



DUURZAME MOBILITEITSVISIE

GEMEENTE MEIERIJSTAD

21 OKTOBER 2021



Instructie interactieve PDF

Bladeren door de rapportage:

Door op de linker (blauwe) pijl te drukken, gaat u naar de vorige pagina

Door op de rechter (groene) pijl te drukken, gaat u naar de volgende pagina

Direct naar een hoofdstuk of bijlage:

Door in de inhoudsopgave op het hoofdstuk- of bijlagenummer of de hoofdstuktitel te drukken, gaat u direct door naar het gewenste hoofdstuk of de gewenste bijlage

Hoofdstuk X
Bijlage X

Direct naar een paragraaf of figuur:

Door op de verwijzing te drukken, gaat u direct door naar de betreffende paragraaf of figuur indien deze op een andere pagina staat

Paragraaf X
Figuur X

Opdrachtgever(s) Titel rapport

Gemeente Meerijstad
Duurzame mobiliteitsvisie
Gemeente Meerijstad

Kenmerk Datum publicatie

004705.20210608.R1.07
Definitief - 21 oktober 2021

Projectteam Goudappel Coffeng

Danny Walraven, Daphne de Jong, Nicole Korsten, Rutger Klein en Tony Maas





Inhoudsopgave

1. Inleiding	11
2. Procesaanpak	13
3. Huidige situatie: waar staan we nu?	17
4. Toekomstige situatie: wat verwachten we voor de toekomst?	25
5. Ambities en opgaven: waar willen we naar toe?	33
6. Scenario's en voorkeursvariant: welke maatregelen passen bij de opgaven?	37
7. Multimodale netwerkvisie: hoe vertaalt de visie zich naar het netwerk?	47
8. Deelprogramma's en adaptief uitvoeringsprogramma	59
Bijlage 1: Enqueteresultaten	75
Bijlage 2: Gebiedsfoto	87
Bijlage 3: Ambities en opgaven	111
Bijlage 4: Invulling scenario's en analyses verkeersmodel	119
Bijlage 5: Adaptief uitvoeringsprogramma	133
Bijlage A: Verslag focusgesprekken	139
Bijlage B: Verslag werkatelier 1 - visie en gebiedsfoto	153
Bijlage C: Verslag werkatelier 2 - persona's en netwerken	159
Bijlage D: Verslag werkatelier 3 - maatregelen	167
Bijlage E: Verslag werkatelier 4 - scenario's	169
Bijlage F: Verslag werkatelier 5 - VKA en prioritering	171
Bijlage G: Verslag sessie met experts	173
Bijlage H: Verslag ANWB	177

Lijst met afkortingen

ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
BBMA	Brabant Brede Model Aanpak
Bibeko	binnen bebouwde kom
Bubeko	buiten bebouwde kom
BRT	Bus Rapid Transit
BVL	Brabants VerkeersveiligheidsLabel
CPB	Centraal Planbureau
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HWN	Hoofdwegennet
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
LBV	Landbouwverkeer
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en kleinbedrijf
OV	Openbaar Vervoer
OWN	Onderliggend wegennet
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
SFR	Snelfietsroute
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats
VRI	Verkeersregelininstallatie
VVN	Veilig Verkeer Nederland
WLO	Welvaart en Leefomgeving
ZWV	Zuid-Willemsvaart

Samenvatting

Aanleiding

De fusie van de voormalige gemeenten Schijndel, Veghel en Sint-Oedenrode naar de nieuwe gemeente Meierijstad in 2017 is een belangrijke aanleiding om de huidige beleidsdocumenten te herijken en te integreren in een duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad. Ook omdat ontwikkelingen steeds sneller gaan, is actualisering van het mobiliteitsbeleid nodig. Verder zijn er verschillende ontwikkelingen die vragen om een herijking van het bestaande beleid.

Een nieuwe tijd, een nieuwe mobiliteitsaanpak

Het doel van de duurzame mobiliteitsvisie is het hebben van een mobiliteitsvisie (met de kaders) waar we gezamenlijk aan willen werken, inclusief een (adaptief) uitvoeringsprogramma om naar de mobiliteitsvisie toe te kunnen werken. Onderwerpen die in de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad aan bod komen zijn bereikbaarheid auto, fiets, voetgangers, parkeren, openbaar vervoer, knooppunten, leefbaarheid, verkeersveiligheid, positieve gezondheid, duurzame mobiliteit, slimme mobiliteit, toegankelijkheid en mensgerichte maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en toegankelijkheid.

Samen werken aan een duurzame mobiliteitsvisie

De duurzame mobiliteitsvisie is in samenwerking met bewoners, ondernemers en experts tot stand gekomen. Circa 400 inwoners en gebruikers van het gebied vulden de enquête in. Tijdens 4 focusgesprekken zijn we ingegaan op de waardering die specifieke doelgroepen hebben voor de bestaande situatie en de ambitie die zij hebben voor de toekomst in de gemeente Meierijstad. Daarnaast dachten deze stakeholders actief mee in het vormgeven van de duurzame mobiliteitsvisie tijdens 5 werkateliers.

Waar staan we nu?

Meierijstad floreert met toonaangevende (inter)nationale bedrijven in logistiek, maakindustrie, Agrifood en het MKB. Vanwege de strategische ligging in Agrifood Capital, tussen Health Valley Nijmegen en Brainport Eindhoven, is Meierijstad

uitgegroeid tot een van de trekkers van de Brabants economie. Technologische, economische en klimatologische ontwikkelingen volgen zich in een rap tempo op. Dit heeft een grote impact op de werkgelegenheid en de kwaliteit van lucht, bodem en water. Tegelijkertijd heeft de stad 80.000 inwoners in 13 kernen met veel groen, levendigheid, dorps kwaliteiten en recreatie. In de gemeente waar de auto de dominante vervoerswijze is, vraagt dit om een duurzamer mobiliteitssysteem waar tevens aandacht is voor leefbaarheid.

CONCLUSIES AUTO

- Knelpunten verkeersafwikkeling: A50, aansluitingen A50, Eerdsebaan, Corridor Veghel, Structuurweg Schijndel (thv rotondes), N279 Veghel-Asten (thv Veghel en kruisingen)
- Veel korte afstandsverplaatsingen (minder dan 7,5km) op de A50 in de driehoek Sint-Oedenrode/Veghel/Uden/Bernheze



CONCLUSIES OPENBAAR VERVOER

- Uit de bereikbaarheidskaarten blijkt dat de autobereikbaarheid vele malen groter is dan de OV-bereikbaarheid
- Minder goede verbindingen: Sint-Oedenrode/Den Bosch - Schijndel/Eindhoven - Veghel/Den Bosch - Veghel/Nijmegen - Meierijstad/bedrijventerreinen aan A2 Eindhoven en Den Bosch
- Kleinere kernen: bereikbaarheid van voorzieningen per openbaar vervoer is ondermaats
- Bedrijventerreinen: knelpunt op de last mile



CONCLUSIES FIETS

- Veel bestemmingen zijn per fiets al goed bereikbaar
- De e-bike factor voor Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode is hoog
- Verbeteren van de fietsvoorzieningen naar en vanuit deze plaatsen is zinvol



Wat verwachten we voor 2030?

De voertuigverliesuren en -kilometers voor het gemotoriseerd verkeer nemen tussen 2015 en 2030 in de gemeente Meierijstad verder toe. De ontsluitingsstructuur zorgt richting de toekomst in onvoldoende mate voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om de woongebieden en de bedrijventerreinen ook in de toekomst bereikbaar, veilig, leefbaar en gezond te houden. Maar infrastructuur is niet altijd genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die bijdragen aan de doelen van Meierijstad.

Waar willen we naartoe?

Met de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad streven we naar de **drie hoofdambities**:

1. Bereikbaar Meierijstad “werken aan een economisch vitale stad”
2. Leefbaar Meierijstad “zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving”
3. Duurzaam en gezond Meierijstad “transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit”

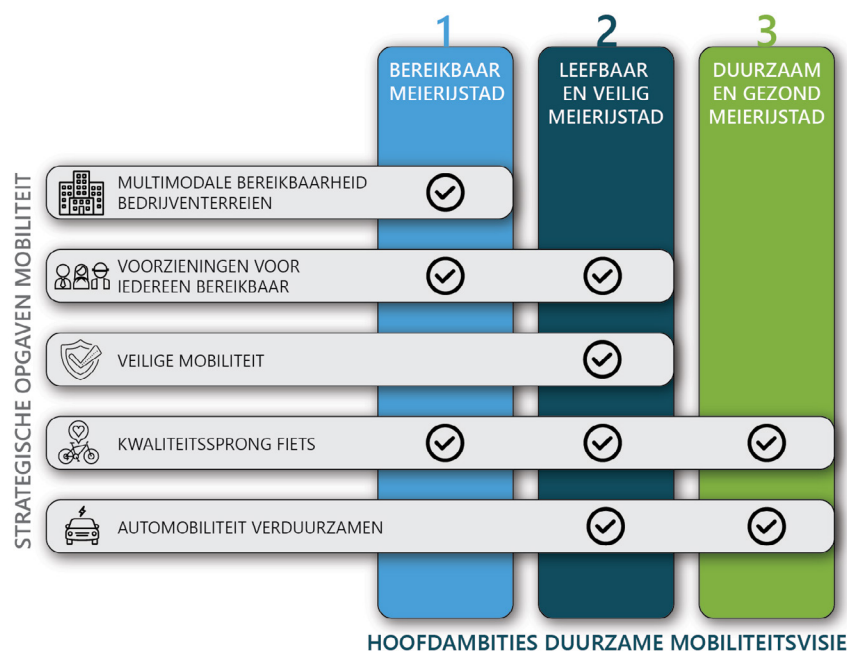
Op basis van de huidige en toekomstige knelpunten verkeer; beleidsdoelstellingen op andere beleidsthema's met raakvlakken mobiliteit; landelijk, provinciaal en regionaal beleid en plannen; trends en ontwikkelingen; uitkomsten enquête Duurzame mobiliteitsvisie, en input belangrijke betrokkenen, hebben we vijf strategische opgaven voor mobiliteit Meierijstad bepaald:

- Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen
- Voorzieningen voor iedereen bereikbaar
- Veilige mobiliteit
- Kwaliteitssprong fiets: potenties optimaal benutten
- Automobility verduurzamen (incl. vergroenen van voertuigkilometers)

Welke maatregelen passen bij de opgaven?

Om de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad waar te maken, hebben we gezamenlijk maatregelen opgesteld die een bijdrage leveren aan de drie hoofdambities van de gemeente Meierijstad (bereikbaar, leefbaar/veilig, duurzaam/gezond). In de voorkeursvariant zijn die maatregelen opgenomen en keuzes gemaakt voor:

- **A50:** Een parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding zorgt voor een betere doorstroming op de A50 en daarmee ook op en nabij de aansluitingen
- **Hoofdwegenstructuur:** Een goed ingerichte hoofdstructuur van de wegen draagt bij aan een toekomstvast bereikbaarheid en verkeersveiligheid binnen de gemeente Meierijstad.
- **Ligging Bus Rapid Transit in combinatie met hubs:** Een Bus Rapid Transit (BRT) systeem draagt bij aan de OV-bereikbaarheid van de regio.
- **Fiets:** De mogelijkheden die de fiets biedt, moeten optimaal worden benut.



Deelprogramma 1. Bereikbaar Meierijstad “werken aan een economisch vitale stad”

- A50 met extra aansluiting op parallelstructuur (De Dubbelen)
- Nieuwe verbinding N279 (bij Keldonk) – Doornhoek
- Inframaatregelen A50 aansluitingen 9, 10 en 11
- Snelfietsroutes Veghel-Schijndel-Den Bosch, Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven
- Deelfietsen bij HOV-haltes
- Hoofdwegenstructuur als drager
- Ontsluiting Duin-Vlagheide
- Doorstroming rotondes Structuurweg
- Noordelijke en oostelijke Randweg Sint-Oedenrode 70 of 80 km/uur
- Bus Rapid Transit tussen Eindhoven en Nijmegen via Sint-Oedenrode en door Veghel (met behoud buslijnen 157 en 305) met hubs: bedrijventerreinen Veghel-west en centrum Veghel. Hubs: Voorzieningen als deelmobiliteit, stallingsvoorzieningen fiets, opladen (Hub Sint-Oedenrode (onderzoek): voor auto met voldoende autoparkeercapaciteit, Hubs in Veghel: voor fiets)
- Uitbouwen HOV-verbinding Eindhoven-Sint-Oedenrode-Schijndel-Den Bosch
- OV-bereikbaarheid Noordkade
- Verkorten reistijd tussen Veghel en Den Bosch per bus (met behoud van buslijnen 158 en 306)
- Deelfietsen voor last mile bedrijventerreinen en Noordkade
- Parkeervisie centra Veghel, Sint-Oedenrode, Schijndel oa parkeerbalans vraag-aanpak voor toekomst
- Fietsinfrastructuur bedrijventerreinen

Deelprogramma 2. Leefbaar Meierijstad “zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving”

- Beter afstemmen vormgeving, taak/functie en gebruik van wegen
- Aanpak risico-locaties, verbeteren verkeersveiligheid
 - N637 (met name De Wit en kruising met Heiweg)
 - Rotondes Corridor Veghel

- Wilgenstraat, Stationsstraat, Gasthuisstraat Veghel
- Stationsstraat Veghel
- Pastoor van Haarenstraat Mariaheide
- Lieshoutsedijk tussen Nijnsel en Mariahout
- Nadere verkeersveiligheidsanalyse N622-Zandvliet, fietsveiligheid N622 verbeteren
- Afstemming vormgeving, functie en gebruik Koninginnelaan Sint-Oedenrode, Floralaan Schijndel, Ollandseweg, Lindendijk-Corridor Sint-Oedenrode, Kapelstraat Eerde, Wijboscheweg Schijndel, Boschweg Schijndel, Hoofdstraat-Europalaan-Rooiseweg Schijndel, De Steeg bibeko Schijndel, Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout
- 60 km-zone ten noorden van Eerde
- Ongelijkvloerse fietsoversteek Structuurweg bij De Steeg
- Ondersteunen mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid (oa project Doortrappen, verkeersexamens, activiteiten Seniorenraad, buurtbegeleidingstrajecten VVN
- Prettig verkeer rond scholen: aanpak schoolomgevingen (oa ondersteunen scholen bij gedragsmaatregelen en afspraken, projecten oa Lekker AndersDag, schoolomgevingen VVN, Onze scholen zijn weer begonnen VVN, Brabants VerkeersveiligheidsLabel)
- (Lobby voor) belangrijkere plek van verkeershandhaving in het Integraal VeiligheidsPlan Meierijstad
- Onderzoek landbouwverkeer in Sluisstraat-NCB-laan
- Kleinschalige verkeersvoorzieningen oa:
 - Toegankelijkheid voor voetgangers oa goed onderhouden fietspaden en voetpaden, op- en afritten trottoir
 - Verkeersveilige fiets- en voetgangersoversteken
 - Haltevoorzieningen openbaar vervoer
- Onderzoek ontsluiting nieuwe woongebieden Schijndel ivm leefbaarheid Boschweg, Hoofdstraat, Europalaan
- Monitoring verkeer Erp, Keldonk

Deelprogramma 3: Duurzaam en gezond Meierijstad “transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit”

- Realiseren ontbrekende fietsschakels fietsroute langs Duits Lijntje tussen Boxtel-Schijndel-Veghel, Middegaal-Vorstenboscheweg langs PWA sportpark Veghel, zuidzijde Rembrandtlaan tussen De Leest en Erpseweg Veghel, fietsbrug Zuid-Willemsvaart tussen Zijtaart en Veghel langs Aa, fietsdoorsteek De Langedonk-Beverweide, langs Structuurweg bij Duin/Hooghekke
- Kwaliteit fietsnetwerk verbeteren oa Veghelsedijk (Veghel-Wijbosch), Sint-Oedenrode-Ekkersrijt, Erpseweg tussen De Heuvel en Rembrandtlaan), fietsbrug over Aa tussen Vondelstraat en Stadhuisplein Veghel, fietspaden in De Bunders
- Fietsstimulering
- Laadpalen elektrische auto's
- Laadpalen fietsers bij belangrijke bestemmingen
- Deelmobiliteit: ondersteunen initiatieven vanuit de samenleving
- Fietsparkeren
- Werkgeversbenadering Brabants MobiliteitsNetwerk
- Slimme verkeerslichten
- Meetnet: meedoen aan het structureel telprogramma van de provincie
- Verstedelijkingsopgave rondom de hubs

Welke maatregelen voeren we wanneer uit?

