

Raadsvergadering d.d. : 02 juli 2026

Afdeling : Beheer Ruimte en Organisatie

Portefeuillehouder : Wethouder M.M. Kuijken

Onderwerp : Ontsluiting Bergeijk Noord - Hooge Berkt II

Betreffend onderdeel : Taakveld 2 "Verkeer en vervoer"  
programmabegroting

---

## Samenvatting

Voor de ontwikkeling van woningbouwplan Hooge Berkt II, met circa 200 woningen, is een toekomstbestendige ontsluitingsstructuur nodig vanwege de toename van verkeersbewegingen. De keuze voor de ontsluiting heeft invloed op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in zowel het nieuwe als de omliggende woongebieden. Op verzoek van de gemeenteraad zijn verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht, waaronder een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg. Tijdens een raadsinformatieavond op 26 februari 2026 is de raad hierover geïnformeerd en aangekondigd dat een voorstel aan de nieuwe gemeenteraad wordt voorgelegd. De voorkeursvariant moet zorgen voor een veilige en duurzame verkeersafwikkeling.

## Inleiding

Voor de ontwikkeling van woningbouwplan Hooge Berkt II is een passende en toekomstbestendige ontsluitingsstructuur noodzakelijk. Het plan voorziet in de realisatie van circa 200 woningen, wat leidt tot een substantiële toename van verkeersbewegingen in het gebied. De ontsluitingskeuze heeft niet alleen invloed op de bereikbaarheid van de nieuwe woningen, maar ook op de verkeersdruk, veiligheid en leefbaarheid in de bestaande omliggende woongebieden zoals Hooge Berkt en de Stökskesweg.

Gelet op de ligging van het plangebied nabij de Diepveldenweg en de aansluiting op bestaande woonstraten is op verzoek van de gemeenteraad onderzocht op welke wijze het verkeer op een verantwoorde manier kan worden afgewikkeld. Daarbij is gekeken naar meerdere varianten, waarbij zowel de bestaande infrastructuur als een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg is overwogen. Tijdens een raadsinformatieavond op 26 februari 2026 is de gemeenteraad hier over bijgepraat en is aangekondigd door het college dat er een advies ter besluitvorming ten aanzien van de ontsluiting van Hooge Berkt II wordt voorgelegd aan de nieuwe gemeenteraad.

## Advies

Instemmen met bijgevoegd raadsvoorstel en concept raadsbesluit en hiermee de raad voorstellen om:

1. Te kiezen voor het benutten van de bestaande infrastructuur als ontsluitingsstructuur voor Hooge Berkt II
2. Te kiezen om géén nieuwe aansluiting te realiseren op de Diepveldenweg ter hoogte van de Hooge Berkt.

## Beoogd effect

Het beoogde effect van de voorgestelde keuze is dat de nieuwe woningen in Hooge Berkt II op een veilige, toegankelijke en toekomstbestendige wijze worden ontsloten voor alle modaliteiten, waarbij expliciet aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd wordt beoogd om de toename van gemotoriseerd verkeer in bestaande woonstraten zoveel mogelijk te beperken, zodat de leefbaarheid in de omliggende wijken behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. De gekozen ontsluitingsstructuur dient bovendien bij te dragen aan een logische verkeersafwikkeling die past binnen de beleidsmatige ambitie om duurzame mobiliteit te stimuleren volgens de STOMP-principes, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer voorrang krijgen boven autogebruik.

## Aanleiding en proces

De aanleiding voor dit voorstel is de voorgenomen realisatie van woningbouwplan Hooge Berkt II, waarin circa 200 woningen worden ontwikkeld. Deze ontwikkeling leidt tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen in het gebied, met een geschatte verkeersgeneratie van circa 1.500 motorvoertuigen per werkdag. Het bouwplan sluit direct aan op de bestaande woongebieden Hooge Berkt en de Stökskesweg, waardoor de manier waarop het verkeer wordt ontsloten directe gevolgen heeft voor de bestaande infrastructuur en de kwaliteit van de leefomgeving.

Daarnaast bevindt het plangebied zich in de nabijheid van de Diepveldenweg, waardoor een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid via deze gebiedsontsluitingsweg reëel is onderzocht. De keuze voor de ontsluitingsstructuur is daarmee bepalend voor de mate waarin verkeersstromen worden verspreid, geconcentreerd of afgewikkeld binnen bestaande woonstraten. Dit maakt de afweging tussen verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing, kosten en leefbaarheid noodzakelijk en urgent in het kader van de verdere planontwikkeling.

Het proces rondom de bereikbaarheid van Hooge Berkt en omliggende woonwijken is gestart op 20 april 2023, toen de gemeenteraad een motie "*Onderzoek naar ontsluiting van Hooge Berkt en omliggende woonwijken*" aannam. In deze motie werd het college verzocht om verschillende scenario's te onderzoeken ter verbetering van de ontsluiting van het gebied.

