

Aangenaam Fietsen



Een rapport over de verkeerssituatie voor
voetgangers en fietsers in de gemeente Bernheze.

December 2023



Progressief
Bernheze

De oude fiets

*In het schuurtje staat zijn oude ros.
Hij krijgt hem niet meer voort getrapt
en is een tijd geleden afgestapt.
Vaarwel de weiden en het bos.*

*Eens had het noodlot toegeslagen
Genadeloos soms het verkeer.
Hij had daarna de kracht niet meer.
Beugels die zijn benen schragen.*

*Hij zou zo graag nog op de pedalen staan
en lekker langs de akkers toeren.
Met de boeren ouwehoeren.
Nu sloft hij achter de rollator aan.*

Henk Witte



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	4
1. Introductie	5
2. Samenvatting	6
3. Inleiding.....	10
4. Wat vooraf dient te gaan	13
4.1 Omgevingsvisie voor Brabant.....	13
4.2 De Omgevingswet.....	14
4.3 Brabants Toekomstbeeld Fiets	15
4.4 De Omgevingsvisie voor Bernheze.....	17
5. Werk aan de winkel.....	19
5.1 Voor de lange termijn: omdenken	19
5.2 Dertig kilometer regel.....	20
5.3 Pilot	21
6. Het onderzoek.....	22
6.1. De werkgroep	22
6.2. De enquête	22
6.3. Vragen en uitkomsten enquête.....	23
6.4. Waarnemingen	38
7. Conclusies en aanbevelingen	46
7.1 Heesch.....	46
7.2. Heeswijk-Dinther.....	56
7.3. Nistelrode.....	59
7.4. Loosbroek	62
7.5. Vorstenbosch.....	62
7.6. Buitenbied algemeen	62
8. Nawoord.....	65



1. Introductie

Sinds april van dit jaar kent de lokale politieke partij Progressief Bernheze de werkgroep “Aangenaam Fietsen”. Een werkgroep die zich vanaf die tijd bezig heeft gehouden met de situatie van het actief (langzaam) verkeer in de Gemeente Bernheze. De reden daarvan is dat Progressief Bernheze van oordeel is dat het actief verkeer, de voetganger en de fietser, meer en meer in het gedrang komt en te veel ondergeschikt is aan het snelverkeer. Doel van de werkgroep was het in kaart brengen van de situatie voor de fietser in de Gemeente Bernheze en aanbevelingen doen om de verkeerssituaties voor de voetganger en fietser te verbeteren en veiliger te maken.

Het rapport is in december 2023 opgeleverd, gepubliceerd en aangeboden aan wethouder Marius Tielemans (Mobiliteit en infrastructuur).



2. Samenvatting

De gemeente Bernheze stelt zich in haar nieuwe nog uit te ontwikkelen mobiliteitsplan de centrale vraag hoe de kernen leefbaar en bereikbaar te houden en hoe deze verbonden te houden met de stedelijke regio. Ze wil daarbij vooral het vizier richten op het actieve verkeer. Vooral dit laatste is een uitgangspunt dat Progressief Bernheze als muziek in de oren klinkt.

Wet- en regelgeving en beleidskaders

De werkgroep “Aangenaam Fietsen” heeft zich vooraf nadrukkelijk verdiept in relevante documentatie, rapporten en beleidsstukken zoals die voor gemeentes als uitgangspunten, de kaders dus, voor beleid en aanpak gelden. We noemen in dat verband de Omgevingsvisie voor Brabant, de Omgevingswet, Kennisportaal Klimaatadaptatie, Brabants Toekomstbeeld Fiets en de Omgevingsvisie voor Bernheze. De werkgroep heeft bij het ontwikkelen van een eigen visie en het uitwerken van aanbevelingen nadrukkelijk rekening gehouden met de kaders zoals die in de voornoemde dossiers zijn vastgelegd.

Kansen benutten

Naast verkeerstechnische kwesties heeft de werkgroep ook oog willen hebben voor bijkomende aspecten van de toekomstige infrastructuur. Zo zal de gemeente Bernheze ook de kansen die er liggen moeten weten te benutten. Onze gemeente bevindt zich in een regio waarin recreatie een nog veel belangrijker rol kan spelen dan het nu al doet. Zonder daarbij overigens schade te doen aan de eigenheid van het landschap. Ons buitengebied kan – in samenhang met Natuurgebied de Maashorst - een grote aantrekkingskracht op de fietsliefhebbers uitoefenen en een Walhalla zijn voor rustzoekers. Daar moet dan wel in de sfeer van de infrastructuur wat voor gebeuren, maar dat er een enorme kans ligt voor een verdere op (fiets)toerisme gerichte ontwikkeling, waarvan ook onze middenstanders mee kunnen profiteren en met wellicht zelfs hier en daar nieuwe (toekomst)mogelijkheden voor de agrarische sector, moge duidelijk zijn.

Deskundigheid: De fietsersbond

De werkgroep heeft zich, nadat het rapport in concept tot stand was gekomen, gewend tot deskundigen van de fietsersbond. Zij ontving van



deze deskundigen een groot compliment voor het rapport en voor de wijze waarop de werkgroep zich in de materie heeft verdiept. Vooral het gelegde verband tussen de diverse dossiers vanuit provincie en gemeente en het eigen rapport werd daarbij onderstreept. Daarnaast waren er complimenten voor de opzet en uitwerking van de enquête.

Lange termijn visie-het omdenken

De adviezen en suggesties die de werkgroep Aangenaam Fietsen in haar rapport doet zijn alle gebaseerd op het zogeheten omdenken. Dit houdt in dat we de verkeerspiramide op zijn kop zetten. Niet langer meer de auto op de eerste plaats, maar het actief verkeer. Daarna volgt ruimte voor de zogeheten klimaatadaptatie, hemelwateropvang en verkoeling door groen. Vervolgens zal aan ruimte voor ontmoeting en het prettig op straat verblijven gedacht moeten worden en pas dan volgt het snelverkeer.

De enquête

Belangrijk voor ons onderzoek was te weten wat de inwoners van Bernheze in het algemeen van het verkeer in de gemeente vinden. Daartoe was een enquête noodzakelijk.

a

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

Voor 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 in vooral ook 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. Een overzicht van de gemaakte opmerkingen treft u in de bijlagen bij het dossier.

We lichten er de top tien van gemaakte opmerkingen uit.

- 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 Dintherseweg, 16 keer genoemd;
- de rotonde “ ’t Kruispunt” Heesch, 14 keer genoemd;
- de Schoonstraat in Heesch, 13 keer genoemd;
- ontbrekende fietspaden, 10x genoemd;
- de verlichting in het buitengebied, 8 keer genoemd;
- slechte bermen, 4x genoemd.



Onze aanbevelingen

Mede op basis van deze voornoemde top tien doet de werkgroep Aangenaam Fietsen 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 m.u.v. 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 allen voor bestemmingsverkeer en vrij van landbouwvoertuigen opdat hier veilige fietsroutes ontstaan;
- daar waar maar enigszins mogelijk dienen fietsstroken en fietssuggestiestroken vervangen te worden door – vrij liggende – fietspaden. Fietssuggestiestroken moeten zo wie zo 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.



3. Inleiding

De gemeente Bernheze stelt zich in haar nieuwe nog uit te ontwikkelen mobiliteitsplan de centrale vraag hoe de kernen leefbaar en bereikbaar te houden en hoe deze verbonden te houden met de stedelijke regio. Ze wil daarbij vooral het vizier richten op het actieve verkeer. Vooral dit laatste is een uitgangspunt dat Progressief Bernheze zeer aanspreekt. We hopen dan ook vurig dat de noodzakelijke verkeerstransitie tot resultaten zal leiden die het voor de voetganger en de fietser in onze gemeente aanzienlijk veiliger en aantrekkelijker maken. Maar we juichen niet te vroeg. Er is reden voor aarzeling. De aanzet tot het nieuwe mobiliteitsplan vertoont namelijk hier en daar gelijkenis met enkele beleidsvoornemens uit het beleidsplan 2016-2022. Dat moge dan consistent zijn, feit is dat diverse voornemens uit het vorige plan helaas in de afgelopen periode niet of onvoldoende zijn gerealiseerd. Denk aan het voor het actief verkeer aantrekkelijker maken van straten, het aanpakken van de – gemotoriseerde – verkeersbewegingen rond scholen of het oplossen van conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer. Sceptis dus.

Dat mag en zal echter niet betekenen dat Progressief Bernheze een afwachtende positie in zal nemen, integendeel. Het past in onze verkeersvisie om de aandacht nadrukkelijk te leggen bij het actief verkeer en wij zullen dan ook kritisch, maar constructief en in een doortastende aanpak onze invloed uitoefenen op de plannen die het bestuur van onze gemeente de komende tijd gaat ontwikkelen. We zullen daarbij niet schromen de gemeente nadrukkelijk aan te moedigen om waar naar ons inzicht gewenst extra stappen te maken en een aanpak te stimuleren die toont dat de problematiek met betrekking tot mobiliteit in relatie tot veiligheid en ontspanning van vooral toch het actief verkeer uitermate serieus wordt genomen.

Naast de veiligheid voor het actief verkeer maakt ook de klimaatontwikkeling een verregaande verkeerstransitie noodzakelijk. Er zal omwille van verkoeling meer groen moeten worden aangebracht en vanwege de in de toekomst te verwachten grote hoeveelheden hemelwater zal er meer ruimte moeten zijn voor de opvang en de afvoer van dat water. Pleinen bijvoorbeeld moeten daarom zo veel mogelijk tot parken worden getransformeerd en in het algemeen moet in de wijken zo



veel mogelijk ruimte voor groen worden geschapen. Ambities die wij gelukkig in zekere mate ook terugvinden in het ontwerp-omgevingsplan van de gemeente.

Vanuit het oogpunt van de automobilist zal de gewenste transitie en zullen de door Progressief Bernheze voorgestane veranderingen ongetwijfeld bezwaren oproepen. De automatische reflex om (voor vaak zeer korte ritten) de auto te pakken zal plaats moeten maken voor de fiets of de wandeling. De middenstand kan daarin een belangrijke bijdrage leveren door niet langer meer te verwachten dat er zo dicht mogelijk bij de winkels geparkeerd moet kunnen worden. Gelukkig zien we in veel plaatsen bij de middenstand het besef dat een rustige winkel/wandelomgeving zonder moeizame en storende verkeersbewegingen, zonder lastige oversteekmomenten bij het winkelend publiek uiteindelijk een belangrijkere rol speelt dan het nabij kunnen parkeren van de auto.

Daar komt nog iets anders bij. De gemeente Bernheze zal ook de kansen die er liggen moeten weten te benutten. Onze Gemeente bevindt zich in een regio waarin recreatie een nog veel belangrijker rol kan spelen dan het nu al doet. Zonder daarbij overigens schade te doen aan de eigenheid van het landschap. Ons buitengebied kan – in samenhang met Natuurgebied de Maashorst - een enorme aantrekkingskracht op de fietsliefhebbers uitoefenen en een Walhalla zijn voor rustzoekers. Daar moet dan wel in de sfeer van de infrastructuur wat voor gebeuren, maar dat er een enorme kans ligt voor een verdere op (fiets)toerisme gerichte ontwikkeling, waarvan ook onze middenstanders mee kunnen profiteren en met wellicht zelfs hier en daar nieuwe (toekomst)mogelijkheden voor de agrarische sector, moge duidelijk zijn. Om milieutechnische redenen (verkeersbewegingen) is het bovendien gewenst om ontspanning en vermaak meer en meer in de nabije woon- en leefomgeving te kunnen vinden.

En dan zijn er tenslotte nog twee aspecten die nauw verband houden met elkaar; volksgezondheid en vergrijzing. Dat fietsen gezond is behoeft geen betoog, dat we, steeds ouder wordende, in goede conditie moeten blijven al evenmin. Dat we dus ook om die redenen het fietsen moeten aanmoedigen en goede omstandigheden daarvoor moeten creëren is vanzelfsprekend. Daar komt nog iets anders bij. Naast dat fietsen een positieve bijdrage levert aan een gezonde samenleving is ook het



daarmee grip krijgen op de zorgkosten een bijkomstigheid van betekenis. Investerings in een goede en veilige fietsinfrastructuur kan en zal anderzijds een kostenbesparend effect hebben.

Het voorliggend rapport voorziet in diverse suggesties om de verkeerssituaties voor wandelaars en fietsers te verbeteren. Deze moeten gezien worden als, behalve overwogen ideeën, ook een aanzet tot een brede discussie over mobiliteit in onze gemeente in het algemeen.

De werkgroep Aangenaam Fietsen en met haar Progressief Bernheze hoopt en vertrouwt dat het bij een verdere uitwerking van het omgevingsplan als ook van het mobiliteitsplan 2023-2029 zal komen tot doelstellingen die beantwoorden aan de wens de omstandigheden voor het actief verkeer te verbeteren en dat daarbij het hierbij voorgelegde serieus zal worden gewogen en meegenomen, in het besef ook dat dit rapport in hoge mate de publieke opinie over de verschillende aspecten van de fietsbeleving verwoordt.

*Werkgroep “Aangenaam Fietsen”
Progressief Bernheze*



4. Wat vooraf dient te gaan

Zoals we weten is Bernheze noch een ministaatje, noch een eiland. Vrijwel alles wat we in onze gemeente nodig dan wel wenselijk achten wordt al dan niet uitvoerbaar door enerzijds de financiële middelen zoals die ons door de centrale overheid beschikbaar worden gesteld en uit lokale belastingen worden gegenereerd en anderzijds door wet- en regelgeving en niet in de laatste plaats door de bewegingsruimte zoals die op een hoger bestuurlijk niveau op tal van beleidsterreinen wordt ingekaderd. Daarnaast worden zowel op landelijk alsook op provinciaal/regionaal niveau visies ontwikkeld, uitgewerkt en als uitgangspunten vastgelegd waaraan lokale overheden geacht worden zich te conformeren. De werkgroep “Aangenaam Fietsen” heeft zich dan ook vooraf nadrukkelijk verdiept in relevante documentatie, rapporten en beleidsstukken zoals die voor de gemeentes als uitgangspunten, de kaders dus, voor beleid en aanpak gelden.

4.1 Omgevingsvisie voor Brabant

Eén van de belangrijkste dossiers is de “Omgevingsvisie voor Brabant”. Wij hebben met enige voldoening mogen vaststellen dat de Gemeente Bernheze met haar eerdergenoemde ontwerp-omgevingsplan aansluit bij de doelstellingen van de Omgevingsvisie voor Brabant.

We halen graag enkele passages uit deze omgevingsvisie aan:

“Een uitdagende en prettige leefomgeving stimuleert op een natuurlijke manier beweging en bevordert de gezondheid. Nabijheid en menging van wonen, werken, voorzieningen, parken en natuur draagt niet alleen bij aan gezondheid, maar nodigt ook uit tot sociale contacten en draagt daardoor bij aan de sociale cohesie binnen steden en dorpen.”

De kern van deze passage zal in ons rapport met name tot uitdrukking komen in de wens om pleinen, zoals de Misse in Heesch en Plein 1969 in Heeswijk-Dinther, te transformeren tot parken en ontmoetingsplekken.

“Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van binnensteden te verbeteren, moet stedelijke distributie slimmer en duurzamer worden.”



Het was prettig te mogen concluderen dat de Gemeente Bernheze in haar ontwerp-omgevingsvisie wil toewerken naar het weren van zwaar vrachtverkeer uit de kernen. Ook Progressief Bernheze heeft dit als belangrijk aandachtspunt opgenomen in haar rapport.

Voorts zijn er door de werkgroep in de Omgevingsvisie voor Brabant geen obstakels gevonden die onze visie en de daarop gebaseerde voorstellen zoals die verder in dit rapport worden verwoord alsook de overname daarvan door de Gemeente Bernheze zouden kunnen of mogen blokkeren.