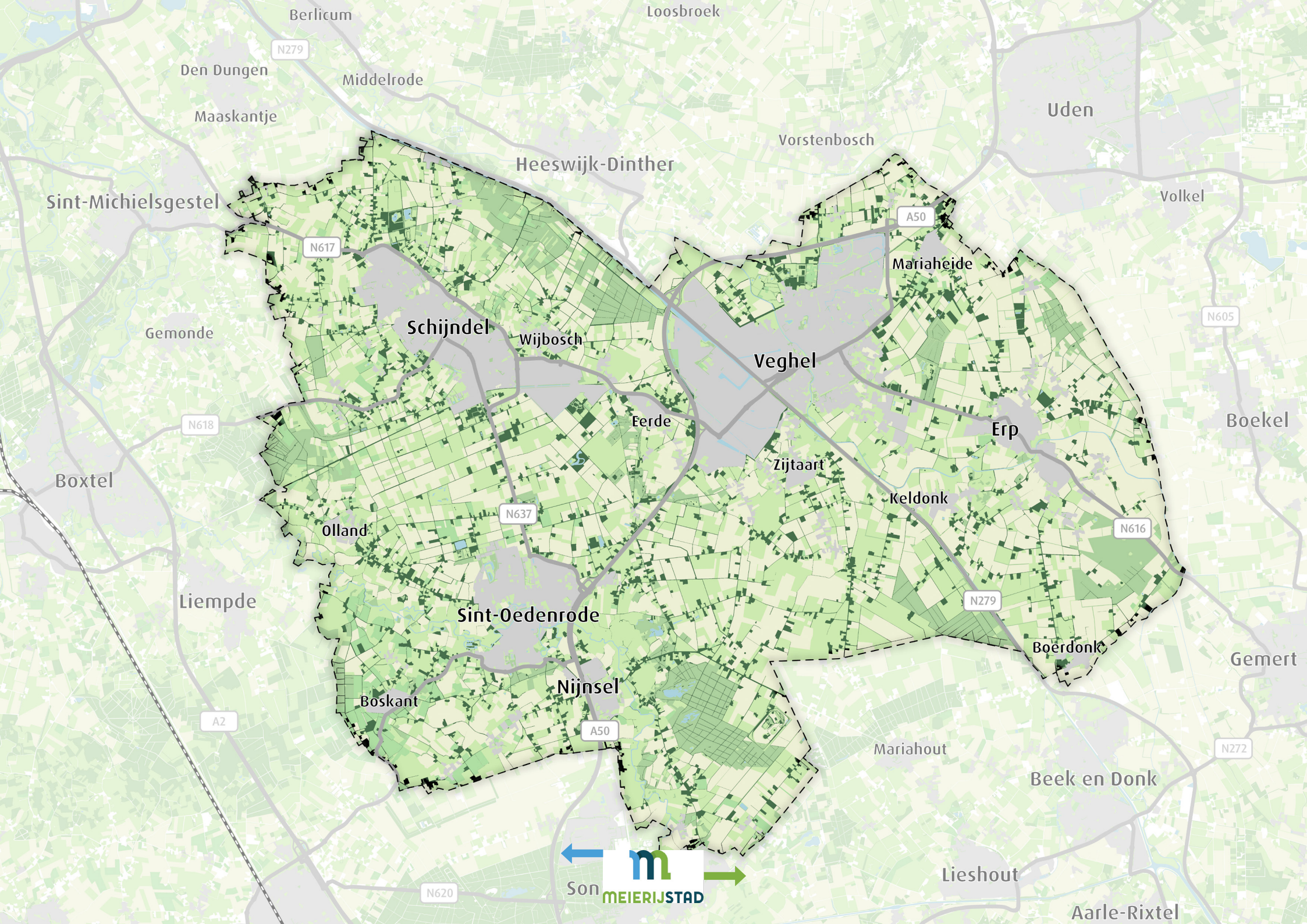
In het adaptief uitvoeringsprogramma staan de concrete maatregelen en projecten waar we de komende jaren mee aan de slag willen. Hierin is onderscheid gemaakt in:

- Auto, vracht en landbouwverkeer
- Fiets
- Openbaar vervoer en hubs
- Gedrag
- Inrichting en ontwerp
- Overige maatregelen

Er is gekozen voor een adaptieve werkwijze. Hierdoor bieden we ruimte om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends en ontwikkelingen. In de praktijk betekent een adaptief karakter dat het uitvoeringsprogramma periodiek een check krijgt op doelen. Daardoor is het mogelijk om tussentijds de maatregelen en projecten bij te stellen indien nodig. In het adaptief uitvoeringsprogramma is een globale planning aan de maatregelen en projecten gekoppeld. We onderscheiden daarbij 2 termijnen, te weten:

- Lopende projecten en quick wins
- Vanaf 2024

Zo hebben we in de duurzame mobiliteitsvisie samengewerkt aan een pakket van maatregelen die de gemeente Meierijstad ook op termijn bereikbaar, veilig, leefbaar, duurzaam en gezond houden.



1.

Inleiding

1.1 Aanleiding

De fusie van de voormalige gemeenten Schijndel, Veghel en Sint-Oedenrode naar de nieuwe gemeente Meierijstad in 2017 is een belangrijke aanleiding om de huidige beleidsdocumenten te herijken en te integreren in een duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad. Ook omdat ontwikkelingen steeds sneller gaan, is actualisering van het mobiliteitsbeleid nodig. Verder zijn er verschillende ontwikkelingen die vragen om een herijking van het bestaande beleid, zoals:

- Andere keuzen die gemaakt zijn in de hoofdwegenstructuur voor N279 Veghel-Asten en voor Erp (en Keldonk)
- Projecten A50 en N279
- Actuele accenten in de beleidsdoelstellingen
- Trends en ontwikkelingen zoals werkgeversaanpak en slimme mobiliteit
- Ruimtelijke plannen voor uitbreiding bedrijventerrein Veghel-west

1.2 Samen werken aan een duurzame mobiliteitsvisie passend bij onze ambitie

Een nieuwe duurzame mobiliteitsvisie biedt de mogelijkheid om samen met bewoners en ondernemers te werken aan het verbeteren en versterken van de mobiliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente Meierijstad. Het doel van de duurzame mobiliteitsvisie is het hebben van een mobiliteitsvisie (met de kaders) waar we gezamenlijk aan willen werken, inclusief een (adaptief) uitvoeringsprogramma om naar de mobiliteitsvisie toe te kunnen werken. In de tabel hiernaast is expliciet beschreven wat een mobiliteitsvisie wel is en wat het niet is.

1.3 Leeswijzer

Het proces dat gezamenlijk is doorlopen om te komen tot de duurzame mobiliteitsvisie is beschreven in [hoofdstuk 2](#). [Hoofdstuk 3](#) gaat in op de huidige situatie. Enerzijds is gebruik gemaakt van informatie uit statistieken voor de gemeente en bestaande onderzoeken en plannen. Anderzijds is input vanuit de stakeholders meegenomen. In [hoofdstuk 4](#) is het toekomstbeeld voor de gemeente Meierijstad in 2030 geschetst. Hierbij is ingegaan op de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030. Daarnaast zijn verschillende trends en opgaven voor de gemeente Meierijstad uitgewerkt en is de impact op het verkeer tot 2030 in beeld gebracht. In [hoofdstuk 5](#) zijn de ambities en opgaven uitgewerkt. De ambities en opgaven zijn input voor de scenario's en de totstandkoming van de voorkeursvariant die zijn geanalyseerd in [hoofdstuk 6](#). De vertaling van de voorkeursvariant naar de infrastructuurnetwerken is beschreven in [hoofdstuk 7](#). De rapportage sluit af met het deelprogramma's en het adaptief uitvoeringsprogramma in [hoofdstuk 8](#).

MOBILITEITSVISIE: WAT IS HET WEL EN WAT IS HET NIET?	
WEL	NIET
visie met uitvoeringsprogramma	drempel in de straat (als voorbeeld)
kader voor uitwerking in lobby, pilot, bestemmingsplan, uitvoeringsplan, beleidsregel, deelvisie, regionale visie en project, visie en plan andere beleidsterreinen Meierijstad, mobiliteitsinitiatieven samenleving, marktpartij	uitwerking (en bezwaar- en beroepsmogelijkheid)
infrastructuur, technologie en gedrag	alleen infrastructuur
samen aan de lat voor de uitvoering	niet alleen rol voor gemeente
complexe, integrale opgave	alleen mobiliteitsopgave
afweging van vele belangen, keuzes maken	aan alle wensen tegemoet komen
rekening houden met beleid, wetten, projecten, afspraken Rijk, provincie, regio en buurgemeenten en visies en andere beleidsterreinen Meierijstad	op zichzelf staand



2.

Procesaanpak

2.1 Een nieuwe tijd, een nieuwe mobiliteitsaanpak

Meerijstad floreert met toonaangevende (inter)nationale bedrijven in logistiek, maakindustrie, Agrifood en het MKB. Vanwege de strategische ligging in Agrifood Capital, tussen Health Valley Nijmegen en Brainport Eindhoven, is Meerijstad uitgegroeid tot een van de trekkers van de Brabants economie. Technologische, economische en klimatologische ontwikkelingen volgen zich in een rap tempo op. Dit heeft een grote impact op de werkgelegenheid en de kwaliteit van lucht, bodem en water. Tegelijkertijd heeft de stad 80.000 inwoners in 13 kernen met veel groen, levendigheid, dorps kwaliteiten en recreatie. In de gemeente waar de auto de dominante vervoerswijze is, vraagt dit om een duurzamer mobiliteitssysteem waar tevens aandacht is voor leefbaarheid.

Mobiliteit – verkeer en vervoer – is van essentieel belang voor de aantrekkelijkheid van de gemeente Meerijstad. Uitstekende auto-, fiets- en busverbindingen spelen een belangrijke rol in de relatie met nabijgelegen steden, zoals Eindhoven en Den Bosch, maar ook met de nabijgelegen kleinere kernen. Verbetering van de bereikbaarheid moet altijd in pas lopen met bescherming van het aantrekkelijk leefgebied.

Onderwerpen die in de duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad aan bod komen zijn bereikbaarheid auto, fiets, voetgangers, parkeren, openbaar vervoer, knooppunten, leefbaarheid, verkeersveiligheid, positieve gezondheid, duurzame mobiliteit, slimme mobiliteit, toegankelijkheid en mensgerichte maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en toegankelijkheid.

2.2 Participatietraject

Directe betrokkenheid van de samenleving - inwoners/belanghebbenden, organisaties (en experts) - is waardevol vanuit de Meerijstadse filosofie. We verwachten dat participatie zorgt voor verrijking van de kwaliteit van het uiteindelijke plan – verschillende stakeholders en experts voegen andere perspectieven en inzichten toe. Zo kunnen bereikbaarheidsmaatregelen soms botsen met bijvoorbeeld leefbaarheidsvraagstukken, en keuzes op mobiliteit zijn per definitie complex en ingewikkeld. Doordat stakeholders zelf actief mee hebben gedaan ontstaat naar verwachting begrip voor de complexiteit van de opgave en hebben ze zelf meegedacht over mogelijke compromissen. Als laatste hopen we met de participatieve aanpak ook het eigenaarschap voor maatregelen te vergroten en kunnen we op basis van de input van betrokkenen ook beter ruimte bieden aan lokale mobiliteitsinitiatieven.

In **figuur 1** is overzichtelijk gemaakt wie de belangrijke stakeholders zijn en op welke wijze ze betrokken zijn bij het proces. De interne specialisten (bijvoorbeeld thema's mobiliteit, economie, duurzaamheid, gezondheid, leefbaarheid, gebiedsontwikkeling) maken onderdeel uit van de interne werkgroep. De externe experts, bedrijven, belangenorganisaties, scholen en personen uit de dorps- en wijkraden hebben deelgenomen aan de focusgesprekken en ateliers. Andere inwoners en gebruikers van het gebied hebben geparticipeerd bij de totstandkoming van de duurzame mobiliteitsvisie door de (digitale) enquête in te vullen. Verder geven we ieder de gelegenheid om een zienswijze te geven op de concept visie. Het is de bevoegdheid van de raad om de duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad vast te stellen.

(Digitale) enquête

In de periode van half november 2019 tot en met begin februari 2020 heeft een enquête uitgestaan binnen de gemeente Meierijstad. Het doel van de enquête was om bij verschillende belanghebbenden en stakeholders in de gemeente informatie op te halen voor de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Door de enquête krijgen we een beeld van wat er volgens verschillende belanghebbenden op dit moment goed gaat in de gemeente én wat er beter kan. Ook gaf de enquête inzicht in welke thema's men belangrijk vindt. In totaal hebben we data van circa 400 respondenten gebruikt voor de analyses. De enquêteresultaten zijn uitgewerkt in [paragraaf 3.4](#) en opgenomen in [bijlage 1](#).



