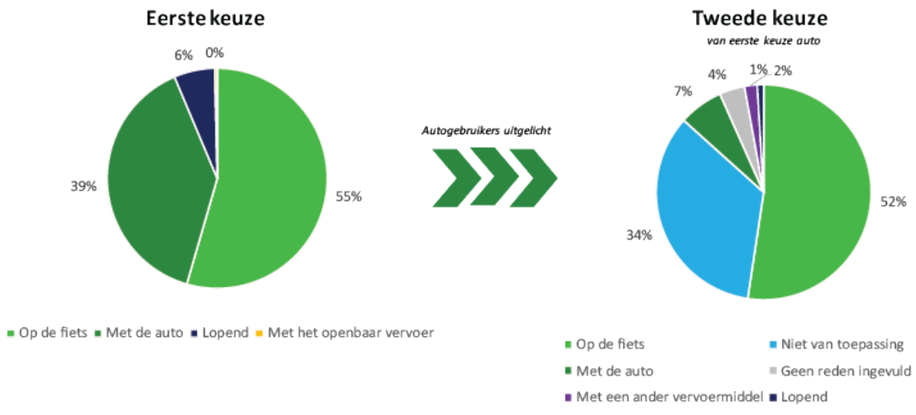
Reizen naar winkelen¦boodschappen doen

Voor het motief winkelen is de auto de belangrijkste eerste keuze (61%). Ruim een derde van de respondenten (34%) geeft aan de boodschappen het liefst met de fiets te doen. Daarnaast geeft een klein aandeel (5%) lopen als eerste keuze om boodschappen te doen. Van de respondenten die de auto als eerste keuze hebben, heeft een groot deel (63%) de fiets als tweede keuze.

Afbeelding 14 Keuze vervoerswijze motief winkelen/boodschappen doen

Reizen naar sport¦vereniging

Voor de verplaatsingen richting sport/verenigingen is de fiets de belangrijkste eerste keuze als vervoerswijze (55%). Een aandeel respondenten van 39% heeft de auto als eerste vervoerswijze. Het gebruik van andere vervoerswijzen is bij dit motief verwaarloosbaar (slechts 6% te voet). Van de respondenten die de auto als eerste keuze aangeeft, zegt 52% dat de fiets hun tweede keuze is. Dit geeft een grote potentie van deze vervoerswijze voor het reizen naar de (sport)vereniging weer.

