

## Verkeersbesluit verkeersmaatregelen nieuwe situatie traverse Heeswijk-Dinther tussen grens bebouwde kom (westzijde) en rotonde Hulsakker (oostzijde)



BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE BERNHEZE

### Gelet op:

artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;

artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;

artikel 12, lid a van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegbeheer (BABW), ingevolge het verwijderen, plaatsen of verplaatsen van borden A t/m G uit bijlage 1 van het RVV 1990 geschiedt krachtens een verkeersbesluit;

artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie;

### Overwegende dat

de Hoofdstraat, Sint Servatiusstraat, Raadhuisplein, Edmundus van Dintherstraat, Den Dolvert, Brouwersstraat, Laag-Beugt, zijn gelegen in de kern Heeswijk-Dinther en in eigendom en beheer zijn bij de gemeente Bernheze;

de route Hoofdstraat, Sint Servatiusstraat, Raadhuisplein, Edmundus van Dintherstraat, Den Dolvert, Brouwersstraat, Laag-Beugt op dit moment gebruikt wordt als de doorgaande route door Heeswijk-Dinther en wordt ook de traverse genoemd;

de gemeenteraad het gemeentelijke Duurzaam Mobiliteitsplan 2016-2022 heeft vastgesteld en dat hierin de traverse is aangeduid als erftoegangsweg met maximumsnelheid 30 km/uur;

dat in het Duurzaam Mobiliteitsplan Bernheze 2016-2022 de focus op mensen moet liggen, toegankelijkheid en kwaliteit van leven i.p.v. doorstroming en dat er prioriteit komt te liggen bij de fiets;

### Historische ligging

de traverse de oude verbinding is tussen 's-Hertogenbosch en Veghel, voordat de N279 was aangelegd;



door de aanleg van de N279 heeft de traverse de functie van doorgaande verbindingsweg verloren, maar de inrichting is hier niet op aangepast;

de N279 in 2016 is verbreed van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstrook om meer capaciteit te creëren;

in 2016 ook de tweede aansluiting 'Hulsakker' vanuit Heeswijk-Dinther op de N279 is gereedgekomen;

deze tweede aansluiting Heeswijk-Dinther aan de oostkant ontsluit alsmede het bedrijventerrein Retsel;

veel verkeer van oudsher de oude route door Heeswijk-Dinther blijft gebruiken;

een verkeersonderzoek uit november 2018 door middel van kentekens heeft aangetoond dat door Heeswijk-Dinther een deel doorgaand verkeer aanwezig is;

op de traverse op telpunt Brouwersstraat 15% van het verkeer doorgaand is en op telpunt Hoofdstraat 41%;

dat door de verschillen in etmaalintensiteit resp. 6.500 motorvoertuigen per etmaal op telpunt Brouwersstraat en 2.400 motorvoertuigen per etmaal op telpunt Hoofdstraat, op de Traverse ca 1.000 motorvoertuigen als doorgaand verkeer aan te duiden is;

een andere route die veel gebruikt wordt de route Baron van Bogaerdelaan-Abdijstraat is;

op deze route op de Baron van Bogaerdelaan 38% doorgaand verkeer is gemeten en op de Abdijstraat 58% doorgaand verkeer;

de genoemde wegen door Heeswijk-Dinther gebruikt worden door een groot aantal weggebruikers die geen bestemming hebben in het dorp;

de drukte en gebruik met grotere voertuigen ongewenst is;

#### Uitgangspunten herinrichting

de traverse van oudsher de verbinding is tussen Den Bosch en Middelrode aan de westkant en Veghel aan de oostkant;

de traverse voorheen een provinciale weg was met een breed profiel;

waarbij het voormalige zelfstandige dorp Heeswijk gekenmerkt wordt door een zeer smal profiel en het voormalige zelfstandige dorp Dinther een breder profiel kent;

de traverse weliswaar de belangrijkste verbinding is in Heeswijk-Dinther het nog steeds een brede weg is waar hard wordt gereden;

de traverse tegelijkertijd een barrièrewerking heeft tussen noord en zuid;