Figuur 1: Betrokkenheid stakeholders

Focusgesprekken

Tijdens de focusgesprekken zijn we ingegaan op de waardering die specifieke doelgroepen hebben voor de bestaande situatie en de ambitie die zij hebben voor de toekomst in de gemeente Meierijstad. Het doel van de focusgesprekken is om scherp te krijgen waar de duurzame mobiliteitsvisie over moet gaan en wat de specifieke doelgroepen belangrijk vinden. De focusgesprekken vormen een belangrijke aanzet om te komen tot de opgaven. De belangrijkste (georganiseerde) stakeholders zijn in december 2019 en januari 2020 in vier gesprekken bevraagd:

1. Experts op het gebied van mobiliteit
2. Bedrijven
3. Belangenorganisaties en scholen
4. Dorps- en wijkraden

De verslagen van alle focusgesprekken zijn opgenomen in [bijlage A](#).



Figuur 2: Focusgesprek met de bedrijven

Ateliers

Het doel van de ateliers is het verkrijgen van optimale input en het creëren van draagvlak. Deelnemers komen uit de deelnemers van de focusgesprekken. Er zijn 5 ateliers georganiseerd:

- Atelier 1, visie en gebiedsfoto
- Atelier 2, persona's en netwerken
- Atelier 3, maatregelen
- Atelier 4, scenario's
- Atelier 5, voorkeursvariant en prioriteren van maatregelen

Voor de experts is een aparte bijeenkomst gehouden omdat zij niet in de gelegenheid waren om 5 bijeenkomsten bij te wonen. Daarnaast is een apart overleg geweest met de ANWB. De verslagen van alle bijeenkomsten zijn opgenomen in **bijlage A tot en met G**.

Participatie tijdens corona

De ateliers zijn georganiseerd tijdens het coronatijdperk. Omdat in die periode thuiswerken de norm is, zijn de ateliers online gehouden via Microsoft Teams. Een digitale bijeenkomst is niet hetzelfde als een fysieke bijeenkomst. Voor elk atelier hebben we een passende voorbereiding, invulling en uitwerking gevonden.



3.

Huidige situatie: waar staan we nu?

3.1 Inleiding

Om naar een visie te kunnen werken, geven we eerst antwoord op de vraag: waar staan we nu? Daarvoor is een uitgebreide analyse van de huidige situatie gemaakt, ook wel de gebiedsfoto genoemd. Enerzijds is gebruik gemaakt van informatie uit statistieken voor de gemeente en bestaande onderzoeken. Anderzijds is input vanuit de stakeholders meegenomen.

In [paragraaf 3.2](#) zijn de ligging en inwonersaantallen per kern in de gemeente Meierijstad opgenomen. [Paragraaf 3.3](#) gaat in op het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente. De resultaten van de (digitale) enquête zijn gevisualiseerd in [paragraaf 3.4](#). [Paragraaf 3.5](#) geeft een overzicht van de thema's die zijn onderzocht op basis van informatie uit statistieken en bestaande onderzoeken. De invulling op deze thema's is te vinden in [bijlage 2](#). In [paragraaf 3.6](#) is een overzicht van de conclusies uit de gebiedsfoto opgenomen. De conclusies geven antwoord op de vraag: waar staan we nu?

3.2 Ligging en inwoners Meierijstad

De gemeente Meierijstad is in 2017 ontstaan uit een samenvoeging van de voormalige gemeentes Schijndel, Sint-Oedenrode en Veghel. De gemeente omvat nu zowel het beekdal van de Dommel (Sint-Oedenrode) als het beekdal van de Aa (Erp, Veghel) en Leijgraaf. Belangrijke verkeersverbindingen in de gemeente zijn de snelweg A50 tussen Eindhoven en Oss/Nijmegen en haaks daarop de provinciale weg N279 langs de Zuid-Willemsvaart tussen 's-Hertogenbosch en Helmond.

De gemeente Meierijstad heeft circa 80.000 inwoners, verdeeld over 13 kernen (*figuur 3*). Veghel is met circa 26.645 inwoners de grootste kern van de gemeente, gevolgd door Schijndel (ca. 19.740) en Sint-Oedenrode (ca. 10.975). De overige 20% van de inwoners wonen in de kleinere kernen, waarvan Erp met 4.100 inwoners het grootst is, of verspreid in het buitengebied.

3.3 Huidig mobiliteitsbeleid

Het huidige mobiliteitsbeleid van de voormalige gemeenten Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode is vastgelegd in:

- Schijndel: gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Schijndel (2010-2011)
- Sint-Oedenrode: gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Sint-Oedenrode (jan 2009)
- Veghel: Nota Hoofdwegenstructuur 2020 (okt 2008), Fietsplan Veghel (mei 2012), Herijking parkeernota Veghel-centrum (dec. 2010)

Uit het GVVP **Schijndel** komt dat *de gemeente een aantrekkelijke gemeente wil zijn, zowel om te wonen als om te werken. De woonwijken moeten verkeersveilig en goed bereikbaar zijn. Dit geldt daarnaast ook voor de werkgelegenheid en recreatieve voorzieningen. Verplaatsingen binnen de gemeente worden met de fiets afgelegd over comfortabele en direct verbindingen. In het autoluwe centrum hebben de voetganger en fietser een prominente plek gekregen. Fietzers kunnen hun fiets dicht bij de voorzieningen op veilige en nette wijze parkeren. Naast de interne bereikbaarheid van de gemeente is de gemeente extern ook goed bereikbaar, zonder*

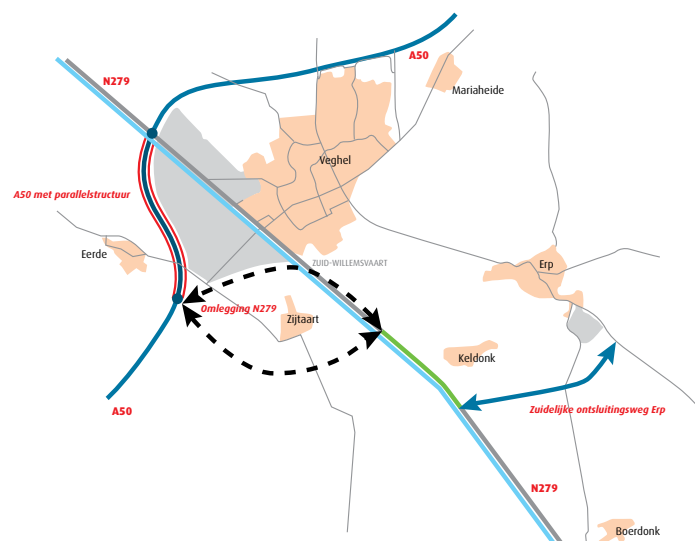
dat dit de leefbaarheid aantast. Voor het doorgaande en recreatieve verkeer is een goed alternatief beschikbaar, waardoor de kernen Wijbosch en Schijndel worden ontlast van onnodige verkeersbewegingen.

Het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid van **Sint-Oedenrode** (GVVP) 2009-2015 is in acht beleidsthema's uiteengezet. *Aan elk thema zijn doel- en taakstellingen gekoppeld, waaruit de beleidsvoornemens en het meerjarenuitvoeringsplan voortvloeien. Per beleidsthema staan acties en activiteiten voor de jaren 2009—2015 weergegeven; op weg naar een leefbaar, bereikbaar en veilig Sint-Oedenrode.*

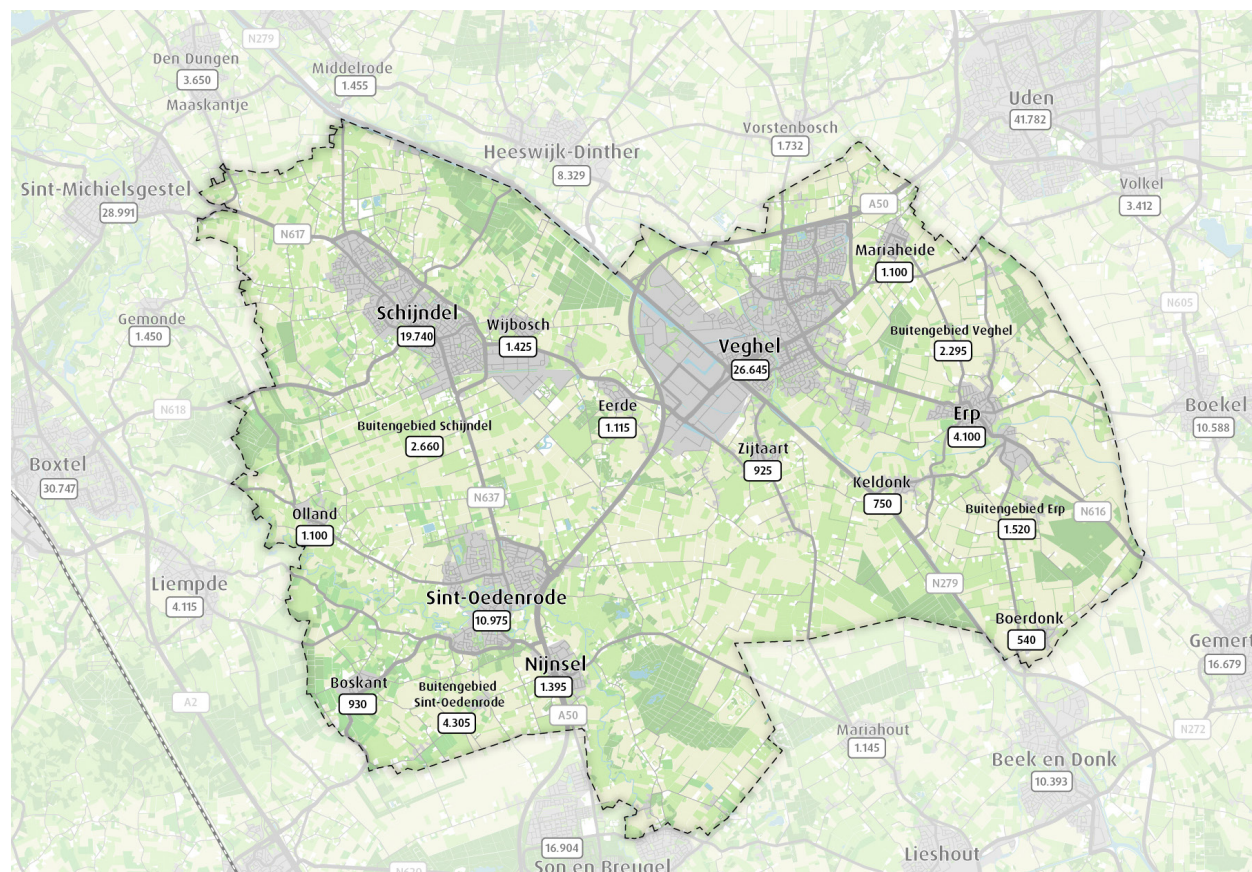
Uit de hoofdwegenstructuur **Veghel** blijkt dat *de omlegging van de N279 een grootschalige maar robuuste maatregel is die de bereikbaarheid van zowel de regio als van Veghel verbetert en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen wordt verbeterd waardoor ruimtelijke ontwikkeling aan de zuidwestzijde van Veghel, zoals De Kempkens, (weer) mogelijk zijn. Door het doorgaande verkeer van de N279 en het externe verkeer naar de bedrijventerreinen via de hoofdwegenstructuur (N279-A50) af te wikkelen ontstaat op het bestaande wegennet ruimte voor de afwikkeling van het centrum- en woon georiënteerde verkeer. De Rembrandtlaan is een belangrijke schakel tussen de woon- en werkgebieden. De aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg zorgt voor een ontlasting van het verkeer in Erp. Uiteindelijk is niet gekozen voor een omleiding van de N279 bij Veghel. Het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten gaat ter hoogte van Veghel uit van de opwaardering van de weg door Veghel. Ook is besloten om geen zuidelijke ontsluitingsweg Erp aan te leggen.*

Het gemeentebestuur van Veghel wil het fietsgebruik op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer) vergroten. Veghel zet met name in op:

- Vervolmaken van een samenhangend, veilig en comfortabel en direct fietsnetwerk;
- Realiseren en in stand houden van voldoende (on)bewaakte kwalitatief goede stallingen op de juiste locaties;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- Mensgerichte maatregelen met speciale aandacht voor jongeren en ouderen.



Visie op de hoofdwegenstructuur Veghel, 2008



Figuur 3: Aantal inwoners per kern, gemeente Meierijstad (Bron: CBS, 2019)

3.4 Subjectieve knelpunten

In de periode van half november 2019 tot en met begin februari 2020 heeft een enquête uitgestaan binnen de gemeente Meierijstad. Het doel van de enquête was om bij verschillende belanghebbenden en stakeholders in de gemeente informatie op te halen voor de Mobiliteitsvisie Meierijstad. Door de enquête krijgen we een beeld van wat er volgens verschillende belanghebbenden op dit moment goed gaat in de gemeente én wat er beter kan. Ook geeft de enquête inzicht in welke thema's men belangrijk vindt. De enquête is via verschillende platformen (o.a. social media, papieren versie en website gemeente) verspreid. We hebben in totaal data van circa 400 respondenten bruikbaar voor de analyses. **Figuur 4** toont het resultaat van de enquête en geeft op hoofdlijnen aan wat er goed gaat en wat er beter kan met betrekking tot verkeer, mobiliteit en ruimte. De scores die de respondenten geven aan de verschillende aspecten in de huidige situatie zijn weergegeven met het donkergrijze vlak (en grijze vierkantjes). Hoe belangrijk respondenten deze aspecten vinden, is weergegeven met de gekleurde vlakken (en roze vierkantjes).

Kwaliteit (grijze vlak)

- Routes voor vracht- en landbouwverkeer, stimuleren duurzame mobiliteitsvormen, stimuleren fietsgebruik en werkgevers stimuleren duurzame mobiliteitsvormen krijgen de laagste scores (resp. 4,9, 4,9, 4,9 en 4,7)
- Hoogste scores geven respondenten aan kwaliteit van de autosnelwegen, autoverbindingen binnen de gemeente en bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen (resp. 6,8, 6,3 en 6,4)

Belang (gekleurde vlakken)

- Belangrijkste aspecten zijn fietsverbindingen, verkeersveiligheid en leefbaarheid (resp. 7,4, 7,2 en 7,2)
- Minder belangrijke aspecten zijn werkgevers stimuleren duurzame mobiliteitsvormen en stimuleren goed verkeersgedrag (resp. 4,5 en 4,8)

Opmerking: respondenten mochten een maximum aantal punten uitdelen voor kwaliteit en belang. Voor een aantal respondenten waren de punten voor de laatste thema's op. Dit geeft mogelijk een vertekend beeld.