4.2 De Omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Met de Omgevingswet is er één wet voor verschillende thema's en maatschappelijke opgaven, waaronder klimaatadaptatie en de energietransitie. De wet zorgt er onder andere voor dat decentrale regelgeving overzichtelijker wordt en thema's meer in samenhang met elkaar en met de omgeving worden aangepakt. Daarnaast gaat de Omgevingswet veel meer uit van leefbaarheid en gezondheid als speerpunten voor beleid en regelgeving op het gebied van de fysieke leefomgeving.

Gemeenten, provincies en waterschappen krijgen meer ruimte om eigen ambities in de leefomgeving te realiseren. Het omgevingsplan vervangt het bestemmingsplan en biedt meer ruimte voor maatwerk.

Als de nieuwe Omgevingswet ingaat, wordt bestaande regelgeving automatisch omgezet en opgenomen in een tijdelijk omgevingsplan. In de overgangsfase die loopt tot 2029 kunnen gemeenten het tijdelijke omgevingsplan geleidelijk aanpassen tot één omgevingsplan en eventuele omgevingsprogramma's. Als de Omgevingswet ingaat, veranderen de beleidsinstrumenten die nodig zijn om klimaatadaptatie te kunnen borgen.

4.2.1 Kennisportaal klimaatadaptatie

Alle maatregelen die op het gebied van de infrastructuur en mobiliteit genomen moeten gaan worden dienen te matchen met de vereiste klimaatadaptatie zoals verwoord in de omgevingswet en in het "Kennisportaal Klimaatadaptatie".



“Door klimaatverandering is een omslag in het denken nodig: klimaatbestendig en water robuust inrichten moet een vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden. Er zijn veel verschillende manieren om klimaatadaptatie vast te leggen in beleid. Ook zorgt de Omgevingswet voor nieuwe kansen.”

Progressief Bernheze ziet in de klimaatadaptatie de uitdaging en kansen tot een integrale aanpak van met name de hitte maatregelen alsook de problematiek tot afvoer van (toenemend) hemelwater en daarmee de gewenste vergroening van onze directe leefomgeving enerzijds en die van herstructurering en inrichting van onze verkeersinfrastructuur anderzijds. Als straten meer als fietsstraten en woonerven worden (her)ingericht ontstaat er automatisch meer ruimte voor het gewenste verkoelend groen. Ook onze eerdergenoemde wens om pleinen de metamorfose naar parkjes te doen ondergaan past daar uitstekend in. Uit het ontwerp-omgevingsplan van de gemeente blijkt dat hier de nodige aandacht aan wordt besteed en dat kunnen we alleen maar toejuichen.

4.3 Brabants Toekomstbeeld Fiets

Het “Brabantse Toekomstbeeld Fiets” is een gezamenlijke ambitie van regio’s, gemeenten en provincie. Het geeft vanuit een visie op de Brabantse ruimtelijke en maatschappelijke opgaven aan hoe invulling gegeven zou moeten worden aan de Schaalsprong Fiets en hoe dit bijdraagt aan de mobiliteitstransitie in Brabant. Dit document is gezamenlijk met de Brabantse partners, verenigd in de Brabantse regio’s en BrabantStad, tot stand gekomen en is gebaseerd op diverse van kracht zijnde provinciale en regionale documenten, zoals: het provinciale Beleidskader Mobiliteit, de Verstedelijkingsstrategie en de regionale mobiliteitsagenda’s.

Ook van dit rapport geven we de meest essentiële passages weer en we zullen die kort plaatsen tegen hetgeen we voorstaan en verder in ons rapport uitwerken.

“In de Verstedelijkingsstrategie Brabant en in het Beleidskader Mobiliteit is geconcludeerd dat een mobiliteitstransitie essentieel is om Brabant mobiel, leefbaar en gezond te houden. De rol van de fiets is daarin cruciaal, ook in de combinatie met het OV en als onderdeel van



deelmobiliteit. Zonder de Schaalsprong Fiets is gezonde verstedelijking niet mogelijk.”

Deze passage had integraal in ons rapport kunnen staan en wordt dan ook met voldoening aangehaald.

“De dagelijkse boodschappen doen, de kinderen naar school of naar de opvang brengen, naar de kroeg of de sportschool: dit soort dagelijkse ritjes maak je op de fiets of lopend. Door onze openbare ruimte daarop in te richten zorgen we binnen de bebouwde kom voor meer leefruimte en faciliteren we een aantrekkelijke en verkeersveilige verplaatsing. Ook voor ons woon- en werkverkeer, voor naar school en voor fietsen in onze vrije tijd.”

Onze wens, verder in ons rapport, om de verkeerspiramide om te keren en het actief verkeer boven het snelverkeer te plaatsen sluit hier naadloos op aan.

“De regio biedt legio mogelijkheden om te recreëren. De Maashorst, het Duitse lijntje, de Maasdijk, Maasheggen, Groene Woud, vestingsteden en ander erfgoed maken de regio het bezoeken waard. En is er veel natuurrecreatie. De fiets wordt volop gebruikt om van deze natuur te genieten.”

Progressief Bernheze formuleert in haar rapport als belangrijke wens de recreatieve mogelijkheden van ons buitengebied (aansluiten aan de Maashorst) ten volle te benutten en daartoe de fietsinfrastructuur aan te pakken, zonder daarbij overigens afbreuk te doen aan het landschappelijk karakter. De visie van “Brabant toekomstbeeld Fiets” is dan ook nagenoeg geheel in lijn met hetgeen wij voor ogen hebben en waar ook tot onze voldoening de gemeente aandacht voor heeft.

Overigens plaatst de Fietzersbond nog in onze optiek wezenlijke kanttekeningen respectievelijk aanvullingen op de BTF-visie. We noemen de meest belangrijke:

- Bij de Maatschappelijke opgaven ontbreken nog wonen, ‘stikstof’, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Het mag duidelijk zijn: fietsen helpt bij al deze dossiers!



- In de BTF ontbreekt ook de rol van de fiets bij het klimaatbestendiger maken van de leefomgeving (ruimte voor groen wordt daar niet mee verbonden). Hierbij mag worden opgemerkt dat Progressief Bernheze deze koppeling heel duidelijk legt en ook de gemeente deze verbinding maakt.
- Over potentiële fietsers: iedereen fietst wel eens (bv. recreatief, of een snelle boodschap) maar het gaat erom het fietsgebruik door te trekken naar dagelijks, normaal gebruik naar werk, school en sociaal gebruik. Daar zit een cultuuromslag. Wij, als werkgroep “Aangenaam Fietsen vinden dat de (lokale) overheid daarin het voortouw dient te nemen.

4.4 De Omgevingsvisie voor Bernheze

Hetgeen wij als Progressief Bernheze ambiëren ten aan zien van een goede wandel- en fietsinfrastructuur zouden wij vanzelfsprekend ook graag terugzien in de omgevingsvisie voor Bernheze. Deze visie moet, onder andere via inspraak, in de periode dat dit rapport tot stand komt nog verder worden uitontwikkeld en is dus nog in het ontwerp stadium.

Wel zijn er uit de doelstellingen waarop de omgevingsvisie mede gebaseerd zal zijn aanknopingspunten te halen, zoals het voornemen om *fiets- en wandelnetwerken te combineren met aantrekkelijk groen en water voor mens en natuur*. Dit is een insteek die met concrete voorstellen ten aanzien van de in de omgevingsvisie genoemde *groen gezonde structuren*, terug te vinden is in ons rapport.

In de ontwerp omgevingsvisie is terecht veel aandacht voor de centra van de drie grootste kernen met de vaststelling dat de huidige situatie door de hoge verkeersintensiteit in alle drie gevallen slecht is te noemen of zoals het in de ontwerpvisie wordt verwoord: *“Binnen de bebouwde kom zijn de huidige verkeersintensiteiten op de belangrijkste verkeersaders dermate hoog, dat de kans op verkeersonveiligheid, hinder, overlast en een verminderd woon- en leefklimaat hoog is. In de huidige situatie is het kwaliteitsniveau ‘slecht’.”*

Doorgaand verkeer en zwaar vrachtverkeer wordt uit kernen geweerd. Het is een uitspraak in de ontwerpvisie waaraan in ons rapport ook de gewenste aandacht aan wordt besteed en waarvoor zelfs concrete voorstellen worden gedaan. Suggesties overigens, dat moet gezegd, die



deels ook verwoord worden in de ontwerp-omgevingsvisie, zoals het omleiden van het doorgaand verkeer bij Nistelrode via de rijksweg.

Het gaat te ver om hier uitgebreid de ontwerp-omgevingsvisie te behandelen. Wel halen we in korte bewoordingen graag een aantal zaken aan waar we als Progressief Bernheze enthousiast van kunnen worden.

- Actief verkeer in de kernen zoveel mogelijk te stimuleren, te beginnen bij de grotere kernen Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther.
- *Parkeren onder de grond.* Wij verwijzen graag naar een concrete voorstellen onzerzijds hierover.
- *Meer woonerven en winkelwerven.* Volgens ons moet dat niet alleen bij nieuw te ontwikkelen woonwijken het geval zijn, maar dienen ook bestaande wijken hierin meegenomen te worden.
- Actief verkeer krijgt voorrang boven snelverkeer.
- Wegen in het buitengebied onttrekken aan gemotoriseerd verkeer of autoluw maken.
- Het vermijden van zwaar landbouwverkeer door de kernen.
- Vaker eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen in de kernen. Zie hieromtrent onze voorstellen.
- Het vergroenen van de kernen door parkeerruimte op te heffen en te transformeren naar groenplekken. De werkgroep doet ten aanzien van opheffen parkeerplaatsen ook hier enkele voorstellen.
- *Wegen inrichten als fietsstraten.* Het is voor ons één van de speerpunten.

Wij hechten er als werkgroep aan op te merken dat wij het bestuur van onze gemeente zullen houden aan de toezegging het actief verkeer te prioriteren boven het snelverkeer.



5. Werk aan de winkel

Er is in Bernheze nogal wat werk aan de winkel. Niet alleen is er sprake van achterstallig onderhoud, de verkeersontwikkelingen zijn van dien aard dat aanpassingen, met name voor het actief verkeer, hoogstnoodzakelijk zijn. Het fietsverkeer is de afgelopen paar jaar met bijna een vijfde toegenomen. Dat is veel, heel veel. Voor het eerst zijn er in ons land in 2022 meer fietsers dan automobilisten om het leven gekomen, 291 fietsers tegenover 225 inzittenden van een personenauto.

Het gegeven dat het aantal verkeersincidenten in de gemeente Bernheze met ernstige afloop – gelukkig - minimaal mag worden genoemd verschoont ons niet van de plicht te anticiperen op toenemende verdrukking en kwetsbaarheid van het actief verkeer. Voorkomen is altijd nog beter dan genezen. Dat zal o.a. moeten gebeuren door een betere scheiding van het snelverkeer en het actief verkeer ofwel het ontvlechten van verkeersstromen, het beter inrichten van fietspaden, het vervangen van fietsstroken door van de weg gescheiden fietspaden, het instellen van éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen in de smallere straten, het ontmoedigen van het autoverkeer, het inrichten van fietsstraten en woonerven enzovoorts.

5.1 Voor de lange termijn: omdenken

Zoals dat voor vele beleidsterreinen geldt is het ook ten aanzien van de mobiliteit gewenst een visie voor de langere termijn te ontwikkelen. Progressief Bernheze is van oordeel dat die gewenste lange termijnvisie gestoeld dient te zijn op het zogeheten omdenken. Deze houdt in dat we de verkeerspiramide op zijn kop zetten. Dat we in onze leefgebieden niet langer meer de auto op de eerste plaats zetten, maar het actief verkeer.

Daarna is het de beurt aan groen/blauw, d.w.z. ruimte voor de opvang van hemelwater, en voor het nodige groen (rust, zuurstof en verkoeling), klimaatontwikkelingen indachtig, in de directe leefomgeving. Vervolgens zal aan ruimte voor ontmoeting en het prettig op straat verblijven gedacht moeten worden en pas dan volgt het snelverkeer.



De verkeerspiramide op zijn kop



5.2 Dertig kilometer regel

Wet- en regelgeving heeft alleen effect als er ook op gehandhaafd wordt. De dertig kilometer regel in onze gemeente heeft, zo blijkt dagelijks, niet de hoogste prioriteit als het om die handhaving gaat. Er wordt dan ook in het algemeen veel harder gereden. De zogeheten pakkans is immers nihil. Besef hierbij dat die lage pakkans ook haar – psychologisch - effect heeft op allerlei andere verordeningen, zoals het veel te vroeg aanbieden van huisvuil of het op de trottoirs parkeren, om maar wat te noemen.

Willen we bereiken dat iedereen zich effectief aan de vereiste snelheid houdt dan zullen we dat door middel van adequate verkeersinrichting moeten doen. Het is dan ook de overtuiging van Progressief Bernheze dat we zo veel mogelijk straten en wegen moeten reconstrueren tot fietsstraten en woonerven. Straten dus waar de auto te gast is.



5.3 Pilot

De gemeente Bernheze zou er, met mogelijke steun van de overheid een pilot van kunnen maken. Binnen de gehele bebouwde kom is de auto te gast. Toepasselijke borden volstaan in eerste aanzet. De straten en wegen kunnen vervolgens gefaseerd heringericht worden, te beginnen met de grootste knelpunten. De centrale overheid heeft voor de jaren 2020-2030 780 miljoen euro uitgetrokken voor de fietsinfrastructuur. 50 Miljoen euro daarvan is specifiek bestemd voor vernieuwende maatregelen. Een uitdaging dus voor Bernheze om maar eens in “Den Haag” aan te kloppen.

We verwijzen in dit verband graag naar de in 2020 gehouden prijsvraag “Fietspad van de Toekomst”. Ingenieursbureau Movares won deze prijsvraag met de inzending “UpCycling”. Hierin werd de fiets centraal gesteld, boven de auto. Met nadruk ook op doorgaande routes door de kernen. Ofschoon het de bedoeling was om in de provincie Utrecht vanuit deze visie een pilot te starten is het om diverse redenen niet tot een fysieke uitvoering gekomen. Ons advies aan de gemeente is om nader kennis te nemen van deze visie en te bezien of met subsidie van de overheid een dergelijke pilot, bijvoorbeeld in de straten Weijen en Laar in Nistelrode en/of de route Veldstraat-Zijlstraat-Donkere Dijk-Julianastraat-HH Stockstraat en Kerkstraat in Heeswijk-Dinther mogelijk is. We komen hierop terug.



6. Het onderzoek

6.1. De werkgroep

De werkgroep “Aangenaam Fietsen” bestond in wisselende samenstelling uit leden van Progressief Bernheze. Geen van hen kon en kan zich beroepen op enige deskundigheid anders dan logisch inzicht. Om die reden heeft de werkgroep een beroep kunnen doen op externe deskundigheid, waaronder die van de Fietzersbond.

6.2. De enquête

De werkgroep oordeelde het als vanzelfsprekend zich in het benoemen van knelpunten en het aandragen van suggesties en aanbevelingen, naast eigen inzichten, nadrukkelijk ook te laten leiden door hetgeen onder de inwoners leeft over de mobiliteit in Bernheze, en dan met name ten aanzien van de positie van de voetganger en de fietser. De meningen van de inwoners van Bernheze zijn vergaard door middel van een enquête. Deze enquête is in mei van dit jaar gehouden, zowel fysiek (huis-aan-huis steekproefsgewijs in per dorp drie verspreide willekeurige straten) alsook digitaal. Daarnaast konden ook in de drie bibliotheken formulieren worden ingevuld.



De 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.