de dorpsraad al jaren vraagt om meer eenheid van de twee dorpen, de dominante verkeersstroom door de dorpen te verminderen en pleit voor een 'stap- en fietsveilig Heeswijk-Dinther';

de aanduiding van de traverse in het gemeentelijk mobiliteitsplan als hoofdfietsroute daarop aansluit;

in het gemeentelijk mobiliteitsplan de traverse ook is genoemd als project, waarbij een inrichting gewenst is die is gericht op ontmoedigen van doorgaand verkeer en ruimte geeft aan fietsers en voetgangers;

de doelstelling voor herinrichting dan ook tweeledig is, namelijk

enerzijds: hoe maken we van het kerngebied van het dorp weer een aangenaam verblijfsgebied waar bewoners en bezoekers weer prettig kunnen leven en gebruikmaken van de voorzieningen (instandhouding).

anderzijds: hoe zorgen we ervoor dat het verkeer er op gepaste wijze door heen rijdt en alle doelgroepen op aanvaardbare wijze gebruik kunnen maken van de route.



om te komen tot deze inrichting tot erftoegangsweg er een definitief ontwerp is gemaakt, met het kenmerk 'Heeswijk-Dinther Traverse DO, 27-06-2019, gewijzigd op 27-03-2020, tekeningnummer 1 tot en met 9';

#### Betrekken van diverse partners

in het project vele stakeholders geraadpleegd zijn waarbij een integrale benadering en constructieve afstemming met de provincie Noord-Brabant als concessieverlener openbaar vervoer en busvervoerder Arriva als concessienemer over de verkeersveiligheid en doorstroming van het openbaar vervoer draagvlak heeft gecreëerd voor deze aanpak en de planvorming heeft goedgekeurd;

de totstandkoming ervan onderhevig is geweest van een uitgebreide samenspraak met alle belanghebbenden (stakeholders) en andere betrokkenen tijdens openbare bijeenkomsten gedurende de periode vanaf 2 juli 2018 tot en met 12 februari 2020;

de belangenvertegenwoordiger van Heeswijk-Dinther, Actief Burgerschap (Dorpsraad bestaande uit bewoners en ondernemers), een belangrijke overlegpartner is geweest die intensief betrokken is geweest bij de totstandkoming van het definitieve ontwerp en de daarbij horende keuzes en beslissingen;

dat er op openbare bijeenkomsten en straatavonden met alle betrokkenen uitvoerig is overlegd als wel in persoonlijke contacten overleg is gevoerd met diverse betrokkenen gedurende de anderhalf jaar dat het project als doorlooptijd heeft gehad voor het proces;

er overleg is gevoerd met omliggende gemeenten, de provincie Noord-Brabant en het regionale overleg GGA, en die allen positief hebben gereageerd op de planvorming;

er overleg is gevoerd met de Fietsersbond Noord-Brabant die positief heeft geadviseerd over de toepassing van de fietsstroken en bijbehorende planvorming;

er overleg heeft plaatsgevonden met de verkeersadviseur van de politie en deze ook positief heeft gereageerd;

er diverse verkeerskundige adviseurs zijn geraadpleegd om te komen tot een goed en objectief getoetst ontwerpvoorstel dat geleid heeft tot het definitieve ontwerp;

naast het multidisciplinair ontwerpteam bestaande uit Akertech Adviseurs BV, TOPIA stads- en landschapsontworp en gebiedsontwikkeling en LURVINK openbare ruimte op maat, de gemeente Bernheze hulp heeft gevraagd van de diverse deskundigen waaronder de Fietsersbond, Walraad Advisering en Rijcurve.nl;

er in het project is gestuurd op consensus en draagvlak;

naast de bewonersavonden ook diverse onderzoeken zijn gedaan door onafhankelijke adviseurs, zoals verkeerstellingen inclusief de verdeling naar voertuigclassificatie en snelheidsverdeling (Dinaf),

verkeersongevallen,

kentekenonderzoek (Dufec),

rijcurve toets en het toepassen van de methodiek verkeersaudit op de kruising Hoofdstraat-Abdijstraat-Msg. Van Oorschotstraat,