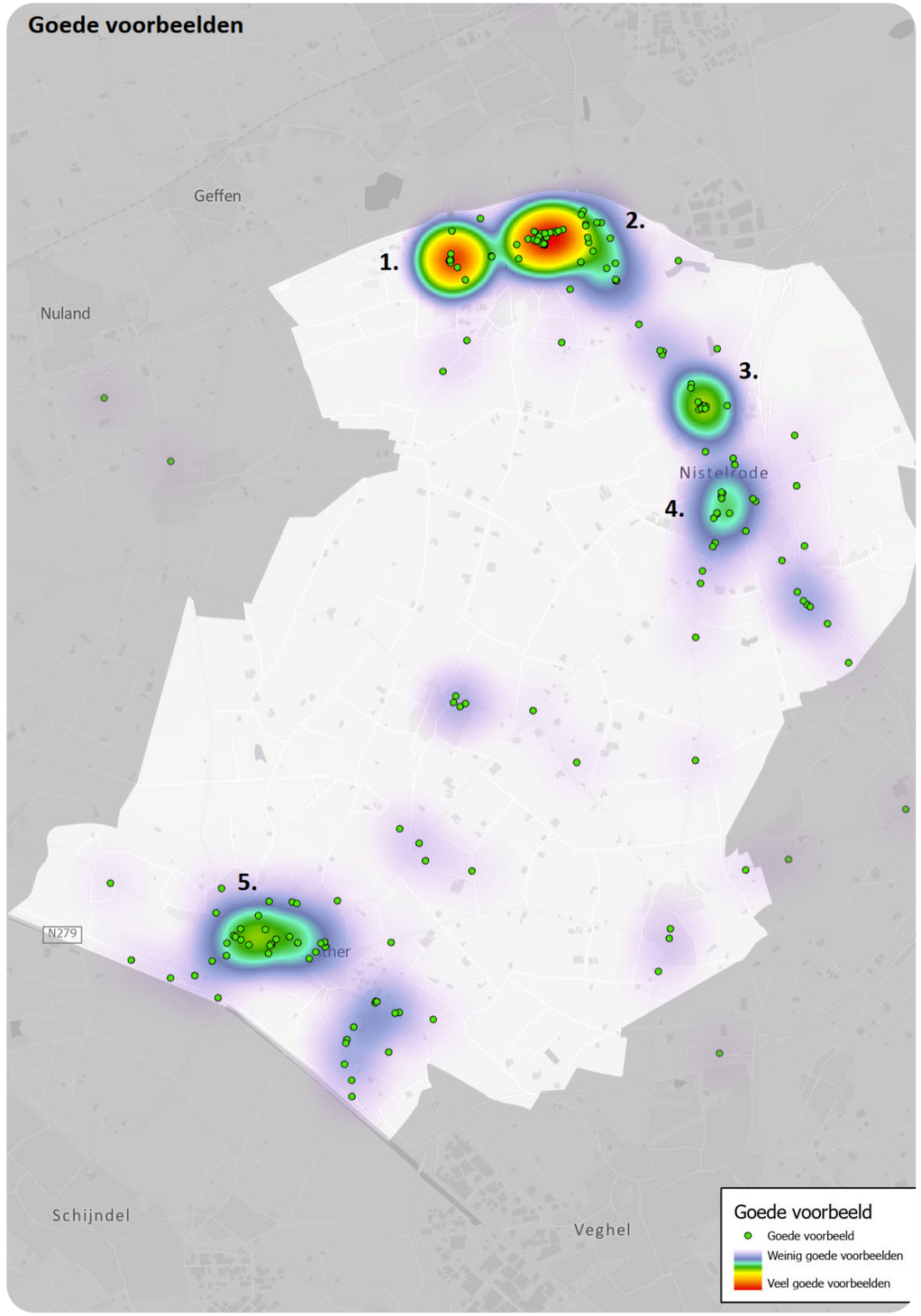


Afbeelding 15 Keuze vervoerswijze motief sport/vereniging

Goede voorbeelden en knelpunten

Respondenten van de online-mobiliteitsenquête hadden de mogelijkheid om goede voorbeelden en knelpunten op het gebied van mobiliteit op kaart aan te geven. Daarbij kon men de reden van het goede voorbeeld of het knelpunt aangeven. 120 respondenten hebben in totaal 201 goede verkeerssituaties aangegeven in de gemeente. 262 respondenten hebben in totaal 751 verkeersknelpunten in de gemeente aangegeven. Onderstaande figuren geven de zogenaamde ‘heatmaps’ van goede voorbeelden en knelpunten. Deze heatmaps geven een beeld van de locaties met de meeste meldingen.

Specifieke locaties en redenen van goede voorbeelden worden in de volgende fase van het plan (Mobiliteitsplan) nader bekeken. Voor de Mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste goede voorbeelden zich volgens de inwoners van Bernheze in en rond de kernen Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther bevinden. De belangrijkste redenen zijn overzichtelijkheid en de goede fietsvoorzieningen (‘Je kan hier prettig fietsen’).