De response op de enquête mag goed genoemd worden. De enquête is 108 keer fysiek ingevuld en 315 keer digitaal.

Heesch	166	Nistelrode	90
Vorstenbosch	37	Loosbroek	35
Heeswijk-Dinther	89	Elders	0

Het aantal inwoners in 2023: 32.263. Er is dus door 1.3% deelgenomen. Bij deze steekproefgrootte is de betrouwbaarheid 95% en de foutmarge 4%.

Opgemerkt dient te worden dat het onderzoek zijn beperkingen kende en een genuanceerde benadering verdient. Bij de vaststelling die wij verder in dit rapport doen dat het vooral de oudere leeftijdsgroepen zijn die de fiets pakken moet worden bedacht dat het invullen van een enquête over fietsveiligheid waarschijnlijk bij de fietsende medemens het meeste enthousiasme opriep om de enquête in te vullen. Dit kan dus een wat vertekend beeld geven. Wij wijzen er dan ook met nadruk op dat de verkregen gegevens als indicatief moeten worden beschouwd.

De uitvoering van de fysieke enquête was zo dat deze op een avond in de brievenbus werd gedaan. Aangehecht was een briefje met de mededeling dat het formulier twee dagen later in de vooravond zou worden opgehaald, met de toevoeging dat het mogelijk was het formulier uit de brievenbus te doen steken.

De enquête bestond uit dertien vragen. Zie het enquête formulier in het dossier “bijlagen”.

6.3. Vragen en uitkomsten enquête

Vraag 1. Wat is uw leeftijd?

Hierbij dient opgemerkt te worden dat het door organisatorische redenen niet mogelijk is gebleken de schoolgaande jongeren in de beoogde leeftijdsgroep 12-18 jaar te interviewen. De werkgroep heeft daartoe tevergeefs een beroep op de diverse scholen gedaan. De overgebleven leeftijdsgroepen zijn in vier groepen verdeeld.

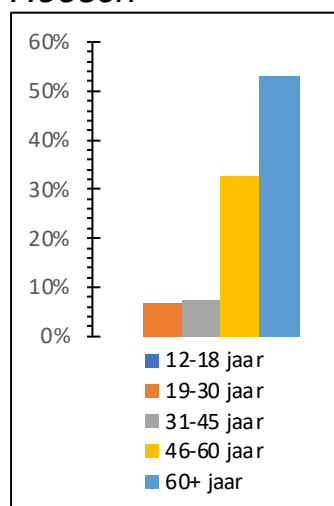
19-30 jaar	7,0%	31-45 jaar	11,0 %
46-60 jaar	36,0%	60+ jaar	46,0%



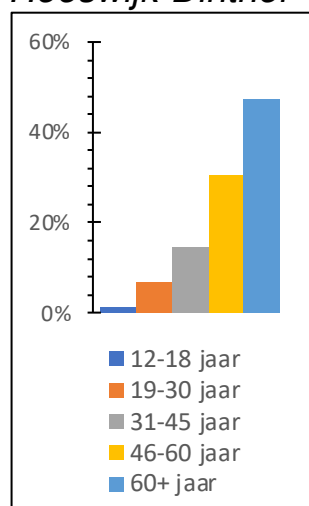
Te zien is dat de medewerking van de hogere leeftijdsgroepen aan de enquête beduidend hoger was dan die van de lagere leeftijdsgroepen. Dit heeft wellicht te maken met de tijd die men ervoor heeft willen nemen. Niettemin blijkt uit nadere analyse dat het gebruik van de fiets door de jongere leeftijdsgroepen inderdaad behoorlijk (bedroevend?) laag is. Valt hier winst te behalen met een betere fietsinfrastructuur?

Vraag 2. Wat is uw woonplaats?

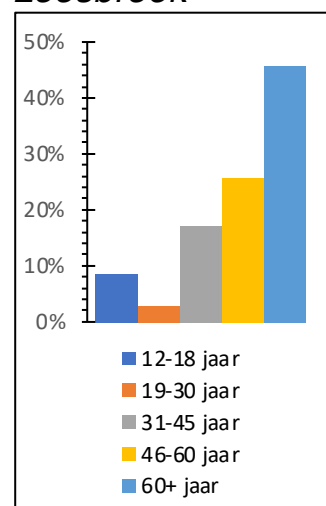
Heesch



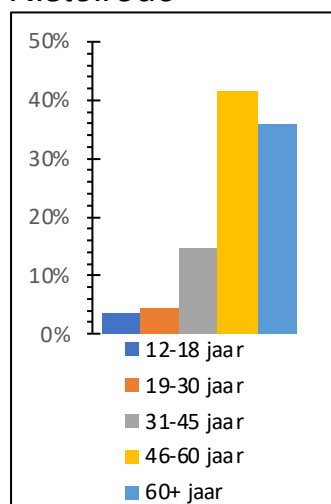
Heeswijk-Dinther



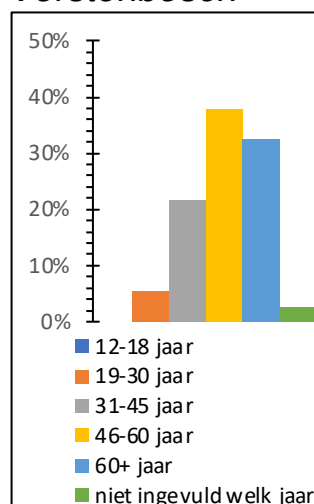
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch



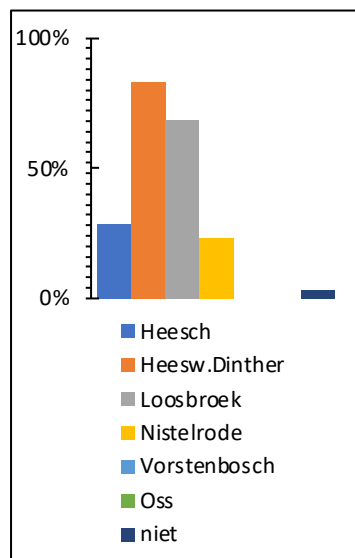


Vraag 3. Waar doet u uw dagelijkse boodschappen?

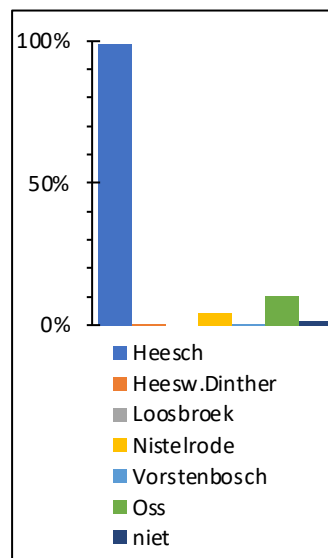
Het is duidelijk dat de inwoners van de plaatsen met een redelijk winkelaanbod de dagelijkse boodschappen in hun eigen dorp doen. Wel valt op dat desondanks de inwoners van Nistelrode zich ook in redelijke getale naar Heesch begeven om hun boodschappen te doen. Het zou interessant geweest zijn daar nadere informatie over te hebben verzameld. We kunnen slechts gissen naar de reden(en). Nog meer aanbod (vier supermarkten in Heesch en de onrustige verkeerssituatie in Nistelrode?). De 'Loosbroekers' weten overigens ook Heesch redelijk te vinden. Vorstenbosch lijkt vooral gericht op Uden. Vanuit onze opvatting dat er tenminste tussen de dorpen goed fietsverbindingen moeten zijn, zou de Vorstenboscheweg (zie foto) snel een vrij liggend fietspad moeten krijgen. Wellicht dat dan de middenstand in Heeswijk-Dinther ook meer van de klandizie uit Vorstenbosch kan profiteren.



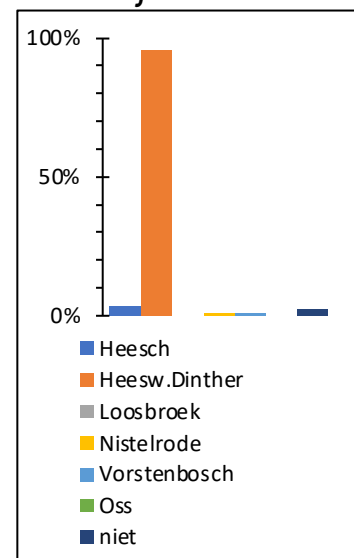
Loosbroek



Heesch

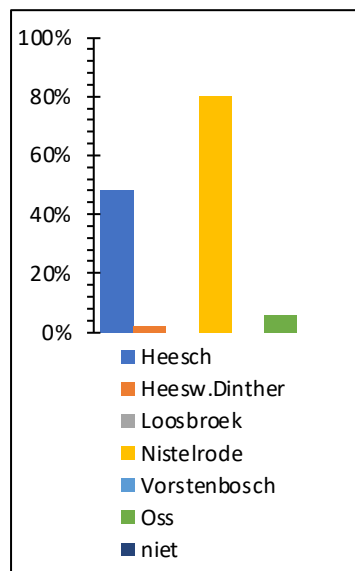


Heeswijk-Dinther

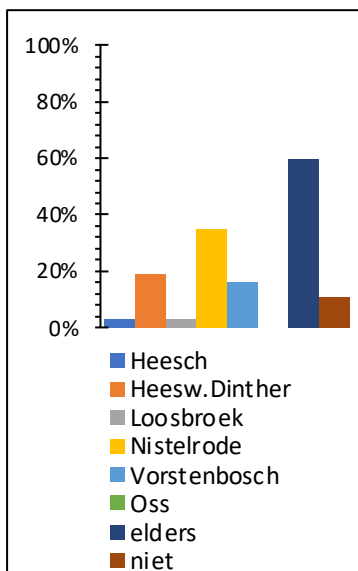




Nistelrode



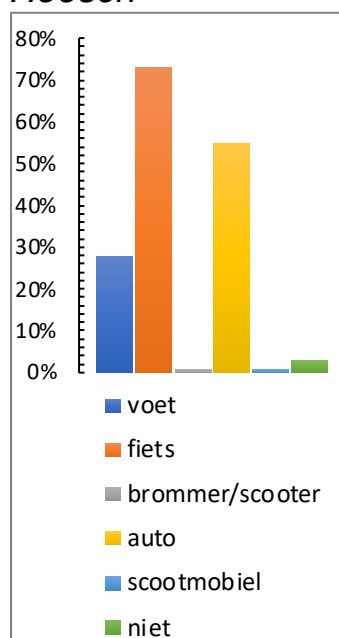
Vorstenbosch



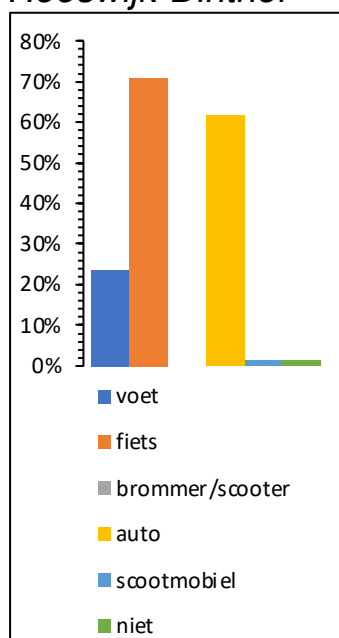
Vraag 4. Welk vervoermiddel gebruikt u bij het doen van boodschappen?

Gemiddeld genomen gaan 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. Zoals we eerder zagen gaan mensen uit Nistelrode ook regelmatig naar Heesch om boodschappen te doen. Dit verklaart wellicht het groter gebruik van de auto. Hetzelfde geldt voor Vorstenbosch richting Uden en Loosbroek richting Heeswijk-Dinther, Heesch en Nistelrode.

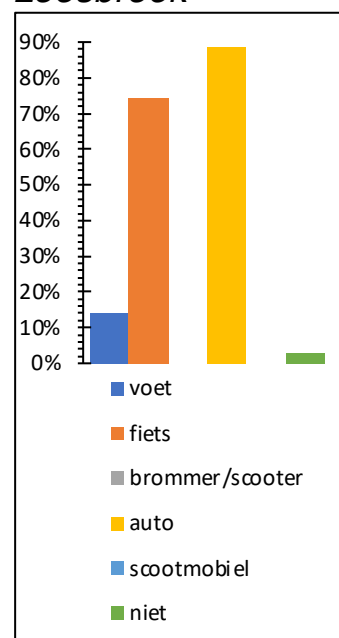
Heesch



Heeswijk-Dinther

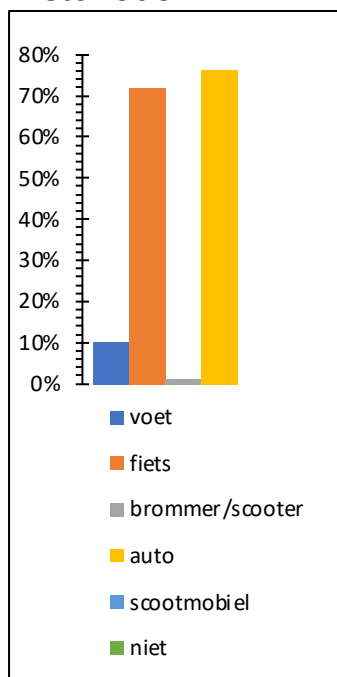


Loosbroek

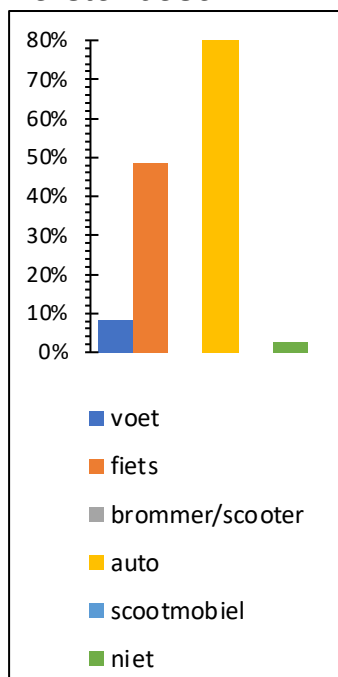




Nistelrode



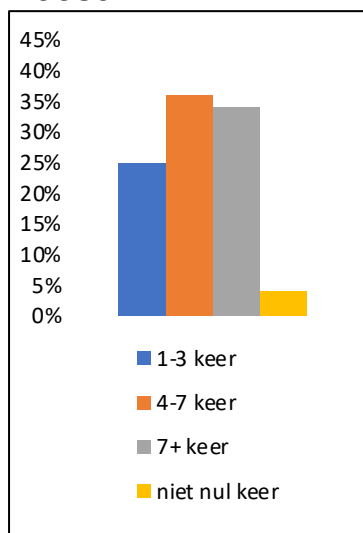
Vorstenbosch



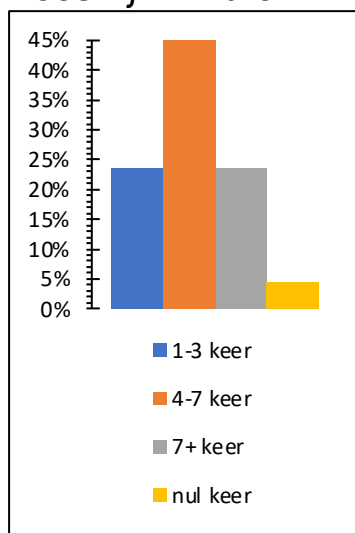
Vraag 5. Hoeveel keer per dag gebruikt u de fiets?

Eerdere analyses verklaren al het lagere fietsgebruik in Loosbroek en Vorstenbosch. Opmerkelijk in onze optiek is het relatief hoge fietsgebruik in Nistelrode, toch niet – kijkend naar het centrum – de meest rooskleurige situatie voor fietsers.