bomenonderzoek, Boomeffect Analyse, Flora en faunaonderzoek,

asfalt- en bodemonderzoek, kabels en leidingen, waterkundig onderzoek, bestemmingsplan toets, cultuurhistorisch onderzoek en de toepassing van kunst in de openbare ruimte;

verkeersmodellering (Goudappel Coffeng);

er ook door het projectteam onderzoeken hebben plaatsgevonden zoals het parkeeronderzoek, fietsstelling in samenwerking met Arriva, rijtijden toets



aan bewoners is gevraagd wat zij willen terugzien in de nieuwe situatie;

de bewoners hebben aangegeven dat zij graag veel ruimte willen hebben voor voet- en fietspaden, mindervaliden, kinderwagens, ouderen, etc.

daarnaast de bewoners andere zaken ook belangrijk vinden, dit zijn o.a. verkeersveiligheid, een verkeersluwe straat, lagere snelheid en minder geluid, minder vrachtverkeer en meer groen;

#### Afwegingen inrichtingselementen

het leidmotief bij de herinrichting is dat de straat van provinciale weg naar dorpsstraat gaat en hierbij de kruispunten en ontmoetingsplekken zijn benoemd tot 'bijzondere plekken en markante punten' en dat deze zoveel mogelijk als pleinen worden ingericht;

hierbij de door de belanghebbenden ingebrachte aandachtspunten leidend zijn geweest voor de ontwerpogave en dat deze door de opdrachtgever (gemeente Bernheze) zijn vertaald in een (ruimtelijk) ontwerp, daarbij ondersteund door Akertech Adviseurs BV, TOPIA stads- en landschapsontwerp en gebiedsontwikkeling en LURVINK openbare ruimte op maat;

in het ontwerp als leidend ruimtelijk profiel is gekozen een rijbaanbreedte te maken van 6,0 meter in het smalle gedeelte en 6,5 meter in het brede deel met in beide gedeeltes fietsstroken van 2 meter breed;

in het definitieve ontwerp de nadruk is gelegd op het versterken van de dorpse uitstraling door het vergroten van (het gevoel van) verkeersveiligheid, op het vergroten van de leefbaarheid en de toegankelijkheid te voet en op de fiets als voorwaarde voor aangenaam wonen, beter gebruik van de (winkel)voorzieningen en optimale bereikbaarheid;

door de integrale benadering de begrippen verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en klimaatadaptie samenkomen en het project aansluit bij de landelijke discussie over '30 op drukke wegen' en aansluit aan bij de verkeersactualiteit van deze tijd, zoals geagendeerd op het Nationaal Verkeerskunde Congres (NVC) in 2019 en tijdens de nog plaats te vinden congressen NVC 2020 en het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) 2020;

de traditionele verkeersmaatregelen zoals het verkeerplateau, de drempel en versmallingen met voorangsregelingen zijn vervangen door een smal straatprofiel tussen 6,0 en 6,5 meter, pleinachtige inrichting op markante locaties en gelijkwaardige kruispunten;

in het ontwerpproces 3 basiscriteria zijn geformuleerd voor de nieuwe dorpsstraat, namelijk verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en berijdbaarheid/doorstroming;

deze criteria goed toetsbaar zijn en afgestemd zijn met de provincie Noord-Brabant en Arriva om maximaal draagvlak te creëren;

het criterium (verkeers)leefbaarheid deels toetsbaar is omdat dit een zeer abstract begrip is en met meer aspecten samenhangt dan alleen verkeer;