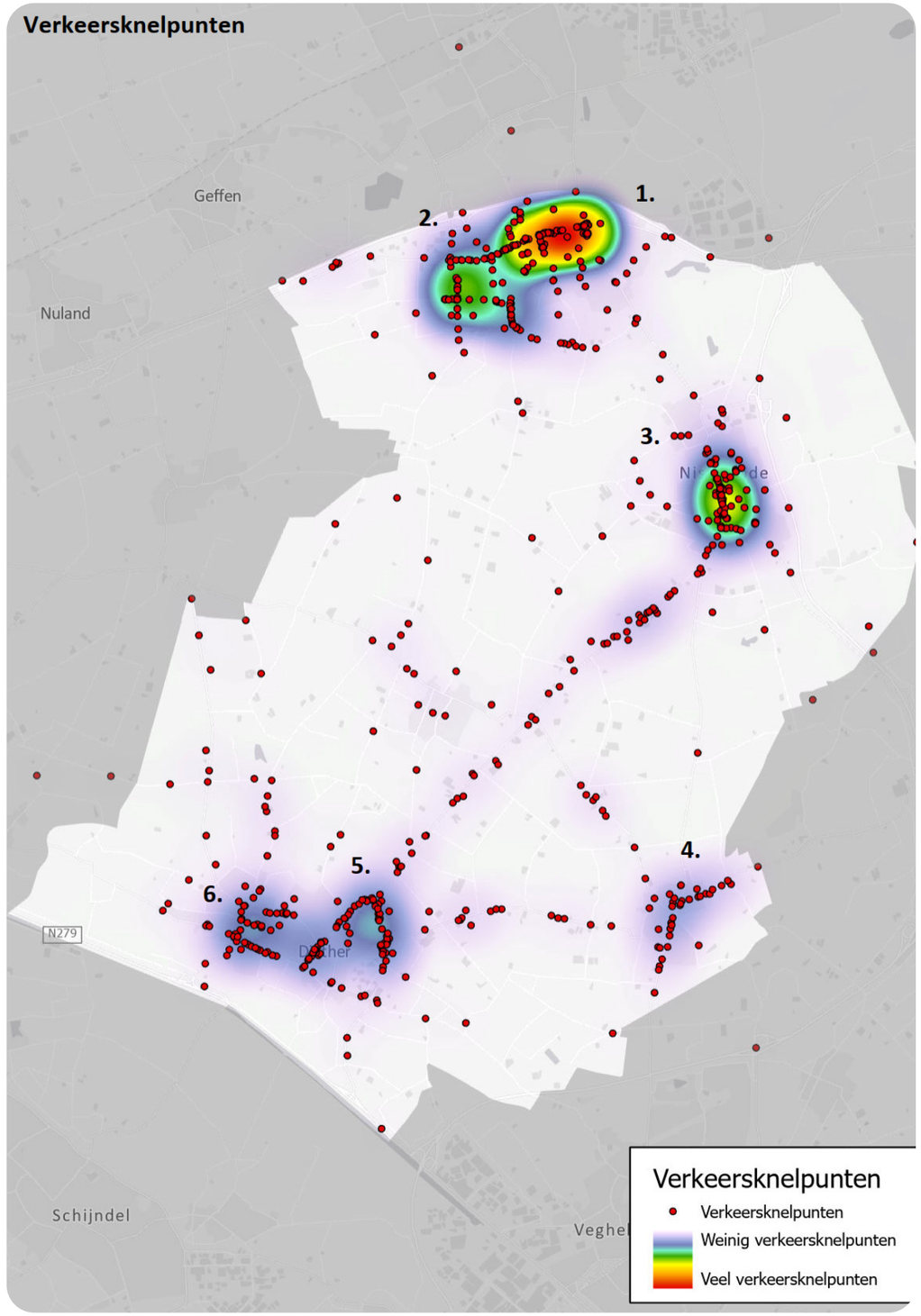


Afbeelding 16 Keuze vervoerswijze motief sport/vereniging

Verkeersknelpunten

Specifieke locaties en redenen van verkeersknelpunten worden in de volgende fase van het plan (Mobiliteitsplan) nader bekeken. Voor de Mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste verkeersknelpunten zich volgens de inwoners bevinden in en rond de kernen Heesch, Nistelrode, Heeswijk-Dinther en Vorstenbosch. Daarnaast vormen de wegen in het buitengebied een knelpunt, waarbij de Dinntherseweg 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).

In de mobiliteitsenquête is tevens gevraagd naar veel gebruikte loop- en fietsroutes van en naar verschillende bestemmingen. Het resultaat hiervan wordt in de volgende fase, het Mobiliteitsplan, gebruikt als inpunt voor de beleidsopgaven en toekomstige netwerken.



Afbeelding 17 Heatmap verkeersknelpunten

B2 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE 2023

20231213-BEH039-Rapportage Mobiliteitsenquête gemeente Bernheze v2.0

B3 OPBRENGST WERKATELIERS

Deze bijlage geeft een samenvatting van de opbrengst van de volgende drie werkateliers die in het kader van deze Mobiliteitsvisie zijn georganiseerd:

- Werkatelier Beleidsmakers gemeente 10 oktober 2023
- Werkatelier gemeenteraad en participatiegroep 18 december 2023
- Werkatelier middelbare scholieren Bernrode 28 november 2023

Beleidsmakers

Wat gaat goed:

- Bestaande snelfietsroutes zijn fijn en goed.
- De fiets- en busverbinding naar het intercitystation Oss is goed.
- De gemeente ligt goed ontsloten, gemakkelijk met de auto te bereiken (randweg, snelweg, N-weg).
- Blauwe zone wordt goed aan gehouden en zorgt voor minder overlast.
- Fijn dat er heel weinig verkeerslichten in de gemeente aanwezig zijn.
- Bereikbaarheid van het OV in de grote kernen is goed.
- Inrichting openbare ruimte rekening houden met toegankelijkheid van minder mobile doelgroep.