Aandachtspunten (verschil tussen kwaliteit en belang)

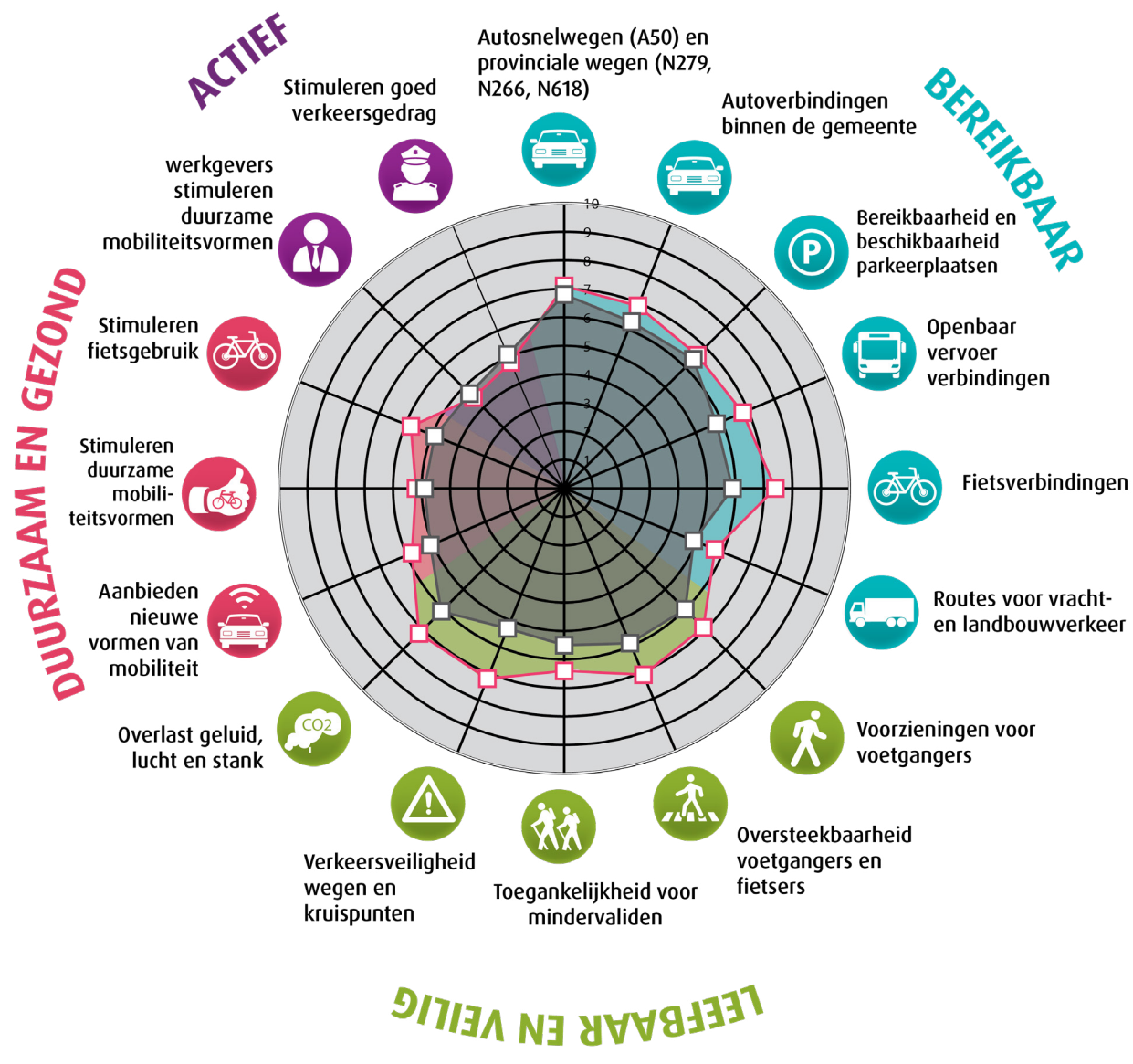
De mate van verschil geeft aan waar volgens de respondenten de prioriteit moeten liggen in de duurzame mobiliteitsvisie. Het verschil tussen belang en kwaliteit is het grootst voor verkeersveiligheid (1,8 verschil). Daarna volgen fietsvoorzieningen (1,5 verschil) en oversteekbaarheid (1,2 verschil)

Vershil tussen doelgroepen en leeftijden (verschil tussen kwaliteit en belang)

- Jongeren tot 20 jaar geven aan dat het verschil tussen de huidige kwaliteit en het belang van openbaar vervoer verbindingen het grootst is (1,6 verschil)
- Ouderen vanaf 60 jaar geven aan dat de meeste prioriteit bij fietsvoorzieningen ligt. Het verschil tussen kwaliteit en belang is op dat aspect 1,9
- Voor de inwoners van Veghel en Schijndel heeft verkeersveiligheid de meeste prioriteit (verschil resp. 1,4 en 3,0). Voor de inwoners van Sint-Oedenrode hebben de voorzieningen voor voetgangers de meeste prioriteit (verschil 2,4). Voor de inwoners van Erp is het gat tussen kwaliteit en belang voor het stimuleren van fietsgebruik het grootst (verschil 1,6)

De kenmerken van de respondenten en de knelpunten op locatieniveau zijn opgenomen in **bijlage 1**.

"Data van circa 400 respondenten is gebruikt om de subjectieve knelpunten in beeld te krijgen."



Figuur 4: Enqueteresultaten: scores kwaliteit en belang op mobiliteitsaspecten

3.5 Objectieve situatie

Onderstaande thema's zijn uitgebreid geanalyseerd. Het resultaat van de analyses is opgenomen in [bijlage 2](#):

- Werkgelegenheid, bevolkingssamenstelling, autobezit en parkeren
- Bereikbaarheid met de auto en openbaar vervoer, reistijdvergelijking OV-auto
- Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid en potentie van de (elektrische)fiets
- Aantal verplaatsingen, vervoerswijzekeuze, duurzaamheid

3.6 Conclusies

Deze paragraaf gaat in op de conclusies over de huidige situatie in Meierijstad en geeft antwoord op de vraag: waar staan we nu?

KENMERKEN

- Gelegen tussen Eindhoven, Helmond, 's Hertogenbosch en Oss in Noordoost-Brabant
- Dé economische hotspot van Noordoost-Brabant
- Toonaangevend in AgriFood en schakel tussen Brainport-Eindhoven en Health Valley-Nijmegen
- Circa 80.000 inwoners, verdeeld over 13 kernen
- Ongeveer 45.000 banen, 550 ha bedrijventerreinen met 22.00 arbeidsplaatsen
- 45-65-jarigen sterkst vertegenwoordigde leeftijdsgroep
- Afname huishoudensgrootte, steeds meer eenpersoonshuishoudens
- Relatief hoog autobezit t.o.v. Nederland en Noord-Brabant



(MOBILITEITS)SYSTEEMWERKING

- Bereikbaar via de A50, de N279, snelfietsroutes en de Zuid-Willemsvaart
- Uit de bereikbaarheidskaarten blijkt dat de autobereikbaarheid vele malen groter is dan de OV-bereikbaarheid
- De externe autoverplaatsingen zijn voornamelijk gericht op Uden, Bernheze en Eindhoven. Ook de verplaatsingen met de auto richting Sint-Michielsgestel en Den-Bosch zijn relatief groot.
- De fietsrelaties zijn voornamelijk gericht op de aanliggende gemeenten Uden, Bernheze, Sint-Michielsgestel, Boxtel en Son & Breugel
- De OV-relaties zijn voornamelijk gericht op Eindhoven, Den-Bosch en Uden
- De auto is de dominante vervoerwijze in Meierijstad. Op de korte verplaatsingen is het hogere aandeel fiets duidelijk waar te nemen
- Het aantal auto's dat gebruik kan maken van een openbare laadpaal binnen 250 meter is laag
- Op het hoofdwegennet hebben de meeste ongevallen tijdens de ochtendspits plaatsgevonden (21%). Op het onderliggend wegennet juist in de avond (21%).
- Personenauto's zijn veruit het vaakst betrokken bij de ongevallen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet.
- Op het hoofdwegennet binnen de gemeente Meierijstad komen kop/staart ongevallen het meest voor. Op het onderliggend wegennet komen flank ongevallen het meest voor.





STERKTES

- Strategische en centrale ligging van de gemeente (aan A50 en N279)
- Economisch sterk gebied, werkgelegenheid
- Multimodaal bereikbaar (transport waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende vervoerswijzen)



CONCLUSIES AUTO

- Knelpunten verkeersafwikkeling: A50, aansluitingen A50, Eerdsebaan, Corridor Veghel, Structuurweg Schijndel (thv rotondes), N279 Veghel-Asten (thv Veghel en kruisingen)
- Veel korte afstandsverplaatsingen (minder dan 7,5km) op de A50 in de driehoek Sint-Oedenrode/Veghel/Uden/Bernheze



ZWAKTES

- A50: File, aansluitingen en geluidsoverlast
- Geen treinstation
- HOV verbinding Veghel-Den Bosch: niet direct en snel
- Geen busverbindingen in de kleine kernen
- Uniformiteit rotondes
- Kwaliteit fietsverbindingen



CONCLUSIES OPENBAAR VERVOER

- Uit de bereikbaarheidskaarten blijkt dat de autobereikbaarheid vele malen groter is dan de OV-bereikbaarheid
- Minder goede verbindingen: Sint-Oedenrode/Den Bosch - Schijndel/ Eindhoven - Veghel/Den Bosch - Veghel/Nijmegen - Meierijstad/ bedrijventerreinen aan A2 Eindhoven en Den Bosch
- Erp: na 19u en in het weekend geen busverbinding
- Kleinere kernen: bereikbaarheid van voorzieningen per openbaar vervoer is ondermaats
- Bedrijventerreinen: knelpunt op de last mile
- Busstation Veghel: levendigheid/voorzieningen ondermaats



KANSEN

- Schaalsprong fiets
- Nieuwe vormen van mobiliteit (bijv. deelauto's, deelfietsen, e-bikes, etc.)
- Verdere opwaardering Zuid-Willemsvaart kan helpen om meer goederen te vervoeren over het water
- Aandacht voor mobiliteit Meierijstad in regio/provincie



CONCLUSIES FIETS

- Veel bestemmingen zijn per fiets al goed bereikbaar
- De e-bike factor voor Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode is hoog
- Verbeteren van de fietsvoorzieningen naar en vanuit deze plaatsen is zinvol



BEDREIGINGEN

- Groei logistieke bedrijven: groei woon-werkverkeer en vrachtverkeer
- Vergrijzing
- Gedrag is lastig te sturen
- Meer HOV, minder ontsluitend

Opmerking: de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen zijn opgehaald uit de focusgesprekken. Een uitgebreid verslag van de focusgesprekken is opgenomen in **Bijlage A**.



4.

Toekomstige situatie: wat verwachten we voor de toekomst?

4.1 Inleiding

Om naar een visie te kunnen werken, geven we ook antwoord op de vraag: wat verwachten we voor de toekomst? In dit hoofdstuk zijn eerst de trends en ontwikkelingen opgenomen die op ons afkomen ([paragraaf 4.2](#)). Vervolgens is ingegaan op de risicoanalyse verkeersveiligheid ([paragraaf 4.3](#)) en de gevolgen van COVID-19 ([paragraaf 4.4](#)). Een aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen staan al op de planning, deze zijn toegelicht in [paragraaf 4.5](#). Op basis van bestaand beleid is de impact op de vervoerswijzekeuze ([paragraaf 4.6](#)) en het verkeer uitgewerkt ([paragraaf 4.7](#)). Het hoofdstuk sluit af met de conclusies in [paragraaf 4.8](#).

4.2 Trends en ontwikkelingen

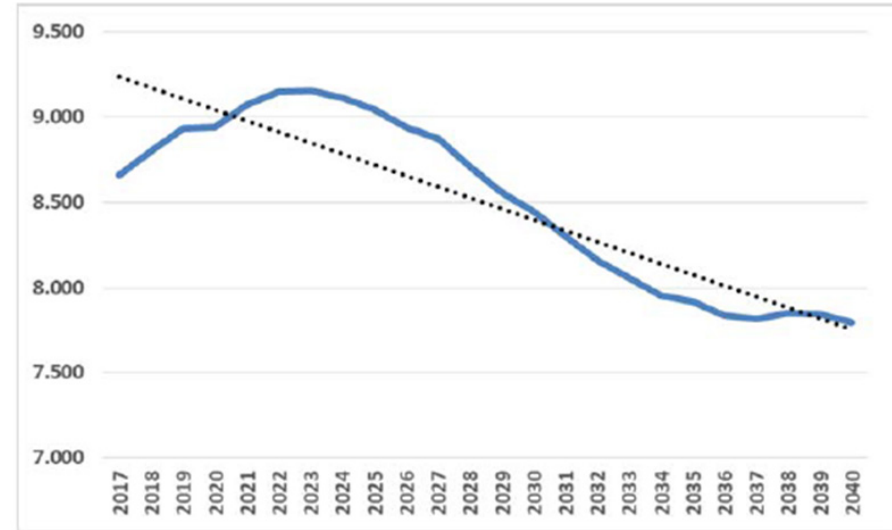
Inzicht in trends en ontwikkelingen is nodig om in te schatten welke kansen en risico's op de gemeente Meierijstad af komen in de toekomst. Hieronder zijn de trends en ontwikkelingen voor Nederland en Meierijstad weergegeven.