#### Bevindingen ontwerpproces

na afronding van het ontwerpproces met alle betrokkenen de gemeente terugkijkt op een succesvolle samenwerking;

de gemeente tevreden is met de uitkomsten omdat de ontwerpen in grote mate bijdragen aan de verkeersveiligheid, vanuit de gedachte dat het een echte dorpse straat gaan worden en ook passen in het geldende duurzame verkeerbeleid waar nieuwe prioriteiten worden gegeven om zo de openbare ruimte aantrekkelijker te maken voor voetgangers en fietsers en daarmee een belangrijke aanzet wordt gegeven voor het aangener maken van het dorp Heeswijk-Dinther en het centrum in het bijzonder;

de inrichting voldoet aan de verkeersmethodiek Duurzaam Veilig, waar het definitieve ontwerp een bijdrage levert aan de vernieuwing ervan zoals deze ook door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt gevoerd in het kader van een nieuwe wegcategorie ter vervanging



van 'grijze wegen' en de past geldende richtlijnen en wetmatigheden van verkeer en vervoer en is er sprake van een 'leesbare' inrichting;

de leesbaarheid medebepaald wordt doordat naast de duurzaam veilige verkeerssystematiek op de markante plekken en pleinen ook aandacht besteed wordt aan een andere inrichting die past bij de plek en de omgeving;

in dit ontwerp de verkeersveiligheid wordt ingestoken door 'inrichten door natuurlijk sturen en/of gezamenlijke ruimte';

door deze andere inrichting (weg)gebruikers worden gestimuleerd meer eigen verantwoordelijkheid te nemen en rekening houden met elkaar en hierbij meer sociaal gedrag te laten ontstaan;

bovenal door een lagere rijsnelheid beter gereageerd kan worden op onverwachte gebeurtenissen en daarmee de ernst van de verkeersonveiligheid zal verminderen, er meer verbondenheid gaat ontstaan met de omgeving, het anonieme rijgedrag wordt voorkomen en dat de automobilist zich socialer zal moeten gedragen, hierdoor de basis wordt gelegd om de inrichting af te stemmen op het complexe gebruik door alle 'eigenaars van de openbare ruimte';

en er een goede voorwaarde wordt geschepd om het doorgaande verkeer te geleiden naar de provinciale weg N279, Kanaaldijk Noord;

#### Samenvatting van de grotere wijzigingen

er ten gevolge van de vaststelling van het definitieve ontwerp de hier onderstaande veranderingen gaan plaatsvinden:

een uitbreiding van de zone 30 plaatsvindt tussen Hoofdstraat t.h.v. huisnummer 101 tot Hoofdstraat t.h.v. huisnummer 61 en tussen Sint Servatiusstraat t.h.v. huisnummer 9 tot Laag-Beugt t.h.v. huisnummer 1;

de op dit gedeelte aanwezige aansluitingen gelijkwaardige verkeersregeling krijgen, waarbij verkeer op de traverse voorrang dient te verlenen aan het verkeer vanaf deze aansluitingen;

er een uitzondering is op de bovenstaande gelijkwaardigheid:

door de kruispunten Hoofdstraat – Monseigneur van Oorschotstraat en Hoofdstraat- Abdijstraat, waar de voorrang wordt ingesteld ter benadrukking van de fietsrouting van oost naar west en ter ondersteuning van de fietsers die gebruik maken van de fietsvoorzieningen van westelijke naar oostelijke richting en visa versa;

door het kruispunt Sint Servatiusstraat-Torenstraat in te richten als microtonde en aan te duiden conform de verkeersregels en -tekens die passen bij een rotonde, waartoe de verkeersborden D1 en B6 RVV 1990 worden geplaatst;

de traverse over het hele gedeelte, met uitzondering van de gelijkwaardige kruispunten en markante plekken, fietsstroken komen te liggen die voldoen aan de richtlijnen van de CROW en gesteund worden door de vertegenwoordigers van de Fietsersbond, ter vervanging van de fietssuggestiestroken, de ventwegen en de vrijliggende fietspaden;

de verkeersregeling wordt opgeheven waarbij bestuurders uit tegengestelde richtingen elkaar moeten laten voor gaan dan wel voorrang moeten geven, resp. Aangeduid in het RVV 1990 met F6 en F5, zoals geplaatst ter hoogte van de huidige wegversmallingen, en wel op de locaties Hoofdstraat 114, Hoofdstraat 98 en Brouwersstraat 4;

dat de verkeersregeling door het toepassen van bord D2 RVV 1990 op een middengeleider wordt opgeheven op de locaties nabij Sint Servatiusstraat 2, Torenstraat 2, Brouwersstraat 2, Edmundus van Dinttherstraat 8 en 14;

het aantal haltelocaties gaat terug van 6 naar 4 haltes en bij de 4 haltes worden de borden iets verplaatst;



een parkeerverbod op de Abdijstraat wordt ingesteld over de eerste 50 meter ten behoeve van het vrijhouden van de weg voor verkeer dat vanaf de Hoofdstraat komt en zodoende het kruispunt kan vrij maken en dit ook mogelijk is als er voertuigen staan te wachten om op te rijden;