Punten van zorg:

- Onderlinge bereikbaarheid kernen met de fiets is heel slecht, binnen de gemeente is de fiets dan ook een slecht alternatief voor de auto. Recreatief fietsen is niet te doen. Ook voor kinderen is het onveilig om naar school te fietsen.
- Veel doorgaand verkeer in de kernen, zorgt voor verkeersdrukte. Tijdens file snelweg maken mensen gebruik van de kernen als doorgang. Veel vrachtverkeer midden in de kernen waar het niet voor gemaakt is.
- Veel onoverzichtelijke kruisingen in het buitengebied.
- Wegen in het buitengebied zijn slecht onderhouden en niet geschikt voor het verkeer dat erdoorheen komt. Fiets wordt hier gemengd met zwaar verkeer.
- Er ligt vooral focus tussen dorpen buiten de kernen, binnen de kern is er weinig aantrekking tot elkaar.

Voorgestelde acties:

- Stimuleer het fietsgebruik binnen de gemeente door het aanleggen van directe en veilige fietsverbindingen.
- Ondergrondse parkeerterreinen in de centra ontwikkelen.
- Snelfietspaden komen tussen de verschillende kernen.
- Maak centrale pakketpunten zodat niet heel de dag alle straten vol staan met pakketbusjes.

De beleidsmakers van de gemeente Bernheze maken zich vooral zorgen over de buitengebieden van de gemeente en over het feit dat er veel zwaar verkeer dwars door de kernen heen rijdt. Als fietser is het niet te doen om van kern naar kern te gaan, hier is de infrastructuur niet op ingericht.

Raadsleden en participatiegroep

Wat gaat goed:

- Snelfietsroutes in de gemeente zijn heel fijn.
- Op veel punten wordt de fietser goed gescheiden van de auto.
- Vanuit Heesch en Nistelrode is de fietsverbinding naar station Oss fijn, waardoor er ook vaker hiernaartoe gefietst wordt in plaats van dat de auto gebruikt wordt.
- Het parkeren van de auto in de kernen is goed geregeld.
- De bereikbaarheid van de kernen is fijn dankzij ligging snelwegen, N-wegen en randweg.
- Op veel plekken worden (snelheidsremmende) verkeersmaatregelen toegepast, de veranderingen die worden gedaan zijn over het algemeen heel positief.

Punten van zorg:

- Zwaar verkeer door de kernen heen rijden.
- Bermen in het buitengebied.
- Onduidelijke parkeergebieden en hoeveelheid parkeren, mensen weten niet dat het er is.
- Veel sluipverkeer door files op de snelweg.
- Straten waar 30 km gereden mag worden zijn niet ingericht als 30km-weg, er wordt veel te hard gereden door alle ruimte die er is.
- Verzakkingen in de weg door zware voertuigen.
- Slechte trottoirs waardoor mensen op de weg gaan lopen en het is niet geschikt voor mindervaliden.
- Hele donkere buitengebieden.

Voorgestelde acties:

- Betere verlichting voor fietsers.
- Betere fietsverbindingen tussen de verschillende kernen toevoegen of deze verbeteren.
- In het buitengebied de fietser en auto van elkaar proberen te ontvlechten, ook scheiden van fietsers en landbouwverkeer.
- Binnen de kernen minder ruimte aan de auto geven en meer aan de fietser en voetganger.
- Parkeren op afstand faciliteren, helemaal voor winkelketen Van Tilburg. Zorg dat er vanaf centrale punten met shuttlebussen naar de winkel wordt gereden.
- Maak mobiliteitshubs en zorg dat er vanaf hier snelfietsroutes komen de kernen in.
- Bevoorrading winkels niet meer doen door grote vrachtwagens, zorg dat er kleine wagens voor komen net zoals dit nu al in steden gebeurt.
- Bereikbaarheid als voorwaarde vestigingsbeleid.

De fietsinfrastructuur en parkeervoorzieningen in de gemeente zijn positief beoordeeld. Net als de beleidsmakers maken raadsleden en participatiegroepen zich zorgen over de buitengebieden en het feit dat de kernen gebruikt worden als doorgaande wegen. Ook de gebrekkige verkeersinrichting komt aan bod. Voorgestelde acties omvatten betere verlichting, scheiding van fietsers en landbouwverkeer, bevordering van alternatieve mobiliteit en het gebruik van mobiliteitshubs.

Middelbare scholieren

Wat gaat goed:

- Veel fietspaden losliggend langs de weg.
- Veel verbetering van fietspaden die niet als fijn worden ervaren.
- Ook verbeteringen op wegen die onprettig worden ervaren zoals bermen en asfalt.
- Busverbinding van Berlicum naar Heeswijk en van Nistelrode/Heesch naar Heeswijk.

Punten van zorg:

- Onderhoud van de omgeving (beter snoeien, beter asfalt, meer verlichting, minder kuilen, let op worteldruk).
- Veiligheidsmaatregelen moeten genomen worden, plaats spiegels op onoverzichtelijke punten en zorg dat mensen minder hard rijden (snelheidsremmende maatregelen).