Naar aanleiding van deze opdracht is een verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn op 29 januari 2025 gedeeld met de gemeenteraad via de raadsinformatiebrief "*Verkeersonderzoek Bergeijk Noord*". In deze raadsinformatiebrief werd geadviseerd om primair in te zetten op optimalisatie en benutting van de bestaande infrastructuur.

Vervolgens heeft de gemeenteraad op 26 februari 2025 een aanvullende motie "*Motie Vreemd Diepveldenweg*" aangenomen. Hierin werd het college opgedragen om specifiek de variant voor een aansluiting via de Diepveldenweg nader te onderzoeken en de uitkomsten hiervan voor besluitvorming aan de raad voor te leggen.

Tijdens de onderzoeken van het ontsluiten van Bergeijk – Noord in relatie tot Hooge Berkt zijn twee manieren van ontsluiten voor de nieuwe wijk onderzocht:

1. Gebruik van de bestaande wegenstructuur
2. Aanleg van een nieuwe ontsluiting op de Diepveldenweg (middels het aanleggen van een rotonde en het deels verbreden van de Hooge Berkt)

De resultaten van deze aanvullende onderzoeken zijn op 24 februari 2026 gepresenteerd aan de gemeenteraad. Tijdens deze bijeenkomst is tevens aangekondigd dat een definitief raadsvoorstel zal worden voorbereid. Dit voorstel zal in de zomer van 2026 ter besluitvorming worden voorgelegd aan de nieuw te vormen gemeenteraad.

## Argumenten

### *1.1 Bestaande infra beperkt ruimtelijke ingrepen*

De keuze om alleen de bestaande wegenstructuur te gebruiken voorkomt ingrepen in het landschap zoals het kappen van bomen en het verleggen van watergangen, waardoor de ruimtelijke kwaliteit en ecologische structuren behouden blijven.

### *1.2 Bestaande infra is maatschappelijk het meest verantwoord gezien effect en kosten*

Het onderzoek van Iv-Infra b.v. laat zien dat een aansluiting maken op de Diepveldenweg geen onderscheidend oplossend vermogen heeft. Daarnaast zorgt een nieuwe aansluiting voor nadelige effecten op leefbaarheid van de bestaande woningen in het gebied door de verkeersaantrekkende werking. Bij gebruik van de bestaande infrastructuur zijn aan de bestaande infrastructuur dezelfde investeringen nodig om de wegenstructuur geschikt te maken. Bij het maken van een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg zijn extra investeringen nodig voor nieuwe aansluitingen, zoals een rotonde of aanpassing van de Diepveldenweg, waardoor circa € 1.500.000 aan kosten wordt bespaard.

### *1.3 Bestaande infra zorgt niet voor een verkeer aantrekkende werking*

Het benutten van de bestaande infrastructuur voorkomt dat een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg extra doorgaand verkeer aantrekt dat niet direct aan het woongebied is gerelateerd.

### *1.4 Bestaande infra biedt een versterking van de verkeersveiligheid binnen het woongebied*

Door te sturen op een autoluw inrichting van het woongebied Hooge Berkt kan de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer worden verbeterd binnen de bestaande woonstructuur. Het maken van een nieuwe aansluiting zorgt voor een verkeer aantrekkende werking welke de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het gebied verslechtert. Gebruik van de bestaande infra zorgt ervoor dat het gedeelte van de Hooge Berkt tussen Diepveldenweg en Stökskesweg autoluw blijft, waardoor fietsers een veilige en comfortabele route houden.

### *1.5 Gebruik van bestaande infrastructuur beperkt extra verkeersdruk en beschermt de leefbaarheid in het gebied*

Het ontsluiten van de nieuwbouwwijk Hooge Berkt via de bestaande infrastructuur voorkomt dat een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg een extra verkeer aantrekkende werking veroorzaakt. Uit de verkeersmodellen blijkt dat de verkeersintensiteiten op onder andere de Hoge Berkt en de Stökskesweg in deze situatie aanzienlijk lager blijven dan bij een directe aansluiting op de Diepveldenweg.

Een nieuwe aansluiting zou leiden tot meer doorgaand verkeer in het gebied, waardoor de leefbaarheid voor omwonenden verder onder druk komt te staan. Door gebruik te maken van de bestaande infrastructuur blijft de verkeersbelasting beter beheersbaar en worden negatieve effecten op de woonomgeving zoveel mogelijk beperkt.

### *2.1 Het maken van een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg kent grote ruimtelijke ingrepen*

Het maken van een nieuwe aansluiting heeft een grote impact op de bestaande infra en op de omgeving. Door een nieuwe aansluiting dienen grondaankopen gedaan te worden en dient de bestaande groenstructuur gekapt te worden en sloten verplaatst te worden.