#### Instellen 30 km-zone

volgens de uitvoeringsvoorschriften van de BABW borden met maximumsnelheid 30 km-zone alleen geplaatst mogen worden als de in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse;

de BABW verder voorschrijft dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving;

de inrichting van de weg door het definitieve ontwerp met het kenmerk 'Heeswijk-Dinther Traverse DO, 27-06-2019, gewijzigd op 27-03-2020, tekeningnummer 1 tot en met 9' zodanig is aangepast dat enerzijds de weg voor de weggebruiker herkenbaar is als 30 km-zone en anderzijds in voldoende mate wordt voorzien in snelheidsremmende maatregelen;

de snelheidsremmende maatregelen niet bestaan uit verticale snelheidsremmers, maar deze op een andere manier zijn vormgegeven;

de inrichting van het beschikbare straatprofiel bestaat uit een trottoir/loopgedeelte, parkeerplaatsen, een rijbaan en plekken waar een bestuurder niet kan komen;

een rijbaan waar alle bestuurders gebruik van moeten waar de rechte rijlijn is doorbroken door de inrichting van de kruispunten en markante locaties;

dat de markante locaties op regelmatige afstand liggen, gelijkmatig verdeeld over het hele traject, waarbij kruispunten en markante locaties elkaar steeds afwisselen;

deze markante punten zorgen voor een onderbreking in het straatbeeld en tegelijkertijd uitwisselpunten zijn voor verkeer of voorzien zijn van obstakels waar (auto)verkeer voor moet wachten als er een tegenligger is;

dat het wegvak dat tussen de markante locaties en kruispunten ligt, voorzien is van fietsstroken van 2,0 meter breed waardoor de fietsers een betere en (verkeers)veilige voorziening krijgen wat ook weer invloed heeft op het (rij)gedrag van alle verkeersdeelnemers;

met deze inrichting de snelheden op zoveel mogelijk manieren wordt geremd en tegelijkertijd de mogelijkheid bestaat om tussen de markante punten te kunnen rijden;

bovendien ook de lijnbus hier rijdt en de gemeente en busvervoerder Arriva willen dat de bus hier blijft rijden vanwege bereikbaarheid van het dorp;

de verlaging van de gereden snelheid bijdraagt aan meer doelen dan alleen de verkeersveiligheid, zoals leefbaarheid, in stand houden voorzieningenniveau door het creëren van en aangenaam verblijfsgebied, mogelijk maken van diverser gebruik van de openbare ruimte, en deze tegelijkertijd geschikt maken voor een intensiever gebruik door doelgroepen die zich nu niet thuis voelen nabij de Traverse;

een doorgaande weg met hogere snelheden zorgt voor barrièrewerking, geluid en uitstoot en dat het ontwerp hier een gezonde balans in gaat aanbrengen;

het rijgedrag van autobestuurders bij lagere snelheden heel anders is dan als deze met hogere snelheden in hun veilige 'auto-omgeving' kunnen zitten, minder anoniem zijn en daarmee een grotere kans op betrokkenheid en socialer (rij)gedrag;



met een lagere rijsnelheid er mogelijkheden zijn om de schaarse openbare ruimte complexer inrichten en ervoor zorgen dat de traverse geen barrière meer is en onderdeel wordt van het dorp, als 'straat' in plaats van 'weg';

tevens de milieuvoordelen zijn groter bij lagere rijsnelheden, minder lawaai, uitstoot, meer gebruik door de fiets, meer ruimte voor groen (klimaatadaptie);