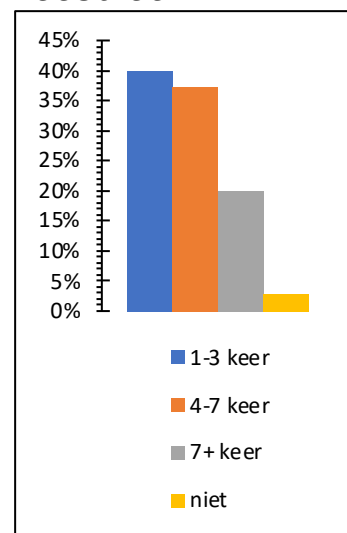
Heesch



Heeswijk-Dinther

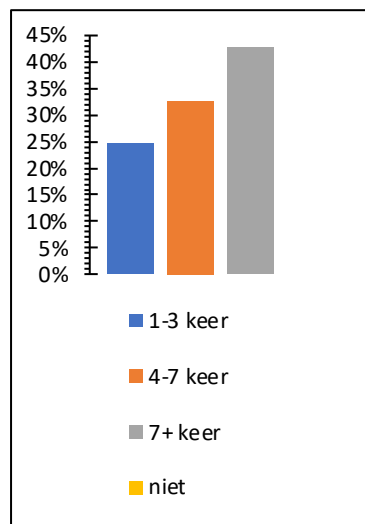


Loosbroek

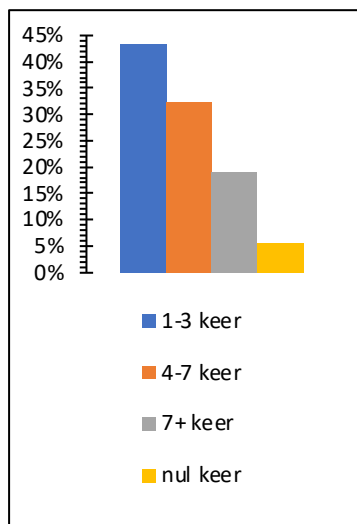




Nistelrode



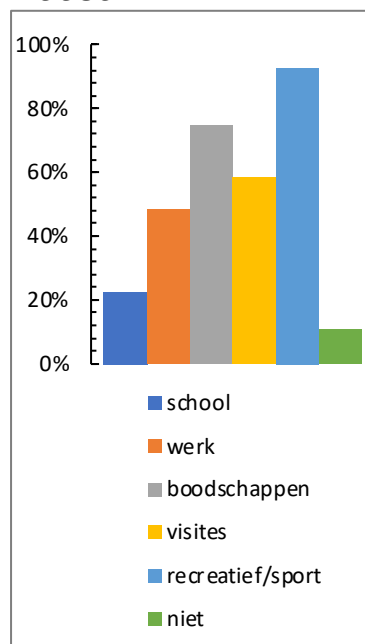
Vorstenbosch



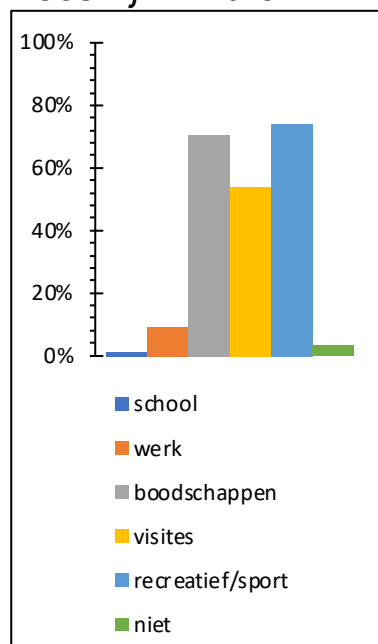
Vraag 6. Waarvoor gebruikt u de fiets?

Zoals eerder al opgemerkt zijn de gegevens voor wat fietsgebruik voor school betreft niet representatief vanwege het niet kunnen bereiken van de scholieren. De sociale functie van de fiets wordt hier onderstreept met relatief hoge percentages voor visites. Met name het behoorlijk hoge aandeel recreatief/sportieve gebruik verdient alle aandacht bij verbetering van de fietsinfrastructuur in vooral ook het buitengebied en de verbindingen naar de omliggende plaatsen en gebieden.

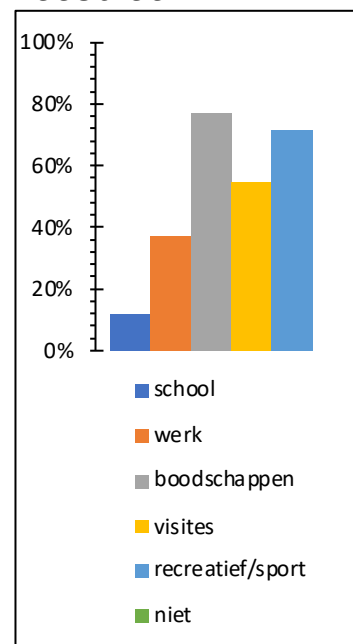
Heesch



Heeswijk-Dinther

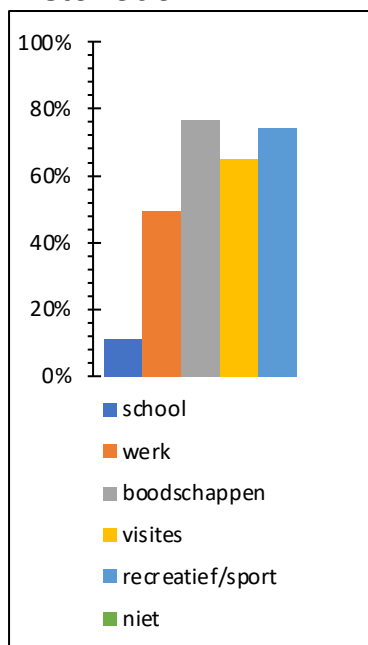


Loosbroek

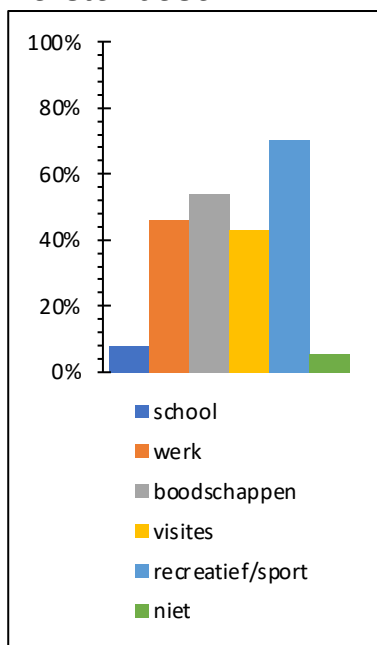




Nistelrode



Vorstenbosch

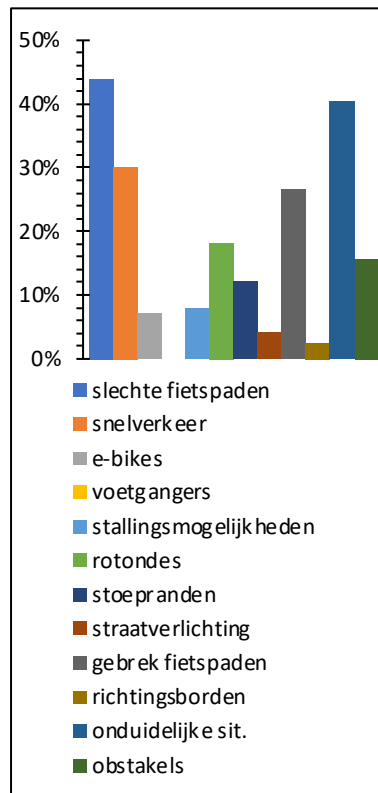




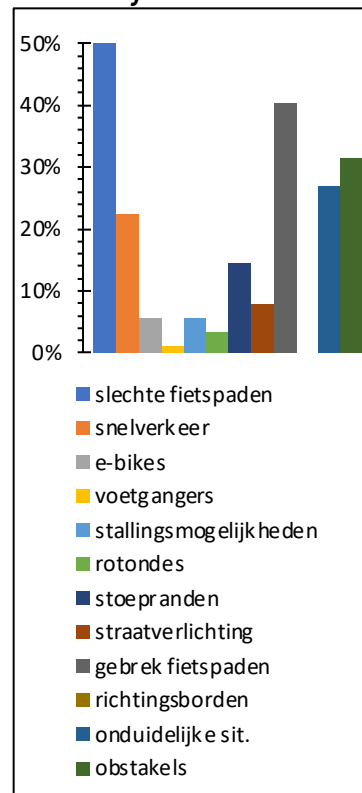
Vraag 7. Wat zijn voor u als fietser de grootste ergernissen?

“Slechte fietspaden” springt er hieruit. Hier en daar is de situatie zeer slecht. Ook “gebrek aan fietspaden”, “onduidelijke situaties” en “straatverlichting” scoren relatief hoog.

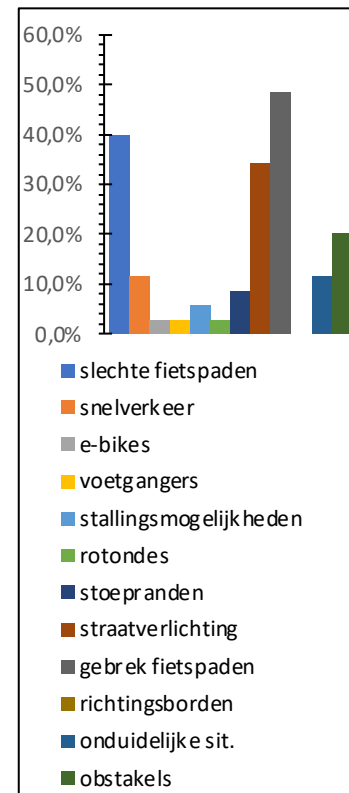
Heesch



Heeswijk-Dinther

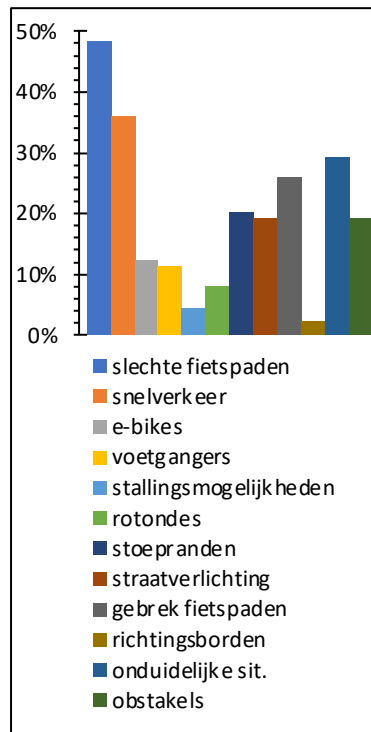


Loosbroek

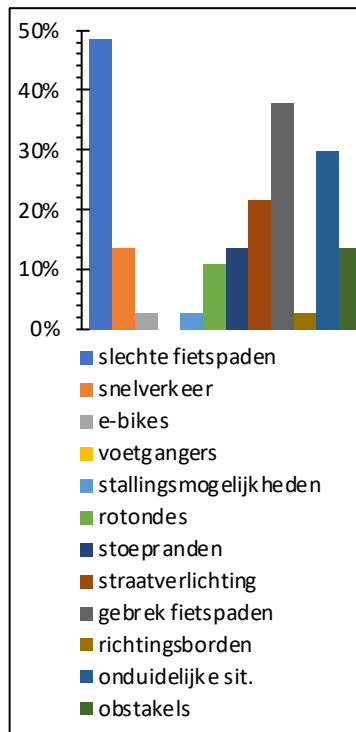




Nistelrode



Vorstenbosch



Vraag 8. Kunt u aangeven waar voor u als fietser de grootste knelpunten in uw dorp zijn?

Bij deze open vraag konden maar liefst 427 opmerkingen van de respondenten worden opgetekend. Een overzicht van de gemaakte opmerkingen treft u in het bijlage dossier.

We lichten er de top tien van gemaakte opmerkingen uit.

<i>Knelpunt</i>	<i>Aantal keer genoemd</i>
Centrum van Heesch	45 keer
Laar en Weijen in Nistelrode	31 keer
Kruising Nistelrodeseweg-Hoogstraat in Heesch	19 keer
Hoofdstraat in Heeswijk-Dinther	18 keer
Dintherseweg in Nistelrode	18 keer
Rotonde 't Kruispunt in Heesch	14 keer
Schoonstraat in Heesch	13 keer
Ontbrekende fietspaden	10 keer
Verlichting in buitengebied	8 keer
Slechte berm	4 keer



We halen hier een paar opmerkingen aan:

- “Maak er een meerjarenplan van dat er wel goede en veilige fietspaden komen tussen de dorpen - dat bevordert de cohesie.”
- “Vergeet de recreatieve fietser in onze mooie gemeente niet. Fietsknooppunten route mag worden uitgebreid en soms kloppen de route bordjes niet meer volledig.”
- “Zoveel mogelijk grote winkels buiten de dorpskom laten zodat de fietsers rustig door het dorp kunnen fietsen.”
- “Veel wegen buiten de bebouwde kom fietsen niet prettig.”
- “Ik hoop dat er nu eindelijk een keer iets aan gedaan wordt. Erg mooi zo'n enquête, maar ik heb er geen vertrouwen meer in dat er iets verbetert.”
- “Dubbelzijdig fietspad (met bochten) waar je bij regen en donker weer enorm veel last van tegenlicht van de naastgelegen snelweg hebt. Als je dan klaagt is enige reactie: ‘het voldoet aan de normen’.”
- “Lopen met een rolstoel (bewoners Laverhof) door de Hoofdstraat is bijna onmogelijk door verkeerd geparkeerde auto's”.

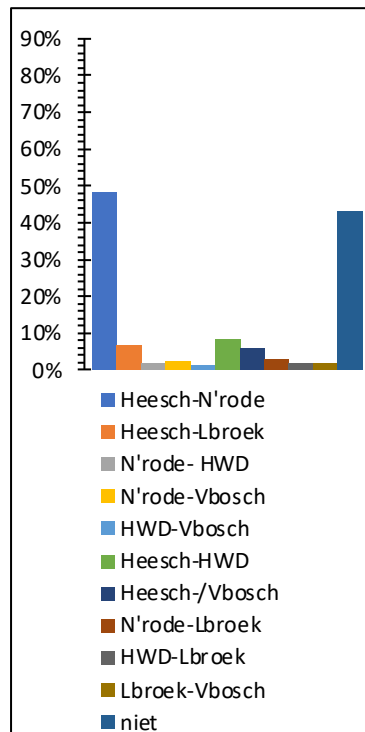
Uit alle diagrammen blijkt hoe belangrijk de fiets is voor veel inwoners. Tegelijkertijd is er nog een grote groep die, o.a. met een verbeterde fietsinfrastructuur, verleid moet worden meer van de fiets gebruik te maken.

Vraag 9. Tussen welke dorpen in Bernheze fietst u meer dan 1 keer per week?

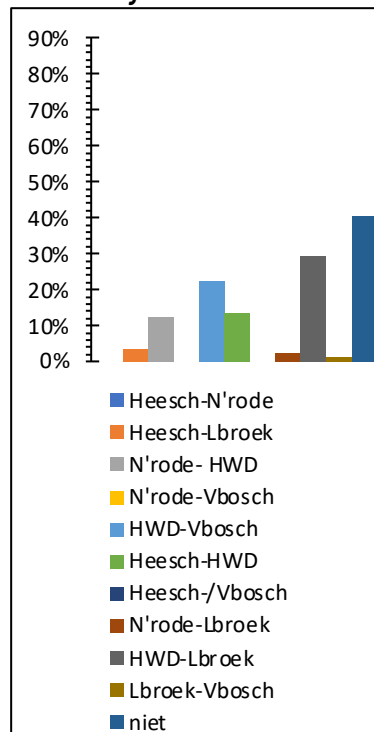
We wisten al dat er veel fietsverkeer is tussen Nistelrode en Heesch en tussen Loosbroek en Heeswijk-Dinther (boodschappen). Opvallend is het relatief grote aantal niet-fietsers tussen de dorpen. De reden zou nader onderzocht moeten worden, maar de staat van de fietsinfrastructuur in het buitengebied is één van de mogelijke oorzaken.