### *2.2 Het maken van een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg kent grote maatschappelijke kosten tegenover een verslechtering van de leefbaarheid en haar niet onderscheidend oplossend vermogen*

Het maken van een nieuwe aansluiting op de Diepveldenweg kent grote maatschappelijke kosten tegenover een verslechtering van de leefbaarheid en een niet onderscheidend oplossend vermogen, omdat uit het onderzoek van Iv-Infra B.V. blijkt dat deze variant geen wezenlijke verbetering oplevert ten opzichte van het benutten van de bestaande infrastructuur. De onderzochte verkeerskundige effecten laten zien dat de aansluiting op de Diepveldenweg weliswaar een directe route biedt voor autoverkeer, maar dat dit niet leidt tot een aantoonbare structurele ontlasting van het bestaande woongebied of een significante verbetering van de verkeersafwikkeling binnen het totale netwerk.

Daartegenover staan aanzienlijke negatieve effecten op de leefomgeving. De realisatie van een nieuwe aansluiting vereist ingrepen in de bestaande ruimtelijke structuur, waaronder het kappen van bomen en het verleggen van watergangen, wat leidt tot aantasting van de ruimtelijke kwaliteit en ecologische waarden in het gebied. Daarnaast leidt de nieuwe ontsluiting tot een toename van verkeersbewegingen in de directe omgeving van bestaande woningen, met een daarmee gepaard gaande verslechtering van de leefbaarheid door hogere verkeersdruk, geluid en potentiële verkeersonveiligheid, met name in relatie tot langzaam verkeer zoals fietsers.

Daarbij komt dat de financiële consequenties aanzienlijk zijn. De aanleg van een rotonde en de noodzakelijke aanpassing van de DiepvelDENweg brengen investeringen met zich mee die worden geraamd op circa € 1.500.000. Deze kosten staan niet in verhouding tot het beperkte extra oplossend vermogen van de maatregel, aangezien de verkeerskundige meerwaarde beperkt is en geen onderscheidende bijdrage levert aan het verbeteren van de ontsluitingsstructuur van Hooge Berkt II.

Gecombineerd leidt dit tot de conclusie dat de maatschappelijke kosten van een nieuwe aansluiting op de DiepvelDENweg niet opwegen tegen de beperkte verkeerskundige baten, terwijl de negatieve effecten op leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit substantieel zijn.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 Het gebruik van bestaande infra leidt tot langere maar acceptabele omrijafstanden*

Het gebruik van de bestaande infrastructuur leidt voor een deel van het autoverkeer tot langere routes dan wanneer een directe nieuwe aansluiting op de DiepvelDENweg zou worden gerealiseerd. Dit geldt met name voor verkeer afkomstig uit de woonwijk Hooge Berkt II. Hierdoor ontstaan langere rijafstanden, wat als minder efficiënt kan worden ervaren en mogelijk weerstand kan oproepen.

Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat het gebruik van de bestaande infrastructuur sinds de realisatie van de DiepvelDENweg al jarenlang de huidige situatie vormt. Vanuit dat perspectief zijn wij van mening dat de hiermee gepaard gaande extra omrijafstanden acceptabel zijn.

### *1.2 Bij het gebruik van de bestaande infra moeten de bestaande wegen heringericht worden of zullen aanvullende maatregelen worden getroffen*

Om de verkeersveiligheid te borgen zullen aanvullende inrichtingsmaatregelen noodzakelijk zijn, zoals snelheidsremmers of herinrichting van de openbare ruimte. Echter is dit ook het geval wanneer we een aansluiting op de DiepvelDENweg zouden maken.

## **Financiën**

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen.

## **Maatschappelijk verantwoord inkopen**

Er is geen sprake van een inkoop/aanbesteding naar aanleiding van dit voorstel.

## **Communicatie**

Er wordt niet afzonderlijk gecommuniceerd over het raadsbesluit. Het raadsbesluit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de maatregelen op de bestaande infrastructuur van de Hoge Berkt en de Stökskesweg. De communicatie hierover vindt plaats binnen het bredere traject rondom de inrichting en verkeersmaatregelen in het gebied.

# Raadsvoorstel



## **Uitvoering**

Naar aanleiding van het besluit wordt de voorbereiding van aanvullende maatregelen op de bestaande infrastructuur verder uitgewerkt. Hierbij wordt ingezet op buurtparticipatie, zodat omwonenden en belanghebbenden kunnen meedenken over de invulling en uitvoering van de maatregelen op de Hoge Berkt en de Stökskesweg.

Zodra de kosten van de te nemen maatregelen inzichtelijk zijn gemaakt, wordt via de reguliere P&C-cyclus een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd om het benodigde budget beschikbaar te stellen.

## **Bijlagen**

1. Raadsbesluit ontsluiting Bergeijk Noord – Hooge Berkt II
2. Presentatie Raadsinformatieavond 26 februari 2026.

Burgemeester en wethouders van Bergeijk,

A.J.M. Ewalds  
Gemeentesecretaris

W.J.G. Delissen – van Tongerlo  
Burgemeester (wnd.)