#### Algemeen

het treffen dan wel intrekken van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade te voorkomen of te beperken alsmede voor het beschermen van weggebruikers en passagiers;

de maatregelen bovendien bijdragen aan het gestelde in artikel 2 van de WVV 1994 voor het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemachtigde van de korpschef van de politie Brabant-Noord;

#### Besluiten

Het college van burgemeester en wethouders besluiten:

de voorzieningen voor de fiets op en naast de hoofdrijbaan van de traverse Heeswijk-Dinther op te heffen door:

het verwijderen van borden G11 (verplicht fietspad) uit bijlage 1 van het RVV1990 (verplicht fietspad) op de vrijliggende fietspaden en fietsdoorsteken;

het verwijderen van borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting inrijden niet toegestaan) en C3 (eenrichtingsweg) uit bijlage 1 van het RVV1990 op fietspaden die als eenrichtingsweg zijn ingesteld;

het verwijderen van borden C14 (gesloten voor fietsers) uit bijlage 1 van het RVV1990 op de hoofdrijbaan van de traverse;

de voorrangssituatie voor alle bestuurders op de traverse Heeswijk-Dinther aan te passen door:

het verwijderen van borden B1 (voorrangsweg) en B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) uit bijlage 1 van het RVV1990 en hiermee de status voorrangsweg op te heffen;

het verwijderen van borden F5 en F6 (voorrangsregeling bij wegversmalling) uit bijlage 1 van het RVV1990 en hiermee de voorrangssituatie bij wegversmallingen op te heffen;

het verwijderen van borden B6 uit bijlage 1 van het RVV 1990 alsmede de haaiantanden (als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990);

door het verwijderen van borden L3 (bushalte) uit bijlage 1 van het RVV1990 de bushaltes op te heffen op de gehele traverse tussen rotonde Hulsakker en bebouwde komgrens op de Hoofdstraat Heeswijk-Dinther;



door het verwijderen van borden L2 (voetgangersoversteekplaats) uit bijlage 1 van het RVV1990 in combinatie met de witte strepen van de voetgangersoversteekplaats, zoals bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 2 onder 9 van de uitvoeringsvoorschriften BABW, de voetgangersoversteekplaatsen op de traverse Heeswijk-Dinther op te heffen;

door het verwijderen van borden E1 (parkeerverbod) uit bijlage 1 van het RVV 1990 de parkeerverboden op de ventweg van de traverse Heeswijk-Dinther op te heffen;

door het verwijderen van borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting inrijden niet toegestaan) en C3 (eenrichtingsweg) uit bijlage 1 van het RVV 1990 de eenrichtingsweg op het Raadhuisplein Heeswijk-Dinther op te heffen;

door het verwijderen van borden D2 (passeren aan de zijde die de pijl aangeeft) uit bijlage 1 van het RVV1990 op de traverse Heeswijk-Dinther de gebodsborden te verwijderen die aangeven dat deze aan de rechterzijde gepasseerd moeten worden;

door het verwijderen van borden A0130 (begin 30km zone) en A0230 (einde 30km zone) uit bijlage 1 van het RVV1990 op de zijwegen van de traverse Heeswijk-Dinther de maximumsnelheid van 30 km/uur ook in te stellen op de traverse,

door het plaatsen van borden A0130 (begin 30km zone) en A0230 (einde 30km zone) uit bijlage 1 van het RVV1990 de 30 km-zone volledig te maken door het plaatsen van deze borden op onderstaande locaties in Heeswijk-Dinther:

op de Baron van Bogaerdelaan ter hoogte van de bebouwde komgrens (bestaand);

op de Laag-Beugt direct ten westen van de rotonde;

op de Hoofdstraat ter hoogte van huisnummer 101, waardoor het gedeelte tussen de bebouwde komgrens op de Gouverneursweg en huisnummer 101 de maximumsnelheid van 50 km/uur houdt;

door het plaatsen van borden B4, B5, B6 en haaiantanden als bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990 op onderstaande kruispunten in Heeswijk-Dinther voorrang in te stellen:

kruispunt Mgr. Van Oorschotstraat met de Hoofdstraat waarbij bestuurders in het bijzonder de fietsers, op de Hoofdstraat voorrang genieten;

kruispunt Abdijstraat met de Hoofdstraat waarbij bestuurders in het bijzonder de fietsers, op de Hoofdstraat voorrang genieten;

kruispunt Laag-Beugt-Boterweg, waarbij bestuurders op de Laag-Beugt voorrang genieten;

door het plaatsen van borden D1 (rotonde) en B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) op het kruispunt Sint Servatiusstraat-Raadhuisplein-Torenstraat Heeswijk-Dinther een minirotonde in te stellen;

door het plaatsen van borden L2 uit bijlage 1 van het RVV 1990 alsmede het aanbrengen van witte strepen zoals bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 2 onder 9 van de uitvoeringsvoorschriften BABW, voetgangersoversteekplaatsen in te stellen op deze locaties in Heeswijk-Dinther:





kruispunt Mgr. Van Oorschootstraat met de Hoofdstraat op zowel de westzijde als de zuidzijde;

kruispunt Abdijstraat met de Hoofdstraat op zowel de oostzijde als de noordzijde;

kruispunt Pastoor Maasstraat met de Hoofdstraat op zowel de oostzijde, westzijde als de noordzijde;

kruispunt Hoofdstraat-Sint Servatiusstraat-Plein 1969 aan de westzijde;

kruispunt Sint Servatiusstraat-Raadhuisplein-Torenstraat aan de oostzijde;

door het plaatsen van borden L3 uit bijlage 1 van het RVV 1990 in combinatie met geblokte markering, bushaltes in te stellen op onderstaande locaties in Heeswijk-Dinther:

Hoofdstraat tussen Dokter Boutkansstraat en Mgr. Van Oorschootstraat aan beide zijden van de weg;

Sint Servatiusstraat tussen Balledonk en huisnummer 56;

Edmundus van Dintherstraat tussen Raadhuisstraat (oost) en huisnummer 7;

Kruispunt Edmundus van Dintherstraat-Den Dolvert-Kerkstraat aan oost- en westzijde;

Laag-Beugt aan oostzijde van het kruispunt met de Boterweg;

door het aanbrengen van fietssymbolen op de stroken aan weerszijden van de rijbaan, op de traverse Heeswijk-Dinther, tussen Hoofdstraat 101 en Retselseweg Heeswijk-Dinther met uitzondering van de markante punten, fietsstroken in te stellen als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990;

door het plaatsen van borden G11 (verplicht fietspad) en G12 (einde verplicht fietspad) uit bijlage 1 van het RVV 1990 een verplicht fietspad in te stellen aan beide zijden van de weg op de Brouwersstraat/Laag-Beugt tussen de Retselseweg en de rotonde Hulsakker en op de Hoofdstraat Heeswijk-Dinther ter hoogte van huisnummer 120;

door het plaatsen van bord E7 uit bijlage 1 van het RVV 1990 een laad- en losplek in te stellen op de Hoofdstraat Heeswijk-Dinther ter hoogte van huisnummer 13;

door het plaatsen van borden E1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 een parkeerverbod in te stellen op de Abdijstraat over een afstand van ongeveer 50 meter tussen de Hoofdstraat en huisnummer 10 Heeswijk-Dinther;

alle vorige relevante verkeersbesluiten voor opheffen verkeersmaatregelen op de traverse Heeswijk-Dinther hierbij in te trekken;

Heesch, 28 juli 2020

Burgemeester en wethouders van Bernheze,



P. Hurkmans M. Moorman

Secretaris Burgemeester

**Bezwaar:** Tegen dit besluit kan degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit betrokken is op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen 6 weken na de publicatiedatum, een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders, Postbus 19, 5384 ZG HEESCH.

**Voorlopige voorziening:** Een bezwaarschrift schorst niet de werking van dit besluit. Degene die bezwaar heeft ingediend en – gelet op de betrokken belangen – onverwijlde spoed dat vereist, heeft eveneens de mogelijkheid een voorlopige voorziening (schorsing) te vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA te 's-Hertogenbosch.