Trends en ontwikkelingen in Nederland

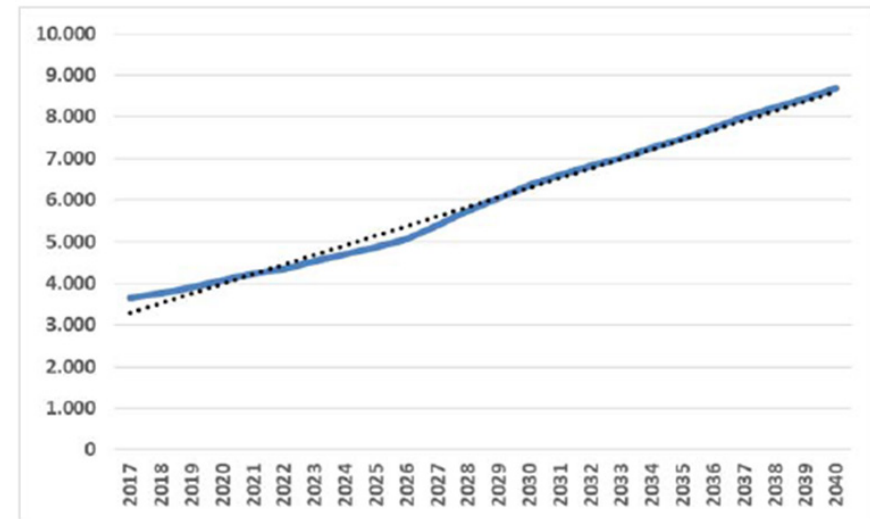
- Het aantal inwoners in steden groeit, terwijl het aantal inwoners op het platteland en aan de randen van Nederland daalt
- Mobiliteitstransitie van auto naar fiets en openbaar vervoer
- Heterogeniteit vervoersmiddelen neemt toe
- Toenemende aandacht voor fietsbeleving
- Meer aandacht voor doelgroepen
- Opkomst van deelfietsen
- De overheid wil via de werkgever mensen stimuleren om op de fiets naar het werk te komen
- Meer deelauto's, echter groot verschil tussen stad en platteland
- Het aantal verkeersdoden met de auto is tussen 1999 en 2019 meer dan gehalveerd.
- Fietzers die omkomen in het verkeer zijn ouder dan slachtoffers van dodelijke auto-ongelukken
- Het aantal 70-plussers dat omkwam met de fiets (inclusief e-bikes) steeg van 1999 tot 2019 met 68 procent
- Steeds meer aandacht voor positieve gezondheid: fietsen of wandelen houdt je fit en verbetert de bereikbaarheid en luchtkwaliteit
- Elektrificatie van fietsen en auto's

Trends en ontwikkelingen in Meierijstad

- Vergrijzing in Meierijstad: het aantal jongeren in Meierijstad neemt af terwijl het aantal ouderen toeneemt (figuur 5 en 6)
- Het aantal banen in Meierijstad stijgt sinds 2013. De stijging is gelijk aan het Nederland gemiddelde
- Het aantal auto's in Meierijstad groeit harder dan de bevolking



Figuur 5: Prognose afname jongvolwassenen (20-30 jaar) in Meierijstad 2017-2040



Figuur 6: Prognose toename aantal 80-plussers in Meierijstad 2017-2040

4.3 Risicoanalyse verkeersveiligheid

Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Voor de gemeente Meierijstad zijn 7 risicothema's geformuleerd:

- **Risicothema 1 - 30 km/u wegen:** hoge aandeel slachtoffers in combinatie met beperkte inrichting en snelheidsovertredingen
- **Risicothema 2 - 60 km/u wegen:** hoge aandeel 60 km/u wegen in combinatie met beperkte inrichting
- **Risicothema 3 - fiets:** toename aandeel fietsers en ook het aandeel onder de slachtoffers is relatief groot
- **Risicothema 4 - e-bike:** toename gebruik e-bike en de wegen waarop deze gebruikers zich bevinden (buitengebied). Focus op ouderen
- **Risicothema 5 - ouderen:** door groeiend aandeel ouderen en groeiend aantal ongevallen
- **Risicothema 6 - kinderen van 12 tot 14 jaar:** relatief grote aandeel ongevallen onder fietsende kinderen en grote aandeel naar school fietsende kinderen
- **Risicothema 7 - snelheid in het verkeer:** op veel wegen wordt de maximum snelheid overtreden. De snelheidsovertredingen op 30 km/u wegen zijn het grootst

4.4 Gevolg van COVID-19

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft belangrijke ontwikkelingen rondom mobiliteit in Nederland op een rij gezet in "Kencijfers Mobiliteit 2020". Deze paragraaf gaat in op de gevolgen van de coronacrisis op wegverkeer, openbaar vervoer en de fiets.

Auto

Uit onderzoek van het KiM blijkt dat het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet na de flinke dip in 2020 in 2021 weer fors groeit. Voor 2025 verwacht het KiM dat het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet tot 10,5% boven het volume van 2019 ligt. Deze toename wordt vooral veroorzaakt door de economische groei en het groeiend aantal inwoners. De verwachting dat door de coronacrisis ook op langere termijn meer digitaal gewerkt, vergaderd en geleerd wordt, remt de groei van het verkeersvolume en het reistijdverlies. Desondanks zet de groei van het wegverkeersvolume na 2025 verder door waarbij rekening is gehouden met meer digitaal werken, vergaderen en leren.

Openbaar vervoer

Zodra de coronamaatregelen van de baan zijn, zal het ov-gebruik weer groeien. Het KiM verwacht dat het tot minimaal 2025 duurt voordat het niveau van 2019 weer bereikt wordt. Op middellange termijn is de verwachting dat sommige mensen een ander mobiliteitsgedrag gaan vertonen dan in het recente verleden door ervaringen tijdens de coronacrisis. De autonome groei zal gedempt worden als er meer digitaal gewerkt, vergaderd en geleerd wordt. Voor het openbaar vervoer verwacht het KiM dat sommige voormalige ov-gebruikers zullen kiezen voor individuele vervoerwijzen zoals auto en (e-)fiets. Het ov-gebruik komt in de basisverkenning in 2025 weer op het niveau van 2019 uit en in het dieperdalscenario ligt het niveau in 2025 nog 8% onder dat van 2019. De autonome groei in de jaren 2020-2025 komt vooral door een groeiende bevolking en kwaliteitsverbeteringen van het openbaar vervoer

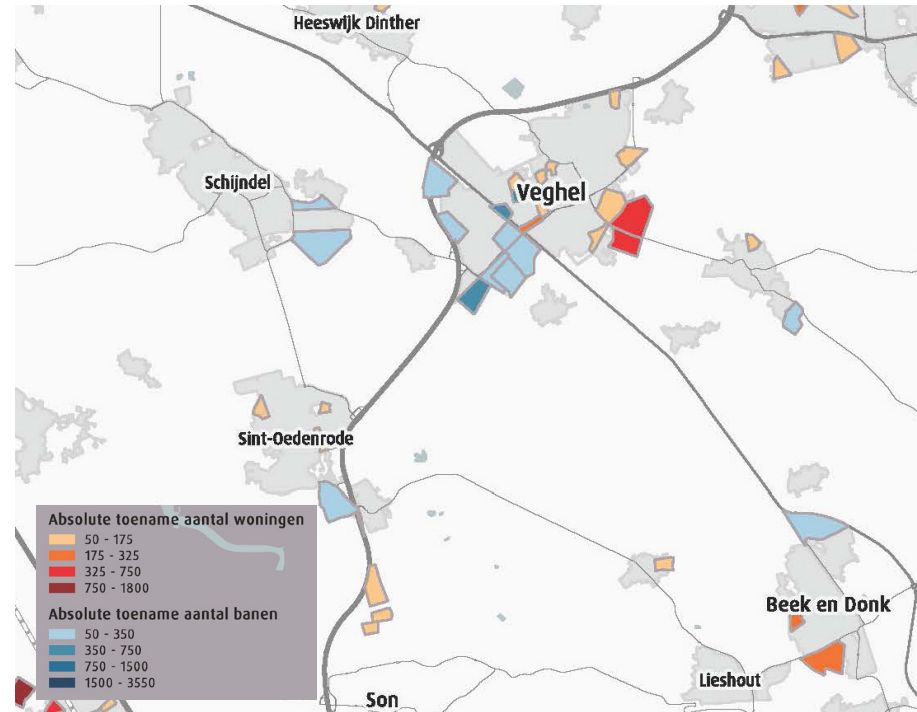
Fiets

Voor 2025 is de verwachting dat het fietsgebruik 3% tot 4,5% hoger is dan in 2019. De groei is een gevolg van een bevolkingstoename, een trendmatige toename van de gemiddelde afgelegde fietsafstand per persoon en verschuiving van ov naar fiets. Daar staat een afname tegenover als gevolg het vaker thuis werken, vergaderen en onderwijs volgen.

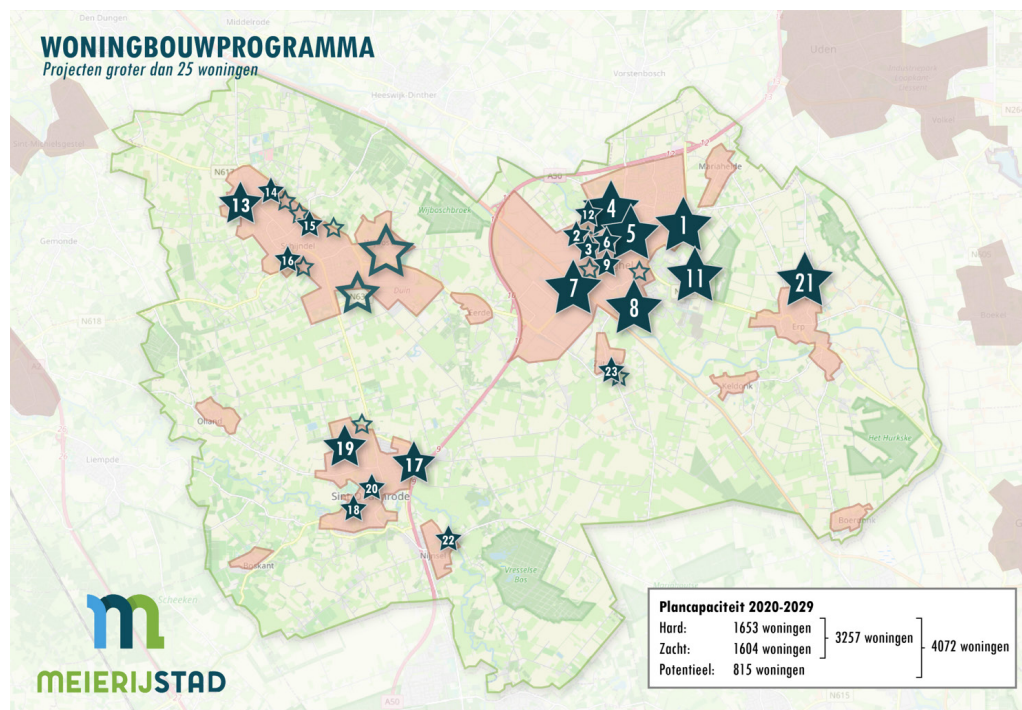
4.5 Ruimtelijke- en infrastructuur ontwikkelingen tot 2030

De ruimtelijke ontwikkelingen (wonen en banen) tussen 2015 en 2030 zijn in **figuur 7** weergegeven. In het zuiden van Schijndel en Sint-Oedenrode en het zuidwesten van Veghel is sprake van een toename van het aantal banen. In het centrum van Veghel neemt het aantal woningen beperkt toe. In het oosten van Veghel is een grotere toename van het aantal woningen voorzien. Het gaat hier om de ontwikkeling van Veghels-Buiten. In de verkeersmodelberekeningen zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in **figuur 7** meegenomen. Voor een deel van de ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien zijn in Meierijstad wordt later een nadere uitwerking gemaakt omdat op dit moment niet precies duidelijk is waar bepaalde ontwikkelingen plaats gaan vinden. Het globale woningbouwprogramma voor de gemeente Meierijstad is gevisualiseerd in **figuur 8 en 9**.

Behalve de ruimtelijke plannen en ontwikkelingen zijn er ook (grootschalige) infrastructuurprojecten die al vaststaan. Zo zijn de maatregelen voor de N279 (opwaardering, aanpassen kruispunten) opgenomen in het verkeersmodel dat gebruikt is om de effecten van de verschillende maatregelpakketten in beeld te krijgen.



Figuur 7: Absolute toename aantal woningen en banen 2015-2030 (bron: BBMA 2018)



VEGHEL
 1: Bundersehoek
 2: Frisselsteinstraat 6
 3: Heilig Hartplein 16-22
 4: Herontwikkeling Bernhoven (Kloosterkwartier)
 5: Klooster Franciscanessen (Kloosterkwartier)

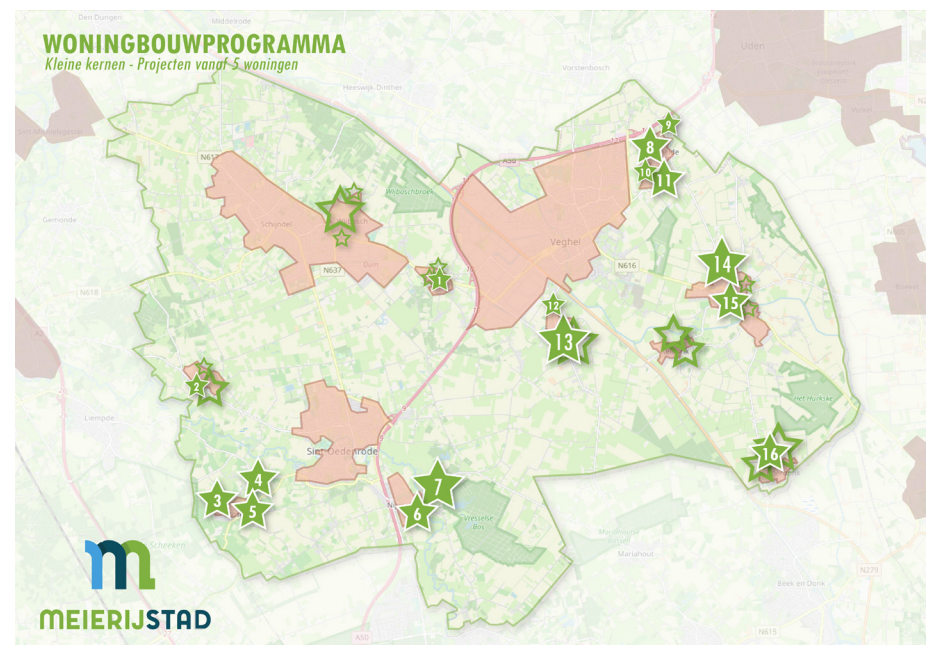
7: Ontwikkeling Rembrandtlaan
 8: Scheffelaar II
 9: Sluisstraat - Vondelstraat (Campanula)
 10: 't Ven
 11: Veghels Buiten noordoost
 12: Herontwikkeling voormalige 7 wicen callen

SCHIJNDEL
 13: Kerk Boschweg
 14: Herontwikkeling Vossenber
 15: Herontwikkeling voormalige gemeentehuis
 16: Pastoor v. Erpstr./Generaal

SINT-OEDENRODE
 17: HAVS terrein
 18: KEM terrein
 19: Koningsvaren/zwembadweg
 20: Markt / Kapittelhof (Hart van Rooi)

ERP
 21: De Balst
NIJNSEL
 22: Lieshoutseweg
ZIJTAART

Figuur 8: Woningbouwprogramma projecten groter dan 25 woningen gemeente Meierijstad (mei 2020)



EERDE
 1: Driesprong/Kapelstraat 23-25

OLLAND
 2: De Misse, betreft herbouw

BOSKANT
 3: Elzenpad
 4: Krensel
 5: Ritaplein 4 (kerk)

NIJNSEL
 6: Huisakkerweg 5
 7: Lieshoutseweg omgeving

MARIAHEIDE
 8: Dobbelsteenplein 2
 9: Nieuwe Veldenweg 4-6 (RVK)
 10: Steenoven II 1e fase
 11: Steenoven II 2e fase

ZIJTAART
 12: Past. Clercxstraat 31-33-35
 13: Zijtaart Zuid

ERP
 14: De Balst
 15: Kerkstraat 21-23

BOERDONK
 16: Evenemententerrein

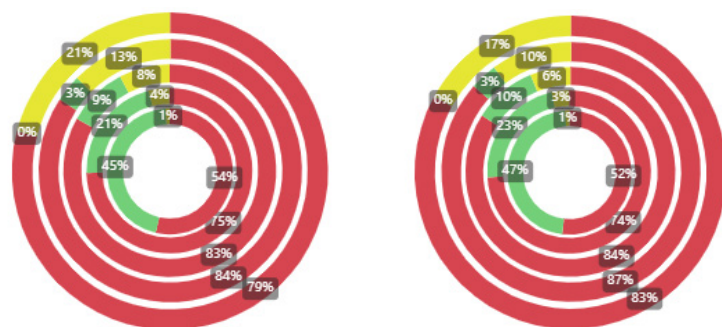
Figuur 9: Woningbouwprogramma kleine kernen gemeente Meierijstad (mei 2020)

4.6 Vervoerswijzekeuze

Figuur 10 geeft de vervoerswijzekeuze (modal split) in Meierijstad weer in de huidige situatie 2015-2017 en de toekomstige situatie 2040. In de toekomstige situatie 2040 zijn alle vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meegenomen. In de figuren is onderscheid gemaakt tussen de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer. Daarnaast representeren de vijf ringen de verschillende afstandsklassen.