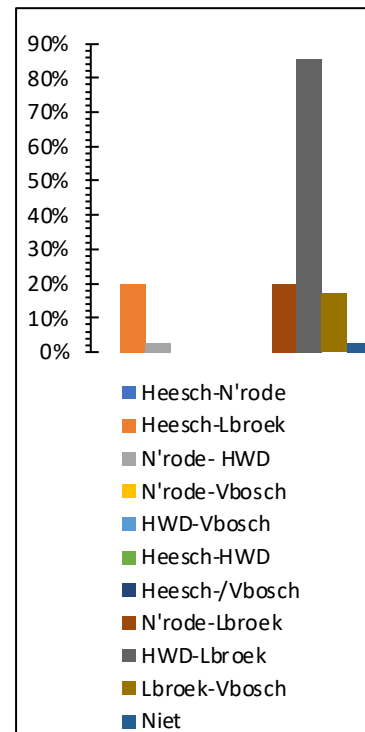
Heesch



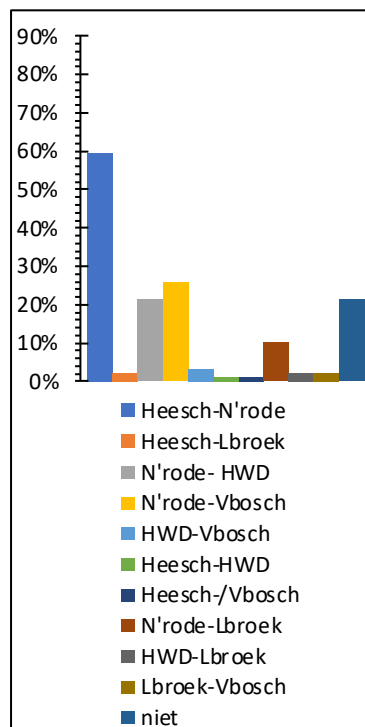
Heeswijk-Dinther



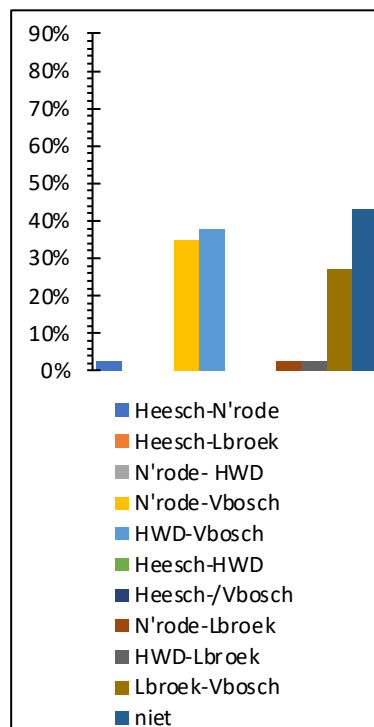
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch

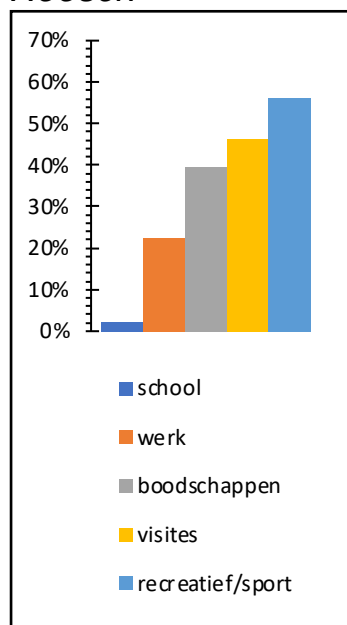




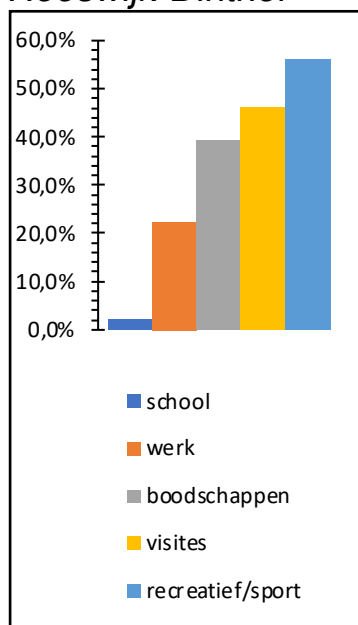
Vraag 10. Waarvoor gebruikt u de fiets tussen de dorpen?

Het recreatieve gebruik speelt hier een belangrijk rol. Reden te meer om het buitengebied tot één van de speerpunten in het “fietsbeleid” te maken.

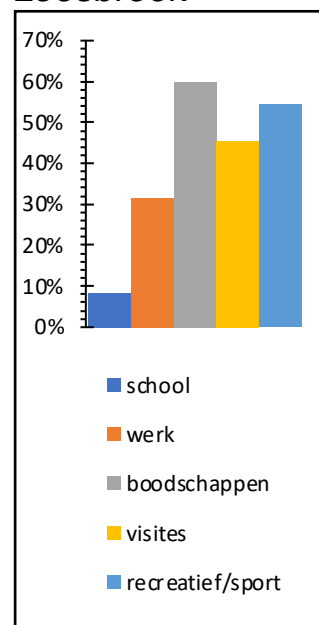
Heesch



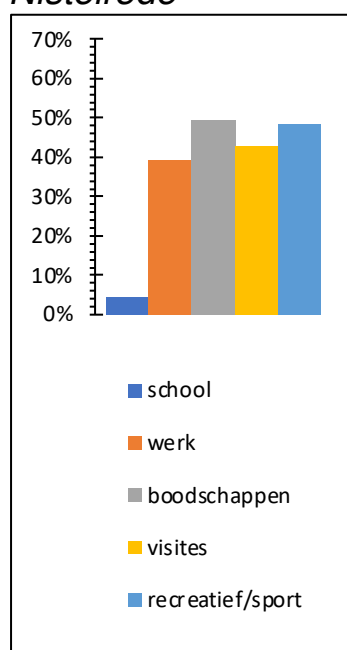
Heeswijk-Dinther



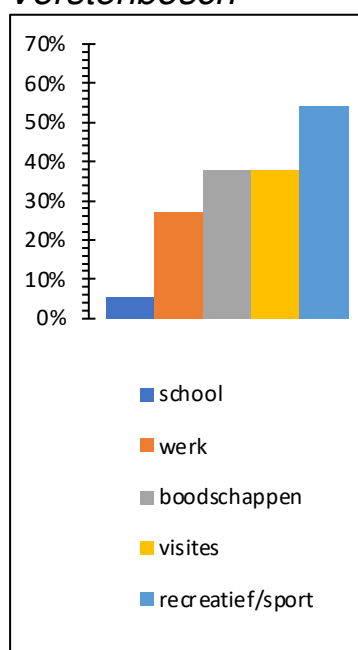
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch

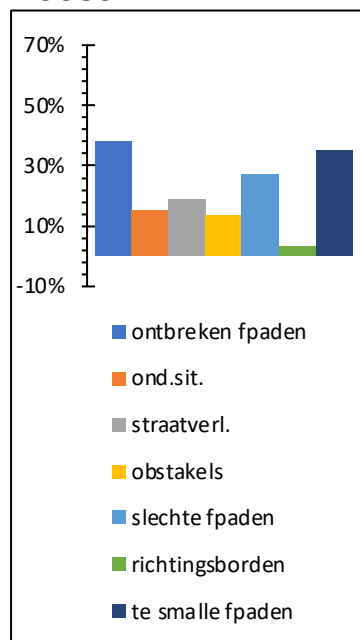




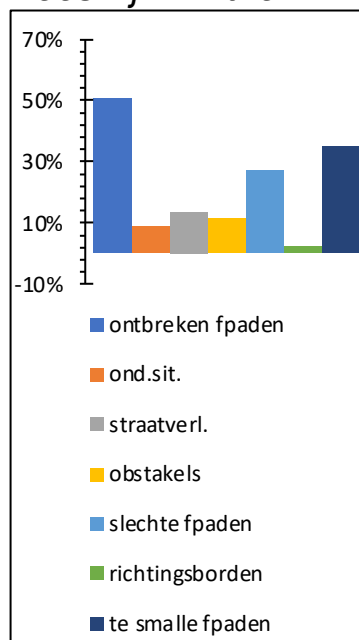
Vraag 11. Wat moet in het buitengebied aandacht krijgen?

De antwoorden zijn een bevestiging van wat we eerder mochten vaststellen. Let op “straatverlichting” en “te smalle fietspaden”.

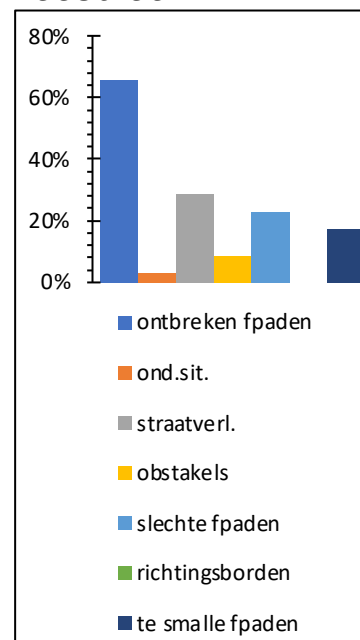
Heesch



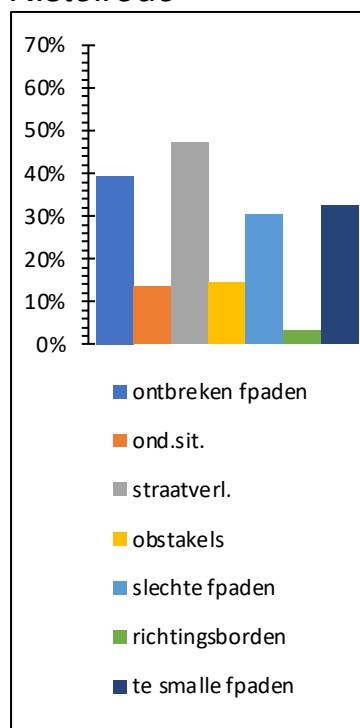
Heeswijk-Dinther



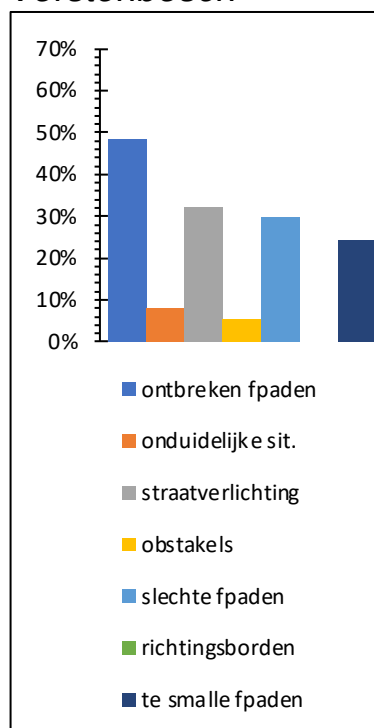
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch

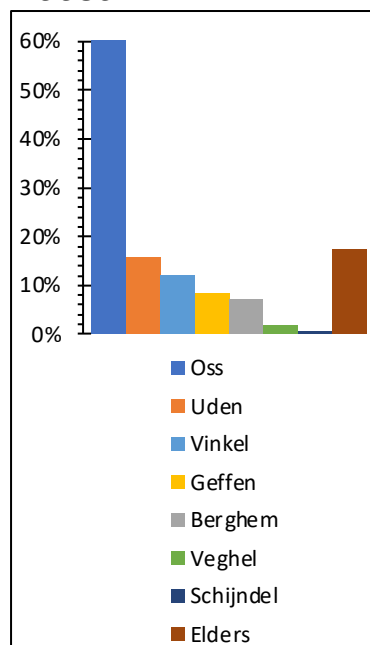




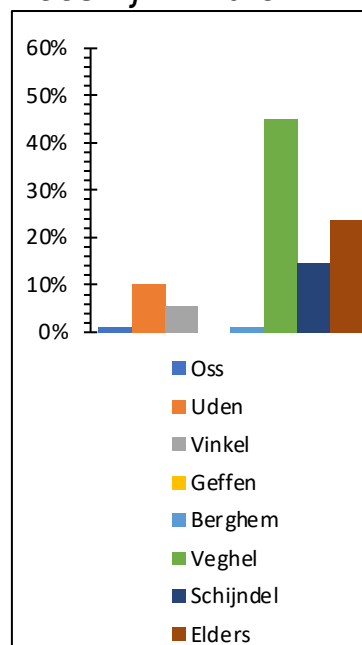
Vraag 12. Naar welke plaatsen buiten Bernheze fietst u meer dan 1 keer per week?

Opmerkelijk is hier de 'trek' naar Uden vanuit Nistelrode. Verder blijkt Veghel op de inwoners van Vorstenbosch een nog grotere aantrekkingskracht te hebben dan Uden. Vanuit Heeswijk-Dinther is Veghel een vrij logische bestemming.

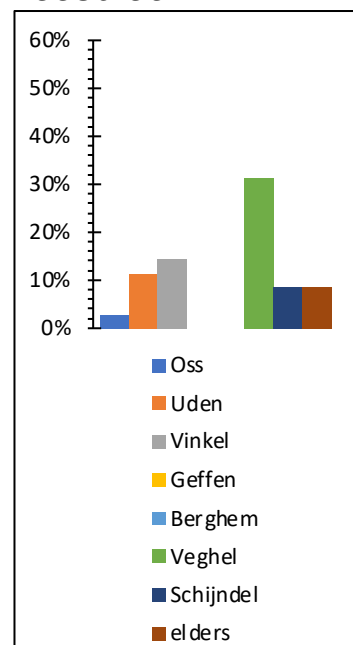
Heesch



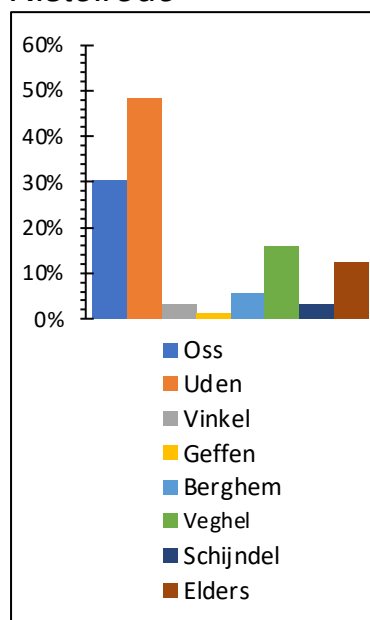
Heeswijk-Dinther



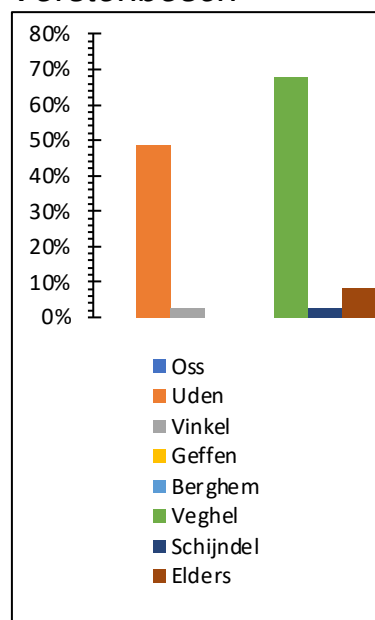
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch

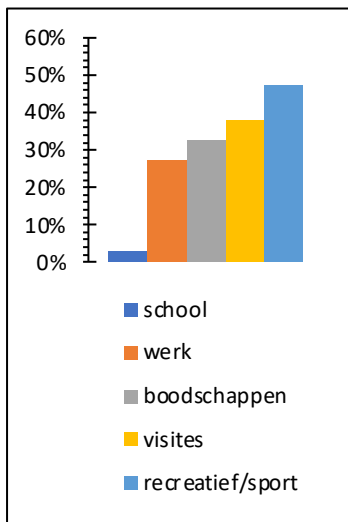




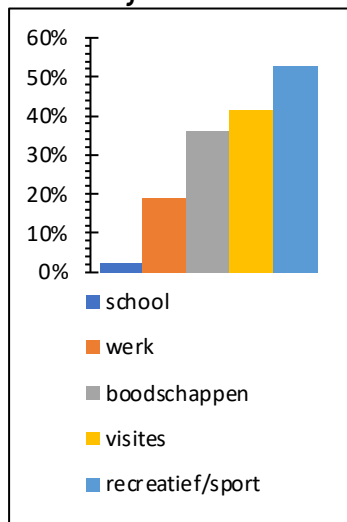
Vraag 13. Waarvoor gebruikt u de fiets buiten Bernheze?