Voorgestelde acties:

- Bewaakte fietsenstallingen.
- Betere verlichting op en langs fietspaden.
- Betere informatie van het OV.
- Meer busverbindingen aanleggen naar de kleinere dorpen.
- Zorgt dat er een kinderburgemeester komt, zodat kinderen vaker inbreng hebben in plannen van de gemeente. Laat de kinderen via een betere manier voor hen (school, posters, mail) weten dat er in de gemeente aan de weg gewerkt wordt, zo komen ze niet voor verassingen te staan tijdens hun rit naar school. Ook moeten kinderen beter ingelicht worden over verschillende onderwerpen zoals duurzaamheid.

De middelbare scholieren houden zich vooral bezig met de status van de fiets en OV in hun gemeente. De auto wordt ook genoemd, maar dan voornamelijk negatief. Ze houden zich veel bezig met duurzaamheid en willen graag af van de auto, ze vinden daarom dat de omgeving goed moet zijn voor de fietsers en dat het OV in de gemeente moet verbeteren. Houd daarbij ook rekening met de kleinere kernen.



Afbeelding 18 Impressie werkateliers

Algemene conclusie werkateliers

Na uitvoerige discussie en samenwerking tussen beleidsmakers, raadsleden & participatiegroepen en middelbare scholieren is er een breed gedragen mening ontstaan over mobiliteit binnen de gemeente. Hieronder volgt een samenvattende analyse van de bevindingen van de verschillende werkateliers; deze is opgedeeld in positieve aspecten, punten van zorg en voorgestelde acties.

Positieve aspecten:

- Fietsvriendelijke infrastructuur: middelbare scholieren prijzen de aanwezigheid van losliggende fietspaden langs wegen, evenals de verbeteringen aan fietspaden en wegen die als onprettig werden ervaren. De focus op duurzaamheid en de wens om af te stappen van autoafhankelijkheid wordt sterk benadrukt.
- Openbaar Vervoer (OV): zowel scholieren als beleidsmakers waarderen de busverbindingen, met specifieke aandacht voor routes van Berlicum naar Heeswijk en van Nistelrode/Heesch naar Heeswijk. Het positieve oordeel over de fietsverbinding naar station Oss onderstreept het belang van goed geïntegreerd openbaar vervoer.
- Bereikbaarheid en parkeren: beleidsmakers erkennen de goede bereikbaarheid per auto, met positieve vermeldingen van de randweg, snelwegen en N-wegen. Het naleven van de blauwe zone en de beheersing van verkeerslichten worden ook als positief ervaren.

Punten van zorg:

- Infrastructuur en veiligheid: zowel scholieren als beleidsmakers uiten bezorgdheid over het onderhoud van de omgeving, inclusief betere snoeiwerkzaamheden, asfaltkwaliteit, verlichting en snelheidsremmende maatregelen. Onoverzichtelijke kruisingen en slechte wegen in het buitengebied worden als zorgwekkend beschouwd.
- Verkeersdrukte en zwaar verkeer: beleidsmakers maken zich zorgen over doorgaand verkeer en vrachtverkeer in de kernen, wat leidt tot verkeersdrukte. Het zwaar verkeer in de buitengebieden en de vermenging ervan met fietsers zijn punten van zorg.

Voorgestelde acties:

- Fietsinfrastructuur en verlichting: verbeteringen aan fietsenstallingen, betere verlichting op fietspaden en directe, veilige fietsverbindingen worden voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren.
- Alternatieve mobiliteit en scheiding van verkeer: het scheiden van fietsers en landbouwverkeer, het bevorderen van mobiliteitshubs en het ontmoedigen van grote vrachtwagens voor bevoorrading zijn voorgestelde maatregelen om de mobiliteit te verbeteren.
- Betrokkenheid van jongeren: het idee van een kinderburgemeester en verbeterde communicatie met kinderen over gemeenteplannen wordt voorgesteld om jongeren meer betrokken te maken bij mobiliteitskwesties.

De algemene mening over mobiliteit in gemeente Bernheze toont een gezamenlijke bezorgdheid over verkeersveiligheid, infrastructuur en duurzaamheid. Positieve aspecten, zoals fietsvriendelijke voorzieningen en goede OV-verbindingen, worden erkend, maar er is een gedeelde roep om actie. Voorgestelde maatregelen richten zich op het verbeteren van fietsinfrastructuur, alternatieve mobiliteit en betere verlichting om een leefbare en duurzame mobiliteitsomgeving te bevorderen.



Afbeelding 19 Impressie werkateliers