De figuren laten zien dat de auto in zowel de huidige als de toekomstige situatie de dominante vervoerswijze in Meierijstad is en blijft. Op de korte verplaatsingen (binnenste ringen) is het hogere aandeel fiets duidelijk waar te nemen. Op basis van de prognoses is de verwachting dat het fietsgebruik op de verplaatsingen tot 12,5 kilometer in 2040 toe gaat nemen ten koste van de auto. De verbetering van fietsvoorzieningen zoals de realisatie van de snelfietsroutes (Uden – Veghel) en de groei van het gebruik van e-bikes spelen hierin een belangrijke rol.

Op de langere afstanden neemt het gebruik van de auto in de toekomst toe ten koste van het OV-gebruik. Hierin speelt mee dat de autokosten in de toekomst minder hard gaan stijgen in vergelijking met de OV-kosten. Ook ouderen die meer en op hogere leeftijd een eigen auto blijven rijden, spelen hierin een rol.



Ritafstand categorie laag (binnenste ring) naar hoog (buitenste ring)
0-5,5 km | 5,5-12,5 km | 12,5-25 km | 25-50 km | >50 km

● Auto ● Fiets ● OV

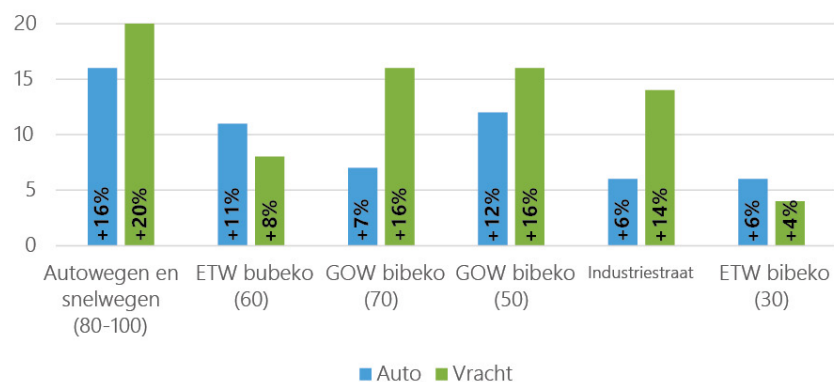
Figuur 10: Modal split 2015-2017 (links) en 2040 (rechts). Bron: Staat van Mobiliteit Brabant

4.7 Impact op verkeer

Om een inschatting te maken van de verkeerssituatie over ongeveer 10 jaar hebben we het prognoses scenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel Noordooost Brabant (BBMA 2018) gebruikt. Er is gekeken naar indicatoren zoals de toename van voertuigkilometers en voertuigverliesuren binnen de gemeente en de toenames en afnames van verkeer op losse wegen. In het Prognoses scenario 2030 zijn vastgestelde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente meegenomen, inclusief mobiliteitstrends conform de WLO scenario's van PBL/CPB (2015).

Voertuigkilometers

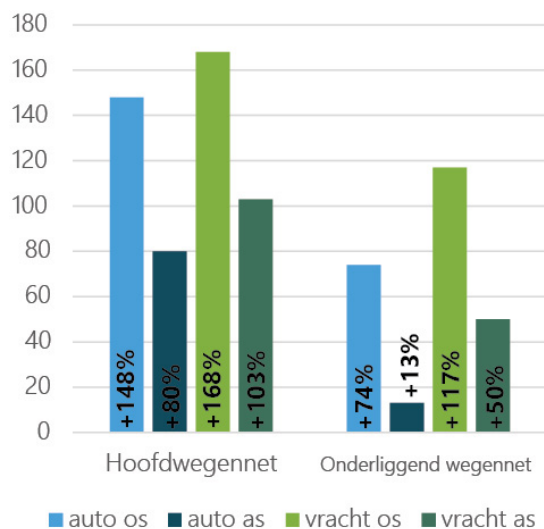
In **figuur 11** is de toename van voertuigkilometers tussen 2015 (basisjaar verkeersmodel) en 2030 weergegeven binnen de gemeente Meierijstad. Op alle wegtypen is een significante stijging van voertuigkilometers te verwachten. De grootste relatieve toename is te verwachten op de autowegen en snelwegen: ongeveer 16% meer voertuigkilometers voor personenauto's en 20% meer voor vrachtverkeer. De relatieve toename is het minst groot op 30 km/uur wegen binnen de bebouwde kom: ongeveer 6% meer voertuigkilometers voor personenauto's en 4% meer voor vrachtverkeer. Verder valt op te maken dat de voertuigkilometers voor vrachtverkeer in totaal procentueel sterker stijgen dan voor personenverkeer.



Figuur 11: Toename voertuigkilometers gemeente Meierijstad 2030 t.o.v. 2015

Voertuigverliesuren

In **figuur 12** is de toename van voertuigverliesuren tussen 2015 (basisjaar verkeersmodel) en 2030 weergegeven binnen de gemeente Meierijstad. Dit is een maat voor de hoeveelheid vertragingen en congestie op het wegennet. De hiervoor beschreven toename van voertuigkilometers leidt tot een exponentiele toename van voertuigverliesuren, met forse toenames als gevolg. De grootste procentuele toename van voertuigverliesuren zit op het hoofdwegennet tijdens de ochtendspits: ongeveer 148% meer voertuigverliesuren voor personenauto's en 168% meer voor vrachtverkeer. Maar ook tijdens de avondspits en op het onderliggend wegennet wordt een forse toename van wegvertragingen verwacht. Net als bij de gereden voertuigkilometers nemen de voertuigverliesuren voor het vrachtverkeer procentueel gezien sterker toe dan voor het personenverkeer.



Figuur 12: Toename voertuigverliesuren gemeente Meierijstad 2030 t.o.v. 2015

4.8 Conclusie

Door ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei zal het auto en vrachtverkeer in de gemeente Meierijstad naar verwachting toenemen richting 2030. De grootste relatieve verkeerstoenames zijn te verwachten op de hoofdwegen zoals de N279 en de A50, maar ook op het onderliggend wegennet zijn verkeerstoenames te verwachten. Indien er geen aanvullende maatregelen genomen worden, kan de verkeerstoename leiden tot een ernstige toename van vertragingen en congestie tijdens de ochtendspits en avondspits. De huidige ontsluitingsstructuur zorgt in onvoldoende mate voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om de woongebieden en de bedrijventerreinen ook in de toekomst bereikbaar, veilig, leefbaar en gezond te houden. Maar infrastructuur is niet altijd genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die bijdragen aan de doelen van Meierijstad.

"De huidige ontsluitingsstructuur zorgt in onvoldoende mate voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Aanvullende maatregelen en gedragsverandering is nodig om de woongebieden en bedrijventerreinen ook in de toekomst bereikbaar, veilig, leefbaar en gezond te houden."



5.

Ambities en opgaven: waar willen we naar toe?

5.1 Inleiding

De duurzame mobiliteitsvisie geeft inzicht in hoe we de komende jaren willen komen tot een toekomstbestendige, duurzame, leefbare en veilige gemeente. Daarvoor zijn een aantal opgaven geformuleerd die leiden tot de maatregelen voor de regio. Op basis van de enquêteresultaten, gebiedsfoto, werkateliers en bestaande plannen zijn opgaven voor de gemeente Meierijstad geformuleerd. In **paragraaf 5.2** is ingegaan op de opgaven voor de gemeente Meierijstad.

Er zijn al veel landelijke, provinciale en regionale opgaven bekend. In de opmaak naar de duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad is rekening gehouden met **landelijke** ambities en opgaven:

- Strategisch verkeersveiligheidsplan
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets

In de opmaak naar de duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad is rekening gehouden met **provinciale** ambities en opgaven:

- OV visie 2040
- Toekomstbeeld OV 2040
- Visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk
- Startnotitie Koersnota mobiliteit
- Visie Fiets in de Versnelling
- Brabants verkeersveiligheidsplan
- Provinciaal Verkeers- en vervoersplan
- N279 Veghel-Asten
- Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2020-2023

In de opmaak naar de duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad is rekening gehouden met **regionale** ambities en opgaven:

- Programma “slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen”
- Regionale opgaven Noordoost-Brabant
- Mobiliteitsaanpak A50 Eindhoven-Nijmegen
- A2 Randweg Eindhoven
- Samenwerkingsagenda overheden Noordoost-Brabant

De belangrijkste punten uit de landelijke, provinciale en regionale ambities en opgaven zijn opgenomen in **bijlage 3**.

“Op basis van de enquêteresultaten, gebiedsfoto, werkateliers en bestaande plannen hebben we gezamenlijk opgaven voor de gemeente Meierijstad geformuleerd.”

5.2 Lokale ambities en opgaven

De ambities van de gemeente Meierijstad zijn beschreven in 'Mijlpalen van Meierijstad 2017-2022'. Voor de duurzame mobiliteitsvisie zijn drie hoofdambities van belang:

- **Bereikbaar Meierijstad:** Goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen, kernen en wijken. Meierijstad is een regionaal economisch centrum.
- **Leefbaar en veilig Meierijstad:** Meierijstad wil een leefbare gemeente zijn: een gemeente waarin inwoners kunnen wonen, werken en leven in een prettige en veilige omgeving. Met de mogelijkheid om gebruik te maken van voorzieningen
- **Duurzaam en gezond Meierijstad:** Meierijstad heeft een voorbeeldfunctie op het terrein van duurzaamheid en draagt dit actief uit. Wij zetten in op een gezonde leefomgeving. In Meierijstad gaan we uit van het begrip positieve gezondheid en zetten in op leefstijlverbetering.

Opgaven uit enquête

Inwoners, werknemers, bezoekers en scholieren van de gemeente Meierijstad hebben input gegeven voor de opgaven door middel van een online en papieren enquête.

In de spidergraph in **figuur 4** is voor de verschillende subthema's binnen de vier ambities de score voor kwaliteit (hoe goed scoort het nu?) tegen de score voor het belang (hoe belangrijk is het?) afgezet. De mate van verschil geeft aan waar volgens de respondenten de prioriteit moeten liggen in de duurzame mobiliteitsvisie. De top 3 waar het verschil tussen kwaliteit en belang het grootst is, is als volgt:

1. Verkeersveiligheid wegen en kruispunten
2. Fietsvoorzieningen/fietsverbindingen
3. Oversteekbaarheid voetgangers en fietsers

Opgaven uit werkateliers

Samen met de interne kerngroep en externe stakeholders zijn op basis van de ambities opgaven op het gebied van fiets, OV, gedeelde mobiliteit, (vracht)auto, verkeersveiligheid, locatieniveau en leefbaarheid opgehaald. Alle opgaven zijn opgenomen in een verslag. De interne kerngroep en externe stakeholders hebben een prioritering aangebracht in de opgaven.

Opgaven uit bestaande studies

In de opmaak naar de duurzame mobiliteitsvisie voor de gemeente Meierijstad is rekening gehouden met bestaande, lokale opgaven en ambities uit onderstaande documenten:

- Verkeersplannen en structuurvisies voormalige gemeenten
- Mijlpalen van Meierijstad 2017-2022
- Duurzaamheidsvisie Meierijstad, Visie recreatie en toerisme Meierijstad
- Bedrijventerreinenvisie Meierijstad
- Gezondheidsbeleid Meierijstad
- Propositie bereikbaarheid Meierijstad
- N279 strategie en aanpak

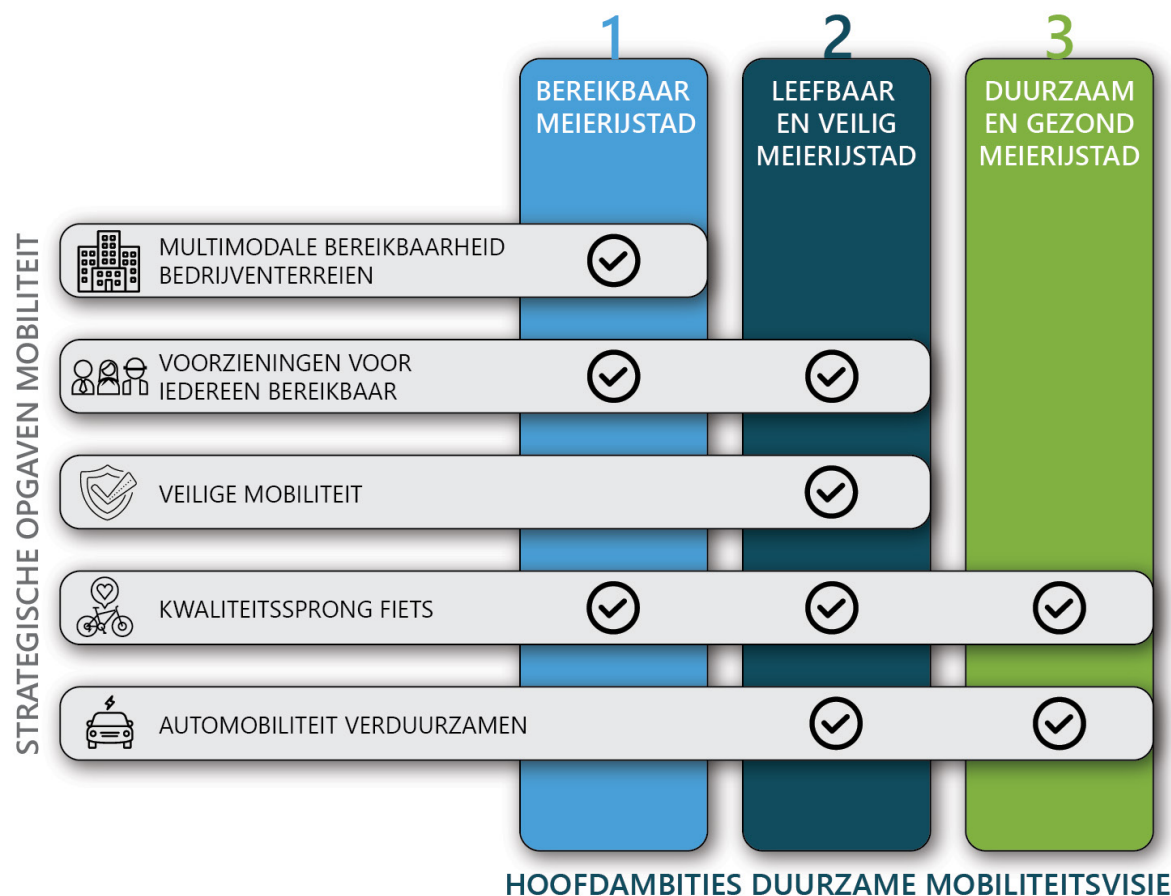
5.3 Strategische opgaven voor de duurzame mobiliteitsvisie

Met de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad streven we naar de **drie hoofdambities**:

1. Bereikbaar Meierijstad “werken aan een economisch vitale stad”
2. Leefbaar Meierijstad “zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving”
3. Duurzaam en gezond Meierijstad “transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit”

Op basis van de huidige en toekomstige knelpunten verkeer (enquête en gebiedsfoto), beleidsdoelstellingen van andere thema's met raakvlakken mobiliteit, landelijk, provinciaal en regionaal beleid en plannen, trends en ontwikkelingen en belangrijke thema's (enquête, focusgroepen, werkateliers) zijn **vijf strategische opgaven** voor mobiliteit Meierijstad bepaald:

- Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen
- Voorzieningen voor iedereen bereikbaar
- Veilige mobiliteit
- Kwaliteitssprong fiets: potenties optimaal benutten
- Automobility verduurzamen (incl. vergroenen van voertuigkilometers)





6.