Opvallend hoeveel boodschappen er met de fiets op redelijke afstand worden gedaan? Vooral in Vorstenbosch wonen de sportievelingen.

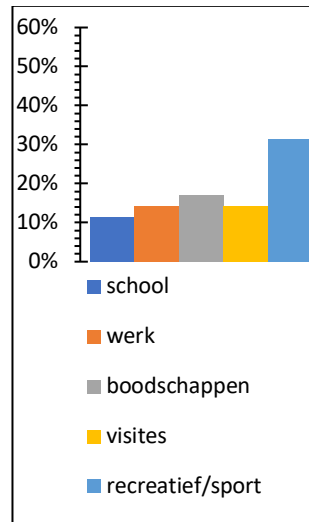
Heesch



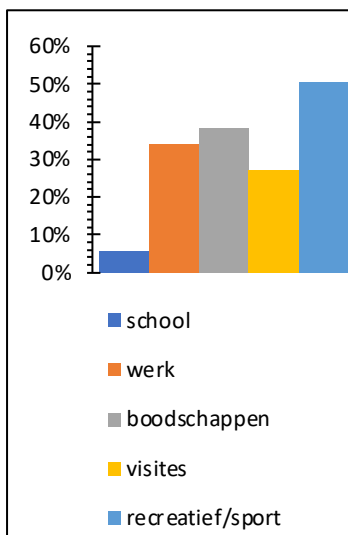
Heeswijk-Dinther



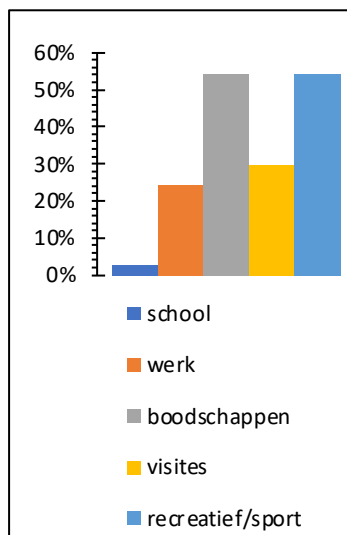
Loosbroek



Nistelrode



Vorstenbosch





6.4. Waarnemingen

6.4.1. Trottoir parkeren

Parkeren op de trottoirs neemt hand over hand toe. Het viel ons daarbij op dat dit vooral in Heesch het geval is. Heeft dat te maken met de lokale handhaving? Feit is dat het een buitengewoon hinderlijke en slechte gewoonte is.

Er zijn situaties waarin de bewoners vanwege de breedte van de straat nauwelijks anders kunnen. Een aantal straten is ongekend smal. Maar hoe dan ook, het blijft een slechte gewoonte. Kinderen, aan wie we toch leren vooral op de stoep te blijven, zien zich niet zelden genoodzaakt over de rijweg verder te lopen. Mensen met een rolstoel of een kinderwagen moeten ook noodgedwongen de rijbaan op.

We komen er verder in het rapport op terug. Hier houden we het bij onderstaande waarnemingen, waarbij aangetekend dat de opnames van streetview komen en dus overdag gemaakt zijn. Als 's avonds weer veel auto's 'thuis' zijn, is de overlast vele malen groter.

Er zijn in Bernheze verschillende fietspaden die ook als voetpad dienen. In het algemeen ontbreekt het bord dat daarop moet wijzen, zoals aan de Rietdijk/Bedafseweg in Vorstenbosch.

We verwijzen in verband met stoepparkeren graag naar de aanpak in de gemeente Mook en Middelaar, waar zeer actief het fout parkeren wordt aangepakt. Enkele passages uit een persbericht (2021) over die voorgenomen aanpak:

“Soms kunnen personen met een rolstoel of rollator pas weer het trottoir op gaan bij de eerstvolgende verlaagde inrit, vaak tientallen meters verder. Ze moeten dan over





deze afstand gebruik blijven maken van de rijbaan. Dat is risicovol, zeker voor kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen en ouderen (en mensen met een rollator of rolstoel). Vaak is het uitzicht beperkt en verwachten automobilisten geen plotselinge 'langzame' verkeersdeelnemers op hun rijbaan."

"Met 'Parkeren op het trottoir' begaat de bestuurder een verkeersovertreding. Dat is helder. Het is echter wel zo dat in sommige straten dergelijk parkeergedrag een gewoonte is geworden, het gebeurt al jaren zo. Soms zelfs met goede bedoelingen omdat dan de rijbaan breder is (terwijl op straat geparkeerde auto's juist snelheid remmend werken!). We gaan daarom waarschuwingen uitdelen of zelfs bekeuren. De gemeente wil bereiken dat het hinderlijke parkeergedrag afneemt. En dat we daardoor weer prettig en veilig gebruik kunnen maken van onze voet- en fietspaden."

6.4.2. Andere concrete situaties

Rotonde 't Kruispunt, Heesch

Geen bord fietspad.



Graafsebaan, Heesch

Geen vrij liggende fietspaden langs 80-km weg, notabene richting Bomenpark waar veel fietsers naar toe gaan.

Gelukkig krijgt de situatie aandacht.





't Dorp, Heesch

Links gaat fietspad over in fietssuggestiestrook en verandert de juridische situatie. Fietser wordt er niet op geattendeerd.



't Dorp, Heesch

Hekje staat te dicht aan de straat. Vereiste afstand is 0.60 mtr.



Mozartlaan, Heesch

Hek te dicht aan de straat.





Vinkelsestraat, Heesch

Hek te dicht langs fietspad.



Vinkelsestraat, Heesch

Onduidelijke situatie. Zijn de buiten de rijbaan gelegen delen wel of geen fietspad of fietsstrook?



Hommelse Hoeve, Heeswijk-Dinther

Hekje te dicht langs fietssuggestiestrook.





Narcislaan-Schoonstraat, Heesch

Onoverzichtelijke hoeken door hagen. Kleinere kinderen te voet of op de fiets zijn onzichtbaar.



Heelwijkstraat, Heesch

Hagen bij speeltuin. Uit de speeltuin rennende kinderen zijn onzichtbaar.



Torenstraat, Heeswijk-Dinther

Onoverzichtelijk. Haag te hoog?





Schuurakker, Heeswijk-Dinther

Hek te dicht langs straat.



Hommelsedijk, Heeswijk-Dinther

Benauwd voor fietsers.



Kampweg, Vorstenbosch

Smalle fietsstroken en deels beblubberd door slechte randen.





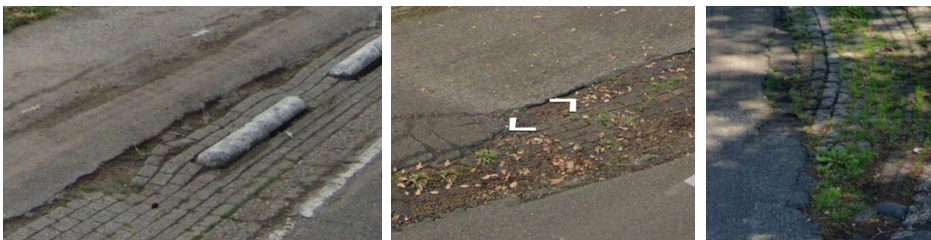
Loosbroekseweg-hoek Kampweg, Loosbroek
Slechte fietsstrook.



Hoofdstraat, Heeswijk-Dinther
Een fietser heeft hier niets te zoeken.



Vinkelsestraat, Heesch
Slecht onderhoud.





Vinkelsestraat, Heesch

Links ligt een twee richtingenfietspad. Kennelijk moet er één richting oversteken. Of niet? De dames schijnen het ook niet goed te weten. Er staat geen bord “fietsers oversteken” en geen bord “fietspad” aan de overkant. Toch houdt voor één richting het pad op en is er een oversteek gemaakt. Onduidelijkheid dus. Staat trouwens dat linkse paaltje niet erg hinderlijk op het pad? De hele constructie naar rechts opschuiven, misschien, met links ook een verhoging?





7. Conclusies en aanbevelingen

Het moge duidelijk zijn dat alle aanbevelingen die wij in dit rapport doen bedoeld zijn om het voor de fietser en de voetganger in onze gemeente aangenamer en veiliger te maken. Bij de aanbevelingen zal er in enkele gevallen sprake zijn van een verregaande transitie van centra waarbij aan de dominante positie van het snelverkeer een halt zal moeten worden toegeroepen.

In zijn algemeenheid doen wij de nadrukkelijke oproep aan de gemeente om zo snel als maar enigszins mogelijk is alle fietsstroken en fietspaden dusdanig in te richten en waar nodig te reconstrueren, overeenkomstig de richtlijnen ten aanzien van breedtes, wegmarkeringen, obstakels en met oog voor de zogeheten vergevingsgezindheid. Voorts doen wij de oproep om daar waar gewenst fietsstroken te vervangen door – bij voorkeur vrij liggende – fietspaden en tot het verwijderen van paaltjes. Dit laatste niet alleen omdat ze gevaarlijk zijn, maar ook omdat ze de doorgang belemmeren voor duo fietsen en bakfietsen.

De overige, meer specifieke maatregelen die Progressief Bernheze voor staat zullen navolgend per kern worden behandeld.

7.1 Heesch

Het behoeft geen betoog dat de situatie in “t Dorp” in Heesch en dan met name die om en nabij de fontein veel commentaar oproept bij fietsers en overigens ook bij voetgangers en automobilisten.

Voor Progressief Bernheze heeft een totale reconstructie van het centrumgebied in Heesch hoge prioriteit. Zij stoelt met haar zienswijze op twee voor haar noodzakelijk uitgangspunten, t.w. rust en groen. Twee voorwaarden die het centrum tot een echt ontmoetingsgebied moeten maken. Rust door het gemotoriseerd verkeer in de kern verregaand te reduceren, groen door winkelgebieden tot pleinen te maken en de Misse het karakter van een park te geven.

Wij herinneren graag aan eerdere onderzoeken, intussen al weer meer dan een decennium geleden, waaruit de aanbeveling voortkwam Het Dorp als straat tussen de Schoonstraat en de Grenadierstraat op te heffen en al het snelverkeer om te leiden via Schoonstraat, Hoogstraat en



Grenadierstraat. Meerdere onderzoeken zijn destijds uitgevoerd door externe bureaus en die kwamen allen tot de conclusie dat een afsluiting van 't Dorp de beste oplossing is. Ook de door de ambtenaren van de gemeente Bernheze ontwikkelde verkeersmodellen wezen toen in die richting.

Bij uitvoering van een proef in die tijd was de beleving van de bewoners aan de Hoogstraat dat het daar drukker was geworden. De feiten wezen echter uit dat er ten tijde van de proef 1500 auto's per dag minder aanwezig waren in het centrum van Heesch en de drukte op bijvoorbeeld de Nistelrodeseweg met 1100 voertuigen per dag was afgenomen. Op de Osseweg reden vervolgens 1000 auto's minder en op de Cereslaan was sprake van een reductie van 500 auto's. Tel uit je winst daar waar het bijvoorbeeld om de uitstoot van fijnstof gaat. Onbegrijpelijk dan ook dat deze constructie nooit is geëffectueerd.

Al het vorengaande indachtig stelt de werkgroep Aangenaam Fietsen van Progressief Bernheze de volgende maatregelen voor, met vooraf de niet onbelangrijke opmerking dat het vaststellen van een gedegen verkeerscirculatieplan een eerste vereiste is. Moge in onze voorstellen de contouren voor een dergelijk plan gevonden worden.

Suggestie 1: reconstructie centrum

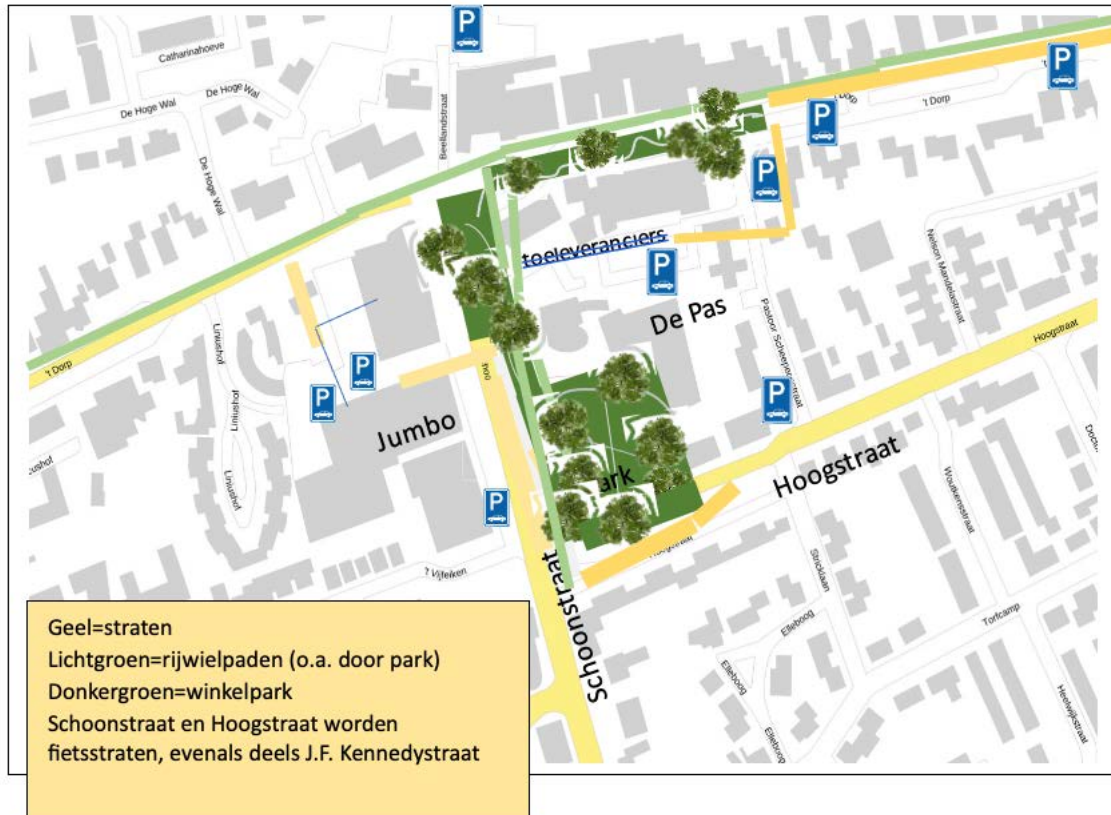
- a) De straat 't Dorp tussen de Beellandstraat en de Pastoor Scheepensstraat opheffen.
- b) Aan de noordzijde van de fontein een twee richtingen fietspad aan te leggen tussen splitsing 't Dorp/Schoonstraat en Grenadierstraat of zelfs tot de rotonde 't Kruispunt. (zie afbeelding). Dit fietspad komt in het verlengde van het fietspad tot rotonde Cereslaan. (zie verder).