Scenario's en voorkeursvariant: welke maatregelen passen bij de opgaven?

6.1 Inleiding

Om de huidige knelpunten op te lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn maatregelen op regionaal en lokaal niveau voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) nodig. Deze maatregelen zijn gebundeld in een basispakket en twee onderscheidende scenario's. In dit hoofdstuk is eerst ingegaan op het doel en de uitgangspunten voor de scenario's in [paragraaf 6.2](#). Het basispakket en de scenario's zijn beschreven in [paragraaf 6.3 tot en met 6.5](#).

6.2 Doel en uitgangspunten scenario's

We stellen twee scenario's op met als doel om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën. De mobiliteitsvisie is multimodaal in die zin dat maatregelen zijn opgenomen voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Naast infrastructurele maatregelen komen ook thema's als gedragsverandering en innovatie aan bod. De scenario's zijn onderscheidend en realistisch om zo de hoeken van het speelveld te verkennen. Het doel is het verwerven van inzicht zonder de voorkeur voor één van beide scenario's uit te spreken. Beide scenario's moeten bijdragen aan de opgaven en ambities zoals besproken in [hoofdstuk 5](#).

"We stellen twee scenario's op met als doel om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën."

6.3 Een basispakket en twee onderscheidende scenario's

Het **basispakket** is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond houden. Het betreft een pakket aan no-regret maatregelen: maatregelen waarvan iedereen vindt dat we ze moeten treffen. Op basis van de opgaven zijn twee onderscheidende scenario's opgesteld:

- **Multimodaal bereikbare bedrijven:** alle maatregelen die nodig zijn om het gebied op termijn bereikbaar te houden. Dit scenario sluit specifiek aan bij de ambitie om aan een economisch vitale stad te werken.
- **Gezonde en duurzame mobiliteit:** alle maatregelen die nodig zijn voor een optimale leefbaarheid en het faciliteren van de gewenste groei in het gebied. Dit scenario sluit specifiek aan bij de ambitie om aan een duurzame en gezonde stad te werken.



Het basispakket en de scenario's zijn doorgerekend met het verkeersmodel (BBMA2018, regio Noordoost-Brabant, geactualiseerd voor Meierijstad (2020)). De doorrekening met het verkeersmodel is bedoeld om van te leren. Het resultaat van de doorrekening toont het probleemoplossend vermogen en brengt mogelijke nieuwe knelpunten aan het licht. De resultaten van de doorrekening zijn nodig om keuzes te maken voor de voorkeursvariant. Het is niet de bedoeling dat de voorkeursvariant enkel maatregelen uit het bereikbaarheidsscenario of het duurzaam en gezond scenario bevat. De voorkeursvariant bestaat uit een mix van beide scenario's en zorgt voor de balans tussen bereikbaar en duurzaam/gezond.



6.4 Basispakket

Om de huidige knelpunten (pre corona) op te kunnen lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn ingrepen op regionaal en lokaal niveau nodig. Deze ingrepen zijn gebundeld in een basispakket van maatregelen voor verschillende modaliteiten. **Het basispakket draagt bij aan de ambitie om aan een prettige en veilige leefomgeving te werken. Daarnaast zorgt het basispakket voor een multimodale bereikbaarheid van het gebied.** Onderstaande niet-locatie specifieke maatregelen zijn opgenomen in het basispakket:

- Aanpakken inrichting schoolomgeving: maatwerk per school
- Verbeteren fietsparkeren in de centra
- Goede, veilige, vergevingsgezinde en zonodig verlichte fietspaden
- Schaalsprong fiets (zoals: deelfietsen, fietsparkeren): meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Goede kwaliteit van het trottoir
- Logische op- en afgang trottoir
- Verkeersveilige voetgangersoversteken
- Hoogwaardige halte voorzieningen (zoals: overdekte haltes, fietsenstallingen)
- Werkgeversbenadering: stimulering van duurzame mobiliteit
- Fietsstimulering
- Ondersteuning mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid
- Ondersteunen mobiliteitsinitiatieven
- Slimme VRI's (prio langzaam verkeer)
- Deelsystemen
- Mobility As A Service (Maas)
- Netwerk van hubs met hoogwaardige voorzieningen (zoals: kluisjes, deelfietssystemen, elektrische laadpunten)
- Pilot collectief vervoer Uden/Veghel-Eindhoven



Resultaten uit berekeningen met het verkeersmodel:

Het basispakket bevat veel maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, fietsstimulering, verbetering OV, gedragsmaatregelen en maatregelen/projecten gericht op innovatie. Dit zijn veelal maatregelen die met relatief weinig inspanning zijn te realiseren en weinig/geen negatieve bijkomstige effecten hebben. Daarom is het advies om deze maatregelen uit te gaan voeren. De verwachte verkeerseffecten van de maatregelen zijn gematigd positief: De doorstroming op hoofdwegen verbetert iets (circa 6 tot 9% minder voertuigverliesuren) en de aantallen OV-reizigers richting Nijmegen neemt iets toe. Bepaalde onderdelen van het basispakket vragen nog wel om nader onderzoek / uitwerking, zoals de exacte vorm van de verbinding N279-Rembrandtlaan en de locatie van mobiliteitshubs en de aansluiting van de hubs op andere multimodale netwerken.

6.5 (Multimodaal) Bereikbare bedrijven

Met bijna 45.000 arbeidsplaatsen in toonaangevende (inter)nationale bedrijven in food, feed en logistiek en in het midden- en kleinbedrijf, is Meierijstad een regionaal economisch centrum. Meierijstad streeft naar optimale bereikbaarheid en wil economisch sterke en aantrekkelijke winkelcentra met respect voor de eigen identiteit van de verschillende kernen. **Het scenario draagt bij aan de ambitie om aan een economisch vitale stad te werken.**

Resultaten uit berekeningen met het verkeersmodel:



De voorgestelde parallelstructuur langs de A50 lijkt erg effectief qua bereikbaarheid en doorstroming. Ongeveer de helft van het verkeer op de A50 verplaatst zich naar de parallelstructuur. Dit leidt tot een betere doorstroming op de hoofdwegen, met name tijdens de avondspits (ongeveer -55% voor autoverkeer en -58% voor vrachtverkeer). Ook wordt een afname van verkeer op 50 km/ uur wegen verwacht (ongeveer -7% voor autoverkeer en -14% voor vrachtverkeer). De autobereikbaarheid van De Dubbelen, de Amert en de woongebieden aan de noordkant van Veghel verbeteren aanzienlijk door de nieuwe aansluitingen op de

A50 parallelstructuur. Hiertegenover staat wel dat het autoverkeer in een aantal woonstraten als de Gasthuisstraat-Wilgenstraat maar ook op de Vorstenboscheweg flink toeneemt met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid. Verder vergt de parallelstructuur een forse ruimtelijke ingreep. Bij de verwachte intensiteiten, bij aanleg van een parallelweg tussen afritten Eerde en Volkel, zijn mogelijk zelfs twee rijstroken per rijrichting nodig om al het verkeer op de parallelstructuur te kunnen verwerken.

Naast de parallelstructuur lijken ook de opwaardering van enkele hoofdroutes rondom Sint-Oedenrode en Schijndel effectief: er zijn verkeersafnames op de komtraverse van Sint-Oedenrode en op de Structuurweg – Eerdebaan in Schijndel. De verbinding De Dubbelen – Amert lijkt echter weinig effectief omdat de ontsluiting van De Dubbelen al veel beter geworden is door de nieuwe aansluiting op de A50 parallelstructuur. Qua OV lijkt de BRT van Eindhoven naar Nijmegen effectief voor met name Veghel oost, maar heeft beperkt effect op de bedrijventerrein aan de westkant van Veghel. De investering in directe busverbinding naar 's-Hertogenbosch lever meer OV-reizigers op maar werkt ook concurrerend op de huidige lijnen tussen Veghel en Den Bosch. De fietsmaatregelen in dit scenario hebben geen zichtbaar effect op de modal split.

6.6 Gezonde en duurzame mobiliteit

Meerijstad heeft een voorbeeldfunctie op het terrein van duurzaamheid en draagt dit actief uit. Meerijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In Meerijstad gaan we uit van het begrip positieve gezondheid en zetten in op leefstijlverbetering.

Dit scenario sluit aan bij de ambitie om aan een duurzame en gezonde stad te werken door het stimuleren van een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen. In dit scenario wordt in Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode waar mogelijk parkeren van de centrale pleinen gehaald en zoveel mogelijk verplaatst naar de randen van de centra.



Resultaten uit berekeningen met het verkeersmodel:

De uitbreiding van de A50 naar 2x3 rijstroken A50 lijkt effectief: er is een verkeerstoeiname op de A50 en een afname in Veghel en het buitengebied. Het grootste deel van de verkeertoeiname wordt echter veroorzaakt door bovenregionaal verkeer (aantrekkende werking van meer capaciteit). Dit effect is wel tegenstrijdig met het doel van dit maatregelpakket: Gezonde en duurzame mobiliteit. De maatregel heeft juist meer effect op de bereikbaarheid doordat de doorstroming op de A50 verbetert (afname voertuigverliesuren in de avondspits met ongeveer 67% voor autoverkeer en 73% voor vrachtverkeer).

Qua OV heeft de BRT van Eindhoven naar Nijmegen via centrum Veghel effectiever dan via A50. Dit is te zien aan de hogere toename van OV-reizigers en grotere toename van OV-bereikbaarheid in en rond Veghel. Om het BRT-systeem zo effectief te maken is wel een bepaald kwaliteitsniveau nodig, waaronder snelle, betrouwbare HOV-verbindingen met een eigen infrastructuur. De verwachte afname van het (vracht)autoverkeer op de Corridor – Rembrandtlaan – Udenseweg door Veghel is echter dermate laag dat het niet wenselijk lijkt om het aantal rijbanen voor het (vracht)autoverkeer te verminderen voor vrijliggende OV-infrastructuur. Nader onderzoek naar de inpassing van BRT is nodig. Bus Rapid Transit is een bussysteem dat de eigenschappen van spoorgebonden OV evenaart. Het is een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat betrouwbare reistijden combineert met hoge vervoerscapaciteit, dat comfort biedt, en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct.

De fietsmaatregelen lijken erg effectief in dit scenario, getuige de verbetering van fietsbereikbaarheid over bijna de hele gemeente en de 'aanzienlijke' verschuiving van auto naar fiets met 3% van de ritten in Schijndel en Veghel en 2% in Sint-Oedenrode. Dit maatregelenpakket lijkt effectief voor de woongebieden in de kernen doordat de voertuigkilometers op 30 km/h het sterkst afnemen (ongeveer -4%).

Een uitgebreide analyse van de resultaten uit het verkeersmodel is opgenomen in [bijlage 4](#).

6.7 Voorkeursvariant

De voorkeursvariant bestaat uit de maatregelen uit het basispakket en een mix van beide scenario's. De voorkeursvariant draagt bij aan de drie ambities van de gemeente Meierijstad (bereikbaar, leefbaar/veilig, duurzaam/gezond). In de voorkeursvariant zijn keuzes gemaakt voor:

- **A50:** Een parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding zorgt voor een betere doorstroming op de A50 en daarmee ook op en nabij de aansluitingen
- **Hoofdwegenstructuur:** Een goed ingerichte hoofdstructuur van de wegen draagt bij aan een toekomstvaste bereikbaarheid en verkeersveiligheid binnen de gemeente Meierijstad.
- **Ligging Bus Rapid Transit in combinatie met hubs:** Een Bus Rapid Transit (BRT) systeem draagt bij aan de OV-bereikbaarheid van de regio.
- **Fiets:** De mogelijkheden die de fiets biedt, moeten optimaal worden benut.

De keuzes zijn in de subparagrafen uitgewerkt.

Keuzes voor de A50



Een parallelstructuur langs de A50 (tussen aansluiting 10 Eerde en aansluiting 11 (N279) in combinatie met een extra aansluiting van de bedrijventerreinen op de parallelstructuur biedt kansen om de bedrijventerreinen op een robuuste manier te ontsluiten. Het biedt een betere doorstroming op de A50 voor auto- en vrachtverkeer en daarmee ook op en nabij de aansluitingen. De aanleg van een parallelstructuur inclusief de extra aansluiting betekent wel een forse ruimtelijke ingreep.

Er is nader onderzoek nodig naar de exacte vorm van de parallelstructuur en de extra aansluiting. Verder kan onderzocht worden of de parallelstructuur aan beide zijdes van de A50 of enkel aan de 'binnenzijde' (kant van de Dubbelen) gerealiseerd

moet worden. Een capaciteitsuitbreiding met 2x3 rijstroken biedt kansen voor een betere bereikbaarheid. Het zorgt voor een betere doorstroming op de A50 en de aansluitingen. De uiteindelijke keuze voor de A50 wordt door hogere overheden (zoals Provincie en het Rijk) gemaakt.