- c) De rest van dit gedeelte tussen Schoonstraat en Pastoor Scheepensstraat wordt plein met parkachtige aankleding (bomen, struiken, perken en bankjes). (Uiteraard alles met voldoende ruimte voor hulpdiensten)



- d) De Schoonstraat wordt ter hoogte van het gemeentehuis afgesloten tot 't Dorp. Verkeer kan naar parkeerplaats Jumbo en terug.
- e) Parkeerplaats Jumbo scheiden in twee delen, met openingen naar winkel en schuifbare hekken voor hulpdiensten. Eén parkeerplein voor publiek uit Schoonstraat en één voor publiek uit 't Dorp.
- f) De parkeerhavens voor de winkels aan de Schoonstraat ter hoogte van de Misse worden opgeheven.
- g) De Schoonstraat wordt ter hoogte van de Misse verlegd naar de winkels
- h) Het opgeheven gedeelte van de Schoonstraat wordt bij het "Missepark" getrokken. Op die manier ontstaat er in het centrum een doorlopende grote oase van rust en ontspanning van 't Dorp tot en met de Misse met ruimte voor festiviteiten en manifestaties. Zie verder.
- i) Doorgaand verkeer moet via J.F. Kennedylaan en Burgemeester Woltersstraat. Geldt ook voor de tegengestelde richting.
- j) Alternatief. Verkeer naar west en terug gaat via J.F.Kennedystraat, Vinkelsestraat, Nieuwe Erven, Zoggelsestraat, Kruishoekstraat. Kruising J.F. Kennedystraat, Vinkelsestraat wordt rechtgetrokken.
- k) Scheiding van de parkeerplaatsen achter het gemeentehuis en achter de winkels van 't Dorp opheffen.
- l) Gemeentehuis, De Pas en de Bibliotheek krijgen achter parkeerplaatsen en achteringen voor invaliden.



Kijkend naar suggestie 1 stelt Progressief Bernheze zich nog een andere optie voor, indachtig ook het gegeven dat hierover in het ontwerp-ontwikkelingsplan Bernheze wordt gesproken, namelijk ondergronds parkeren. Wij denken daarbij aan de Misse. Een fraai voorbeeld is te vinden in de gemeente Goirle.

In dat geval zou het deel van de Schoonstraat ter hoogte van de Misse geheel opgeheven kunnen worden. De parkeerruimte bij Jumbo is enkel nog open vanuit 't Dorp t.b.v. de consument en toeleveranciers en kan deels voor nieuwbouw worden aangewend. In dat geval kan het "Missepark" groter worden met enkel nog een trottoir voor de winkels en een looproute door het park naar de parkeergarage of de andere winkels. Verscheidene andere parkeerplaatsen zouden kunnen worden opgeheven t.g.v. groen.



Suggestie 2: reconstructie centrum

- a) Schoonstraat wordt fietsstraat naar zuidelijke richting -van Hoogstraat tot en met de sportvelden. Verkeer dat geleid wordt via Grenadierstraat en Hoogstraat en richting Heesch West moet, wordt via de J.F. Kennedystraat gestuurd.



- b) Het fietspad respectievelijk de fietsstrook aan de zuidkant van Het Dorp vanaf Schoonstraat tot Ceresrotonde wordt opgeheven.
- c) Het fietspad aan de noordzijde over hetzelfde traject wordt verbreed tot een tweerichtingenfietspad en loopt lijnrecht over in het fietspad dat ten noorden van de fontein naar Grenadierstraat of dus verder gesitueerd wordt.
- d) De Schoonstraat ter hoogte van de Misse krijgt een fietspad dat deels door het park loopt en aansluit op c. Deze opzet betekent dat fietsers uit de Schoonstraat na de Hoogstraat zonder kruisend en afslaand snelverkeer aan het eind links en rechts de fietspaden op 't Dorp op kunnen rijden.
- e) Hoogstraat wordt in het geheel fietsstraat.
- f) Mozartlaan wordt fietsstraat. Ook al vanwege de school.
- g) Verdilaan wordt fietsstraat.
- h) De schoonstraat wordt bij Verdilaan recht getrokken.
- i) Verhoging ter plekke dient te verdwijnen. Hinderlijk voor met name oudere fietsers.



Suggestie 3: Toeleveranciers mogen niet langer met grote vrachtauto's/opleggers het centrum in

Goederen dienen op kleine trucks te worden overgeladen. (beter nog om de supermarkten te verhuizen naar de buitenrand (geldt ook voor Albert Heijn en Aldi)).

Suggestie 4: de Misse wordt groen

Dit 'park' moet een ontmoetingsplek worden, met bankjes, een waterpartijtje wellicht, een muziektent voor zondagse concerten, herdenkingen, toespraken en met jeu de boules banen.



Suggestie 5: Schoonstraat en J.F. Kennystraat

J.F. Kennedystraat wordt fietsstraat tussen tenminste Deken van Cammenweg en Schoonstraat. De Ploeg en de Leharstraat worden fietsstraat.

Suggestie 6: Kruising Nistelrodeseweg-Hoogstraat

Progressief Bernheze pleit ervoor om dit kruispunt aan het eind van de Hoogstraat af te sluiten en het verkeer via een straat over het Stationsplein naar 't Dorp te leiden. Voor fietsers blijft de kruising open, eventueel ook met een busbaan. Voordeel is hier ook dat het snelfietspad 'ontvlecht' wordt. Iets wat een algemeen streven is.





Suggestie 7: Rotonde 't Kruispunt

Een veel genoemd knelpunt is de rotonde 't Kruispunt.

Wij wijzen als werkgroep graag op een interessante ontwikkeling ten aanzien van rotondes, n.l. die van de fietsrotonde. Op verschillende plekken in Nederland zijn de afgelopen jaren zogeheten 'fietsrotondes' aangelegd, waarbij een hoofdfietsroute een belangrijke lokale autoroute



kruist. Op een fietsrotonde heeft de fietser prioriteit ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.

CROW-Fietsberaad is begin 2022 met een project gestart om voor de fietsrotonde een ontwerprichtlijn te ontwikkelen. Deze ontwerprichtlijn moet als hulpmiddel fungeren voor nieuwe toepassingen van fietsrotondes en zorgt voor eenduidigheid.

Wat we op de afbeeldingen zien is een duidelijker, overzichtelijker en dus veiliger en gelijkwaardiger positie van de fietser ten opzichte van de auto op de rotonde. Reden voor Progressief Bernheze om te adviseren deze ontwikkeling nauwlettend te volgen en wellicht zijn er mogelijkheden om in de proeffase van Crow subsidie te verkrijgen voor de (test)aanleg van een dergelijke rotonde, bij voorkeur de "Kruispunt-rotonde" in Heesch.

De bovenste foto betreft overigens een nogal specifieke rotonde zoals die bijvoorbeeld in Veenendaal ligt. De groene lengte strook moet bij meer algemene aanleg weggedacht worden.



De CROW-richtlijn 'Eenheid in Rotondes' uit 1998 beveelt aan om fietsers op een enkelstrook rotonde binnen de bebouwde kom met een vrij liggend fietspad in de voorrang te laten. In de praktijk is dat lang niet altijd het geval, op 69% van de rotondes zijn fietsers in de voorrang. Op de rest niet. Er is door CROW ook geconstateerd dat de keuze voor fietsers in of uit de voorrang binnen een gemeente per rotonde kan verschillen. Dat kan verwarrend werken voor automobilisten op deze rotondes.

Suggestie 8: Rtonde Cereslaan

We brengen gegeven het vorengaan hier ook graag de rotonde bij de Cereslaan in Heesch onder de aandacht. De werkgroep is van oordeel dat de rotonde bij de Cereslaan in Heesch gezien kan worden als een enkelstrook rotonde, indachtig de geleiders. Er verlaat dus steeds maar één strook de rotonde. Derhalve is het om verwarring te voorkomen in onze optiek wenselijk ook op deze rotonde net als bij de "Kruispunt-rotonde" (Heesch), de rotonde bij De Ploeg (Heesch) en die bij de Hulsakker (Heeswijk-Dinther) de fietser in voorrang te laten.

Suggestie 9: Rtonde overgang Bosschebaan-'t Dorp

De werkgroep plaatst overigens vraagtekens bij de noodzaak van de rotonde in de overgang Bosschebaan-'t Dorp en doet dat mede op basis van recente onderzoeken die hebben uitgewezen dat rotondes minder veilig zijn dan gewone kruisingen. De onderhavige rotonde heeft weer een geheel ander karakter en zorgt voor verwarring. Het komt ons voor dat het voor de fietser veiliger is als de weg – als voorrangsweg - gewoon doorloopt. Ook al omdat we in dit rapport voorstellen om het fietspad naar de noordkant van Het Dorp te verplaatsen en er een twee-richtingen fietspad van te maken.

Suggestie 10: Zoggelsestraat

Wij hebben zorgen om de ontwikkeling in de Zoggelsestraat en dan met name die voor fietsers, Vanuit de nieuwe wijk de Erven zullen steeds meer fietsers, met name ook scholieren zich richting het centrum van Heesch begeven. De Zoggelsestraat is dan een voor de hand liggende route. Wij geven in overweging een fiets(straat)route te bewerkstelligen door de Beemdstraat, via een kort stukje Burg. Wolterstraat naar de Molenstraat en vervolgens naar de J.F. Kennedystraat, die, zoals eerder geopperd, deels fietsstraat zou moeten worden.



Suggestie 11: Graafsebaan

Gelukkig gaat de gemeente hier aan de slag. Het zou niet onlogisch zijn hier een vrij liggend twee richtingen fietspad aan zuidzijde aan te leggen, tenminste vanaf Bomenpark naar de rotonde 't Kruispunt, zodat fietsers uit het Bomenpark niet meer hoeven over te steken.

In plaats van de voorgenomen 60 km per uur vanaf Paalgraven zijn we er voorstander van om vanaf het Bomenpark richting Heesch een snelheidslimiet van 50 km in te voeren. Te meer daar dit naar ons inzicht een meer bij de kennelijk aan te leggen drempels passende snelheid is.

Suggestie 12: Markeringen

Het beter verzorgen van weggesleten markeringen en duidingen, zoals de fietsafbeeldingen in de J.F. Kennedystraat en de Schoonstraat. In de J.F. Kennedystraat zijn dergelijke afbeeldingen te weinig aangebracht.



In de Schoonstraat gaat de fietsstrook over in een fietssuggestiestrook – en verandert dus de juridische omstandigheid – zonder dat dit voor de weggebruikers goed duidelijk is. Wij herinneren voor beide situaties aan onze wens tot inrichting van fietsstraten.

Suggestie 13: éénrichtinverkeer in smalle straten

In de smallere straten in onze gemeente komen zowel de voetgangers alsook de fietsers vaak in de verdrukking. Daarom pleit Progressief Bernheze voor het instellen van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer in dergelijke straten. Dit geeft lucht aan de fietsers, maar vooral ook aan de voetgangers die in smalle straten nogal eens te maken krijgen met op het trottoir geparkeerde auto's. Eénrichtingsverkeer geeft ruimte om de voertuigen gewoon langs de trottoirkant te parkeren.



Twee voorbeelden: Potbeker en Eeuwelseloop



In een straat als de Potbeker is de situatie urgent omdat er noodgedwongen ook veel op de trottoirs geparkeerd wordt. Begrijpelijk overigens, want als de auto's wel keurig aan de rand van het trottoir staan dan kan het verkeer er niet voorbij zonder zelf deels over het trottoir te rijden. De straat schreeuwt om een oplossing, ook al omdat het voor schooljeugd een afsnijdende route is. Bovendien ligt er aan de straat een speelterreintje. Dat op zichzelf maakt het al wenselijk het snelverkeer zo veel mogelijk te minimaliseren. Daarnaast zit er een flauwe bocht in de straat die de situatie er niet overzichtelijker op maakt.

De oplossing is volgens ons:

- 1) De Potbeker vanaf Akkerveld tot Standvoetbeker + de Standvoetbeker en de Klokbeek inrichten als woonerf. In de Klokbeek is dat door zijn inrichting deels al vrijwel het geval.
- 2) éénrichtingsverkeer op deze erven.

Door slimmere inrichting zal er geen overlast van foutparkeerders meer zijn, is er altijd een doorgang voor voetgangers en worden fietsen en spelen veiliger. In de Potbeker met name wonen relatief veel kleinere kinderen.

Het concept woonerf, tegenwoordig teruggebracht tot erf is in de jaren zestig in Nederland ontstaan en groot geworden in de jaren zeventig en tachtig. Het is een autoluwe plek, waar kinderen de ruimte krijgen om te spelen en volwassenen elkaar kunnen ontmoeten. Ook in andere landen is dit idee ondertussen aangeslagen.



Oorspronkelijk was een woonerf een doodlopende weg, waar alleen auto's komen die het erf als bestemming hebben. Tegenwoordig zijn vaak ook doorlopende wegen omgebouwd tot erf. De in- en uitgangen zijn dan verhoogd. Je herkent een erf aan zijn eigen verkeersborden.



Aanbevolen wordt om ook in de andere kernen de smallere straten met deze invalshoeken te schouwen.

7.2. Heeswijk-Dinther

Suggestie 1: de Hoofdstraat

De herinrichting van de Hoofdstraat is voor vele fietsers in het dorp geen succes en dat is een understatement, gezien ook de reacties tijdens de enquête. De betonnen bakken blijken de fietser aanzienlijk in de verdrukking te brengen, waardoor deze zich vaak genoodzaakt ziet om de bakken rechtsom te nemen, dus over het voetpad te gaan. Het is wat ons betreft dan ook gewenst om deze constructies teniet te doen en van de Hoofdstraat een fietsstraat te maken, indachtig ook de eigen doelstelling van de gemeente om het gemotoriseerd verkeer in het centrum te minimaliseren. Een andere mogelijkheid zou zijn een fietspad aan de noordzijde voor twee richtingen met in de lengte richting tussen fietspad en rijbaan lage drempels.

Suggestie 2: Fietsstraat Centrum + nieuw fietstraject

Als onderdeel dan wel als alternatief voor suggestie 1 stelt de werkgroep het volgende voor, mede ingegeven door suggesties van inwoners.

- a) Het traject Veldstraat-Zijlstraat-Donkere Dijk-Julianastraat-HH Stockstraat-Kerkstraat (tot Nieweg) wordt fietsstraat.
- b) De Fleurstraat tussen Graaf Wernerstraat en Hoofdstraat inrichten als fietsstraat. A t/m d zie groene ballen op tekening.
- c) Plein 1969 30 meter vanaf Hoofdstraat afsluiten. Hier ingang/uitgang parkeergarage.
- d) Hertog Janstraat tot Graaf Wernerstraat wordt fietsstraat
- e) Parkeergarage onder parkeerplein Raadhuisplaza hoek Plein - St.Servatiusstraat, doorlopend naar grote plein met tweede ingang/uitgang



- f) Graaf Wernerstraat wordt fietsstraat.
- g) Vanaf De Doorgang fietsroute(pad) aanleggen naar Irenestraat, linksaf stukje van hertenparkje met een bocht hiervoor inrichten, uitkomend in de Emmastraat, Donkere Dijk oversteken naar (nu nog) wandelpad, uitkomend in de Clemens van den Bergstraat, oversteken en wandelpad Uithof en vervolgens via Pandhof naar Heilarensestraat. (Bruine ballen op tekening).

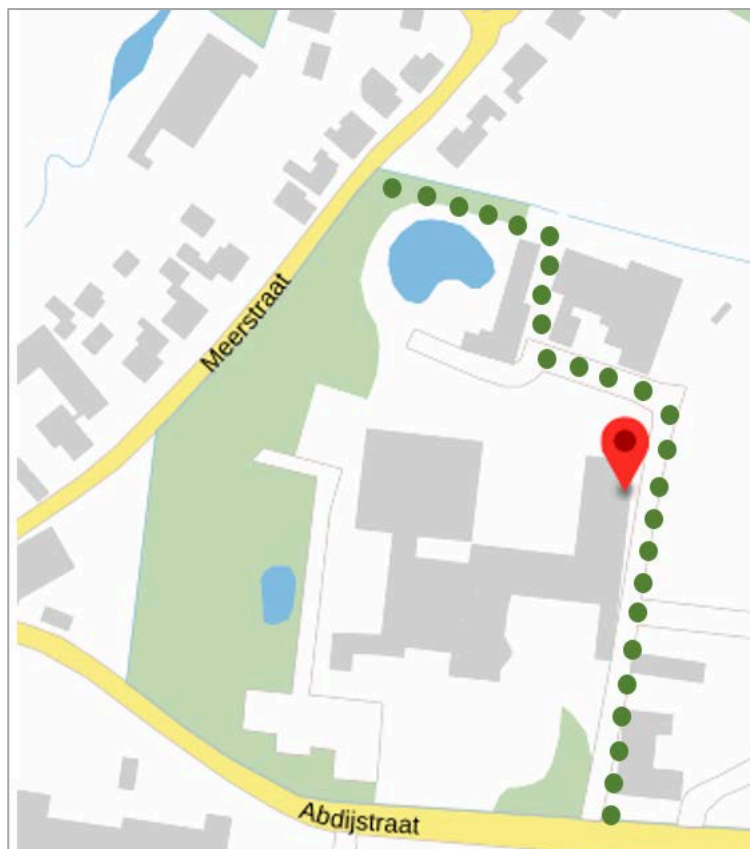
Zie in deze constructies fietsvriendelijke routes naar Plein 1969.





Suggestie 3: Nieuw fietstraject

Fietspad aanleggen tussen Abdijstraat en Meerstraat over de grond van de Abdij (kleine doorsteek maken nabij de sloot). Volstaan kan worden met een rode baan. Uiteraard overleg met de Abdij. De fietser kan dan dus de drukke Meerstraat en de kruising met de Abdijstraat en Lariestraat mijden.



Suggestie 4: Plein 1969 wordt park

Suggestie 5: Kasteel

Voor de toeristische fietser is het momenteel zoeken hoe je wilt fietsen als je van Kasteel Heeswijk langs het Aa-dal naar Landgoed Zwanenburg wilt; ofwel langs het kanaal of door de kern van HD. Daar ontbreekt een stukje rondom Dijkhof; het rode lijntje is voetgangersgebied.

Suggestie 6: Hommelsedijk

Heeswijk Dinther. Situatie voor fietsers en voetgangers verbeteren op gedeelte Hommelsedijk tussen Rodenburgseweg en Lijsterbesdreef.



Suggestie 7: Dodenhoeksestraat

Transformeer de Dodenhoeksestraat tot fietsstraat met alleen toegang voor bestemmingsverkeer.

Dit voormalig karrenpad is te smal voor snelverkeer in combinatie met fietsers. Voor veel scholieren is dit hun route naar Veghel. Verbod voor agrarische voertuigen.

Suggestie 8: Smalle wegen

Ook Heeswijk-Dinther kent een aantal (zeer) smalle straten en weggetjes. Straten als de Zandstraat, de Heuvelstraat, de Koffiestraat en de Dieppoel zouden verboden moeten worden voor gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer en landbouwverkeer.

7.3. Nistelrode

Suggestie 1: Centrum, rondweg

Nistelrode heeft dringend behoefte aan een omleidingsroute (rondweg) voor doorgaand verkeer om het centrum te ontlasten. Veel verkeer is doorgaand verkeer richting Vorstenbosch, Loosbroek en Heeswijk Dinther.

Doorgaand verkeer zou – voorlopig - omgeleid kunnen worden via A50 naar afslag 14 (Zeeland), Looweg, Karperdijk, Bedafseweg enz. richting Vorstenbosch, Loosbroek en Heeswijk-Dinther, tot een goede rondweg kan worden gerealiseerd.

Suggestie 2

Niet doorgaand verkeer naar centrum vanaf Laar omleiden via Heuvelstraat, Kerkhoflaan, Parkstraat, Laar.

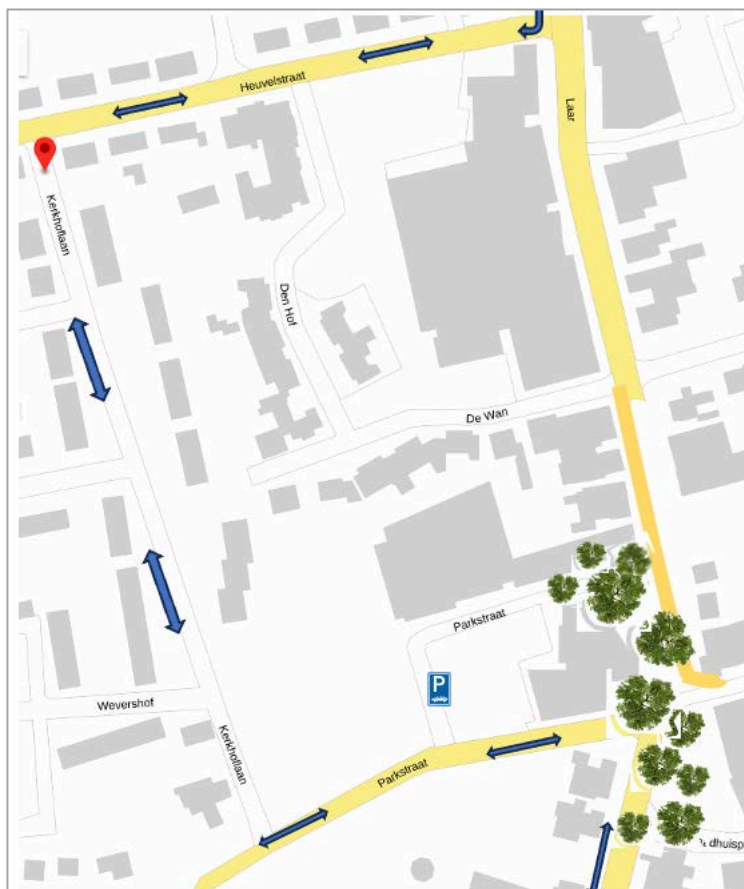
Suggestie 3

Smallere toegangsweg, ingericht als fietsstraatje of woonerfje, naar parkeerterrein achter café, vanaf De Wan.



Suggestie 4

Laar van kruising de Wan/de Hoef tot Raadhuisplein wordt plein met een fietspad.



Suggestie 5: Centrum, fietspad Weijen en Laar

Optie 1 is, zoals eerder aangegeven het – al dan niet met subsidie – uitvoeren van een Pilot fietsstraat.

Optie 2. Hier lijkt voldoende ruimte voor het aanleggen van een fietspad door het instellen van een parkeerverbod aan de westzijde van de beide straten. Aan de oostzijde alleen parkeren voor vergunninghouders.

Suggestie 6: Fietspad Laar-Maxend

Voetpad lopend van Laar naar Maxend tot gedeeld voet- en fietspad maken en laten aansluiten op fietspad op Maxend. Te realiseren vanaf Raadhuisplein en achter abri laten lopen. Bestaand trottoir voor abri



halveren en abri naar voren plaatsen. Fietzers hoeven dan niet in de lastige bocht op de rijweg.



Zoals deze streetview opname van het Maxend laat zien wordt het voetpad al als fietspad gebruikt, zeer vermoedelijk omdat de fietser zich er veiliger voelt of wellicht omdat de situatie niet helemaal duidelijk is.

Suggestie 7

Fietspad Poeskespad verbreden en voorts zulks bij gelijksoortige omstandigheden.

Suggestie 8

Smalle wegen reconstrueren tot fietsstraten met enkel bestemmingsverkeer, zoals Loosbroekseweg, Kantje, Het Broek, Vensesteeg, Hoogbroeksesteeg, Heibloem, Canadeseweg, Piet Geersdijk, Brakelsedijk (opknappen), Vlagtheideweg, Grote Heide, Bosschebaan, Meuwelweg, Raktweg, Achterstraat, Molenhoeve en Brandsestraat. Nieuwe Bundersteeg en Gagelstraat bestraten als fietspad.

Daar waar dit nog niet het geval is deze straten vervolgens bij fietsenknooppunt routes betrekken.



Waarom staat er langs de Piet Geersdijk bij het ene zandpad wel en bij het andere zandpad geen lantaarnpaal?

7.4. Loosbroek

Suggestie 1: Dorpsstraat

Dorpsstraat tussen dorpsgrenzen fietsstraat construeren.

Suggestie 2: Schaapsdijk

Schaapsdijk wordt fietsstraat van Molenhoeven tot Dorpsstraat.

7.5. Vorstenbosch

Suggestie 1

Fietsstraat Eggerlaan, Schoolstraat, Kerkstraat van Schoolstraat tot Kapelstraat en Kapelstraat van Kerkstraat tot Eggerlaan worden fietsstraat.



7.6. Buitenbied algemeen

Suggestie 1: Fietssuggestiestroken

vervangen door fietsstroken of fietspaden

Het is vanwege onduidelijkheid en het min of meer vogelvrije karakter van de fietssuggestiestrook dat Progressief Bernheze fietssuggestiestroken vervangen zou willen zien door fietsstroken, inclusief uiteraard de bijbehorende signalering. Bovendien dienen deze stroken veelal verbreed te worden. Overigens heeft het, zoals eerder verwoord, onze voorkeur dat fiets(suggestie)stroken waar mogelijk vervangen worden door fietspaden.

Suggestie 2: Straatverlichting

Niet enkel vanwege verkeersveiligheid, maar ook om andere vormen en gevoelens van veiligheid is goede straatverlichting vereist. In het buitengebied is dat absoluut een stiefkindje. Veel van onze inwoners zijn afhankelijk van goede verbindingen tussen de kernen binnen Bernheze en naar plaatsen buiten onze gemeente. Vooral in de wintermaanden is het voor met name fietsers steeds weer een hachelijke onderneming om naar school of werk te gaan. Soms moet daarvoor door onverlicht donkere, zelfs enge bosgedeeltes worden gefietst. Belangrijke verbindingswegen als de Dintherseweg en Vorstenboscheweg / Nistelrodesedijk zouden



beter verlicht moeten zijn. Wij begrijpen dat het lastig is een juiste keuze te maken tussen enerzijds faunabeheer en anderzijds de veiligheid voor de verkeersdeelnemers. Er zijn oplossingen voorhanden die zowel de koe als de geit enigszins kunnen sparen, zoals verlichting in kleur en verlichting die pas aanschiet bij nadering van het lichtpunt.

Suggestie 3: Boomveren

Progressief Bernheze doet dan ook de dringende aanbeveling om de verlichting op de belangrijkste doorgaande wegen en fietspaden in het buitengebied aanzienlijk uit te breiden en dus niet alleen te beperken tot kruispunten en zijwegen. De werkgroep attendeert in dit verband op proeven die o.a. in de provincie Utrecht gedaan worden met zogeheten “boomveren”. Dat zijn bomen die in bakken geplaatst worden en vrij staan van of beter gezegd in bakken boven de grond hangen. De bomen kunnen daardoor met de wind heen en weer bewegen en wekken op die manier energie op. Er zijn er een aantal als proef in Utrecht geplaatst. Nadeel is wel dat de bomen (vooralsnog) om de twee jaar vervangen moeten worden.



Een perfecte oplossing om ruimte te maken voor een fietspad (tweerichting) aan bijvoorbeeld de Kampweg. Hang de boomveren boven de sloot. Naast gratis straatverlichting houden de bomen, omdat ze dicht naast elkaar kunnen staan (hangen), de fietser uit de wind.

Suggestie 4: Snelfietspaden tussen de vijf dorpen



Suggestie 5: Aanschaf elektrische bakfiets

Als laatste doet de werkgroep “Aangenaam Fietsen” de aanbeveling aan de gemeente tot aanschaf van één of meerdere elektrische bakfietsen volgens afbeelding. Verschillende gemeenten hebben al een dergelijke bakfiets die gratis beschikbaar is voor afvalvervoer naar de milieustraten. Ideaal voor hen die geen auto en/of trekhaak/aanhanger hebben





8. Nawoord

Wat fijn als er zo van tijd tot tijd mensen opstaan die initiatief nemen om na te denken over wat er beter kan in onze mooie gemeente. En die er dan ook nog in slagen om dit op een gedegen en constructieve manier te onderzoeken en een concreet resultaat opleveren. Chapeau aan onze werkgroep ‘aangenaam fietsen’.



Het begon op een ledenvergadering van onze partij waar leden elkaar vonden in een voorstel om eens goed naar de verkeerssituaties voor fietsers te kijken. Fietsen en lopen willen wij stimuleren. Dat is gezond, er worden geen schadelijke stoffen uitgestoten en er is minder ruimte nodig voor parkeerplaatsen zodat er meer ruimte komt voor bomen en groen. De fiets kan vaak het alternatief zijn voor de auto. Alle reden om onze openbare ruimte fietsvriendelijk in te richten. En dan kan er veel verbeteren in onze gemeente, zo wijst ook het onderzoek van onze werkgroep ‘aangenaam fietsen’ uit.

Een uitgebreide enquête, gesprekken met lokale fietsers, literatuuronderzoek en advies van deskundigen zoals de fietsersbond hebben de werkgroep tot dit rapport gebracht. Er is veel tijd en werk in gaan zitten en wij zijn blij en ‘aangenaam’ verrast over het resultaat. En het komt, denken wij, op een heel goed moment.

Het college is immers gestart met het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie. Een visie waarin de voetganger en fietser een prominente plek moet krijgen, is te lezen in het bestuursprogramma. En dan is er nog veel werk te doen in onze gemeente waar de auto nog altijd erg veel ruimte krijgt.

In december 2023 is dit rapport aangeboden aan ons college en de gemeenteraad. Wij gaan er van uit dat het inspiratie geeft voor de nieuwe



mobilitéitsvisie en dat de suggesties die in dit rapport worden gedaan, serieus worden meegenomen in de verdere uitwerking van de mobilitéitsvisie. De fractie van Progressief Bernheze zal zich daar in ieder geval enthousiast voor inzetten.

Rest ons om een groot woord van dank uit te spreken voor de onze werkgroep 'aangenaam fietsen'.

Fractie Progressief Bernheze
Jesse Jansen & Ellen Neelen

Dank aan Hans van den Acker, Jenny Brachel, Gertjan Witteveen en deskundigen van De Fietzersbond voor hun inbreng en medewerking en vanzelfsprekend de inwoners van Bernheze die bereid waren aan onze enquête mee te werken en die diverse ideeën en mogelijke oplossingen hebben aangedragen.

Werkgroep “Aangenaam Fietsen” – Henk Witte.

Vanwege papierverbruik zijn aan dit rapport niet automatisch de bijlagen toegevoegd.

Mocht je deze willen hebben, neem dan contact op met ons secretariaat reactie@progressiefbernheze.nl



Progressief
Bernheze

www.progressiefbernheze.nl