Ruimtelijke impact

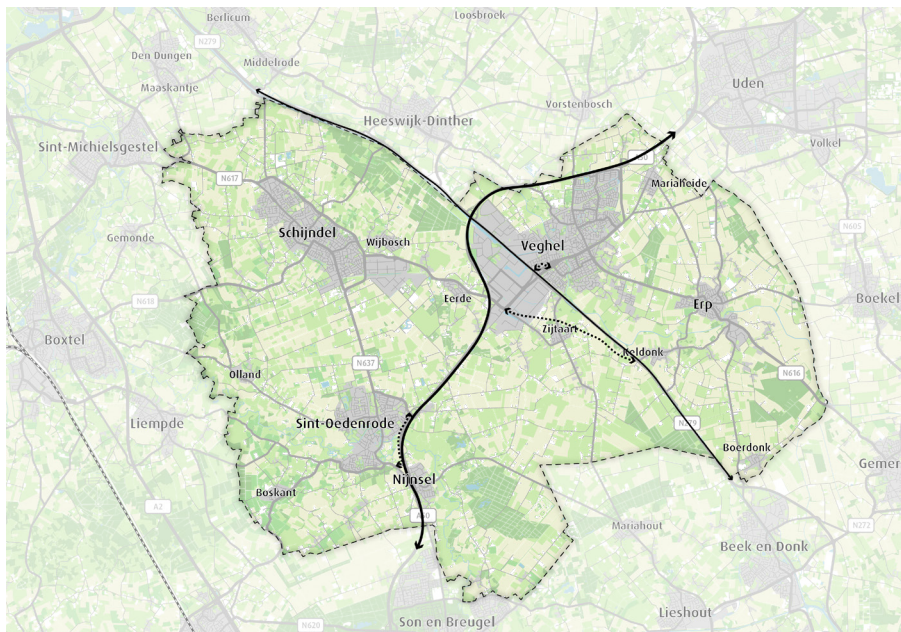
Een parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding hebben een grote ruimtelijke impact op de omgeving. In de deze mobiliteitsvisie is enkel het effect op mobiliteit onderzocht. De ruimtelijke impact op natuur, klimaat en recreatie (en mede daaraan gekoppeld ook financiële) is onderdeel van vervolgstudie.

Landbouwverkeer op parallelstructuur toestaan

Op de N279 geldt een verbod voor landbouwverkeer. Ook in de nieuwe plannen voor de N279 zal dit het geval zijn. De huidige route via de Sluisstraat en NCB-laan wordt gebruikt door landbouwvoertuigen terwijl dit ongewenst is (leefbaarheid / veiligheid). Een verbinding voor landbouwverkeer tussen De Amert en De Dubbelen kan een oplossing bieden. Deze oplossing is echter duur en ingrijpend (bedrijven opkopen).

Met de komst van een parallelstructuur A50 ontstaan er kansen om knelpunten op het gebied van landbouwverkeer op te lossen. Onderzocht kan worden of het mogelijk is om landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe parallelstructuur A50. Landelijk zijn de eerste stappen al gezet door de snelheidsverhoging voor landbouwverkeer van 25 naar 40 kilometer per uur. Om de veiligheid te waarborgen kan een signaleringssysteem een uitkomst bieden om te waarschuwen voor langzaam verkeer. Automobilisten krijgen via een interactief systeem de melding dat voor hen op de rijbaan een landbouwvoertuig rijdt. Naast het onderzoek voor landbouwverkeer op de parallelstructuur A50 is het nodig om te onderzoeken waar de landbouwvoertuigen vandaan komen, waar ze naartoe gaan en om hoeveel bewegingen het gaat. Als dat duidelijk is, kan een afweging gemaakt worden wat de beste oplossing voor de knelpunten op het gebied van landbouwverkeer is.

Keuzes voor de hoofdwegenstructuur (vracht)auto als drager van de gemeente



Een goed ingerichte hoofdstructuur van de wegen draagt bij aan een toekomstvaste bereikbaarheid en verkeersveiligheid binnen de gemeente Meierijstad.

A50 en N279

Met de strategische agenda en de mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 willen we onder andere een toekomstvaste autobereikbaarheid bieden. De aanpak van de A50 en N279 vormt de drager van de hoofdstructuur in de regio en moet de doorstroming van het personenverkeer en goederenverkeer bevorderen.

De A50-corridor is dé verbinding tussen de economische centra Nijmegen en Eindhoven met daar tussen gelegen economische kernen Veghel, Uden en Oss. De doorstromingsproblematiek op de A50 heeft een negatieve impact op de

concurrentiekracht van de regio langs de A50-corridor en die van Nederland. Daarom besloten provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en het Rijk om de files op de A50 en de doorstroming van het verkeer op het onderliggende wegennet samen aan te pakken en te werken aan oplossingen voor de A50 in twee werksporen:

- de MIRT-verkenning en
- de Strategische Agenda en Mobiliteitsaanpak.

De N279 is een essentiële schakel in het hoofdwegennet. Daarnaast ontsluit en koppelt de N279 de woon- en werkgebieden tussen Asten-Veghel-Den-Bosch. Om de krachtige positie van de regio te behouden is het belangrijk dat de doorstroming en verkeersveiligheid van de N279 worden verbeterd. De N279 moet het verkeer van en naar bedrijventerreinen niet naar binnen brengen, maar juist naar buiten. Concreet betekent de aanpak van de N279 bij Veghel dat de weg wordt verbreed naar twee keer twee rijstroken met gelijkvloerse kruisingen.

Sint-Oedenrode

De visie op de hoofdwegenstructuur in Sint-Oedenrode gaat ervan uit om het verkeer meer naar de randen te brengen (de randwegenstructuur ligt er immers al) en het centrum meer leefbaar te maken. Hierbij past een opwaardering van de snelheid op de randwegen (naar 70 of 80 km/u). Dit komt ten goede aan de leefbaarheid (lucht/geluid) en veiligheid. Naast het doorgaande verkeer is het idee om ook een deel van het bestemmingsverkeer te verleiden om van de randwegen gebruik te maken, teneinde het centrale deel van de kern te ontlasten.

Veghel

De verbinding N279-Rembrandtlaan maakt onderdeel uit van de hoofdontsluiting van Veghel en is onderdeel van een lopende planstudie in de gemeente. Om de ontsluiting van de bedrijventerreinen te verbeteren, is een verbindingsweg N279 (bij Keldonk)- Doornhoek in onderzoek.

Schijndel

Het is een bewuste keuze om De Steeg niet op te waarderen naar GOW 80 km/h vanwege:

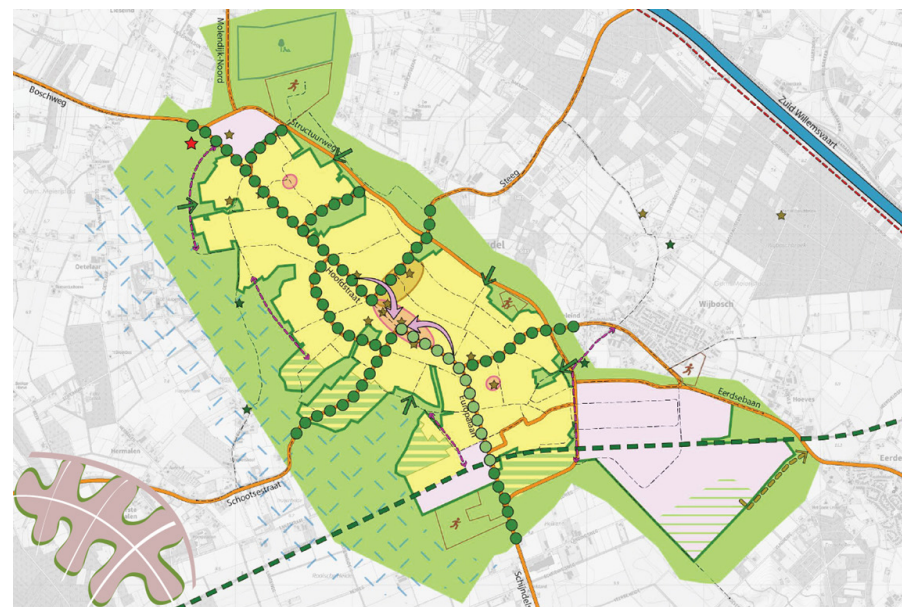
- De impact op het landschap
- Verschuiving van verkeer van hogere orde wegen naar De Steeg (Eerdsebaan, Structuurweg).
- De Steeg wordt in 2023 geheel vervangen. Voor die tijd moet duidelijk zijn welke functie en vormgeving nodig is.

Hierbij geldt wel een kanttekening: De Structuurweg kent in de toekomst afwikkelingsproblemen met name bij de rotonde met De Steeg. Mogelijk dat met het vergroten van de capaciteit op deze rotonde het probleem voorkomen wordt. Op basis van monitoring moet blijken of dit zo is. Zo niet, dan kan een heroverweging van het opwaarderen de Steeg plaatsvinden.

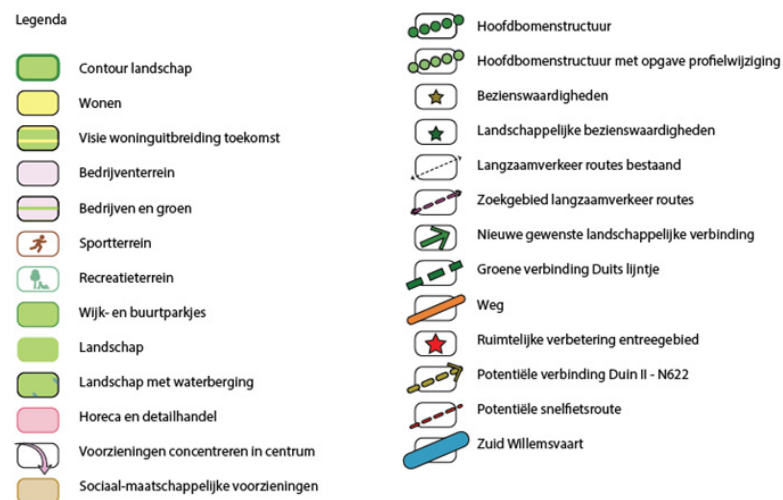
De leefbaarheid op de route Europalaan-Hoofdstraat-Boschweg staat onder druk. Eerder is ervoor gekozen om geen doorgaande verbinding Veghel-Boxtel ten zuiden van Schijndel aan te leggen omdat een groot deel van het verkeer een herkomst of bestemming in Schijndel heeft. Als woningbouw aan de westzijde van Schijndel wordt gerealiseerd, moet worden nagegaan hoe deze woningen duurzaam worden ontsloten zonder het verslechteren van de leefbaarheid en veiligheid op de route Europalaan-Hoofdstraat-Boschweg.

Erp

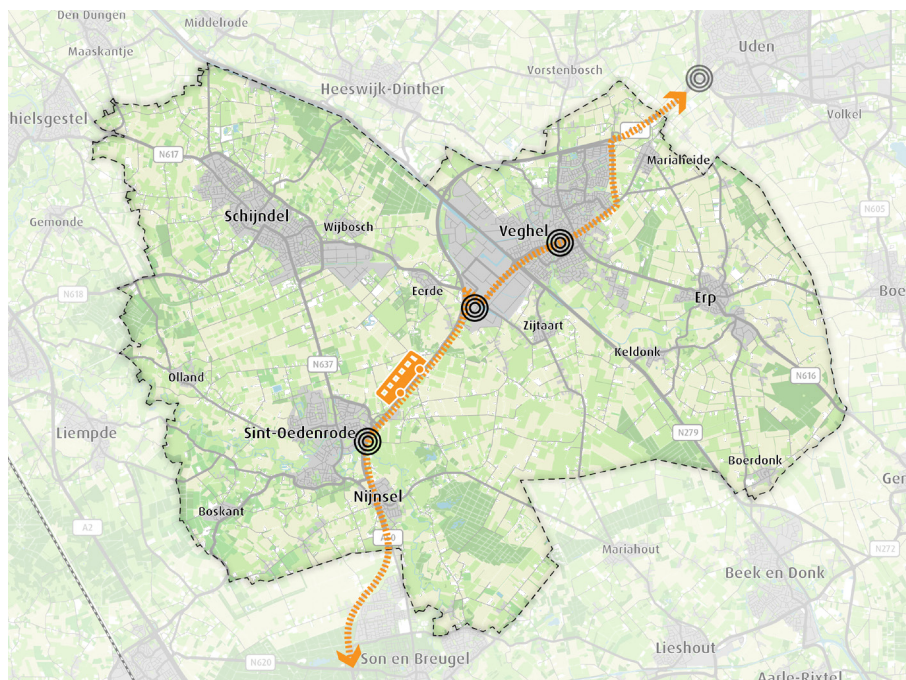
Voor Erp en omgeving wordt uitgegaan van de bestaande wegenstructuur. Erp is via een gebiedsontsluitingsweg verbonden met Veghel en met erftoegangswegen met de andere kernen. Dit sluit aan bij de keuzes die eerder gemaakt zijn. Als bedrijventerrein Molenakker II wordt ontwikkeld, moet worden nagegaan wat dit betekent voor de leefbaarheid in Erp en omgeving en de wegenstructuur van Erp en omgeving. Als Molenakker II wordt gerealiseerd, is een duurzame ontsluiting nodig met aandacht voor landschap, natuur, verkeersveiligheid en leefbaarheid.



Figuur 13: Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur Schijndel. (bron: de ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel voor de omgevingsvisie, maart 2020)



Keuzes voor de ligging van het BRT-systeem in combinatie met hubs



De gemeente Meierijstad wordt niet direct ontsloten met een treinstation. Dat maakt dat de gemeente Meierijstad afhankelijk is van de busverbindingen vanuit en naar de regio. In het programma “slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen” is de uitbreiding van het HOV-netwerk van en naar Uden/Veghel opgenomen.

Een Bus Rapid Transit (BRT) systeem draagt bij aan de OV-bereikbaarheid van de regio. BRT verwijst naar een bussysteem waarbij met hoge frequentie en snelheid gereden wordt, dat betrouwbare reistijden combineert met hoge corridorcapaciteit, dat comfort biedt, en goed herkenbaar is als hoogwaardig vervoerproduct. Een goed functionerend BRT-systeem vraagt een hoge mate van kwaliteit (anders is het

‘gewoon’ HOV). Hiervoor is bijvoorbeeld een vrijliggende busbaan nodig om deze kwaliteit te kunnen bieden en mogen er niet teveel haltes op de corridor liggen om de reistijden zoveel als mogelijk te beperken.

Ligging van het BRT-systeem

Een BRT-systeem, naast het HOV-netwerk, door het centrum van Veghel biedt voor de gemeente Meierijstad meer potentieel dan via de A50 blijkt uit berekeningen. Een route door het centrum van Veghel zorgt voor een hoger aanbod reizigers vanuit Veghel en Erp.

Locatie mobiliteitshubs

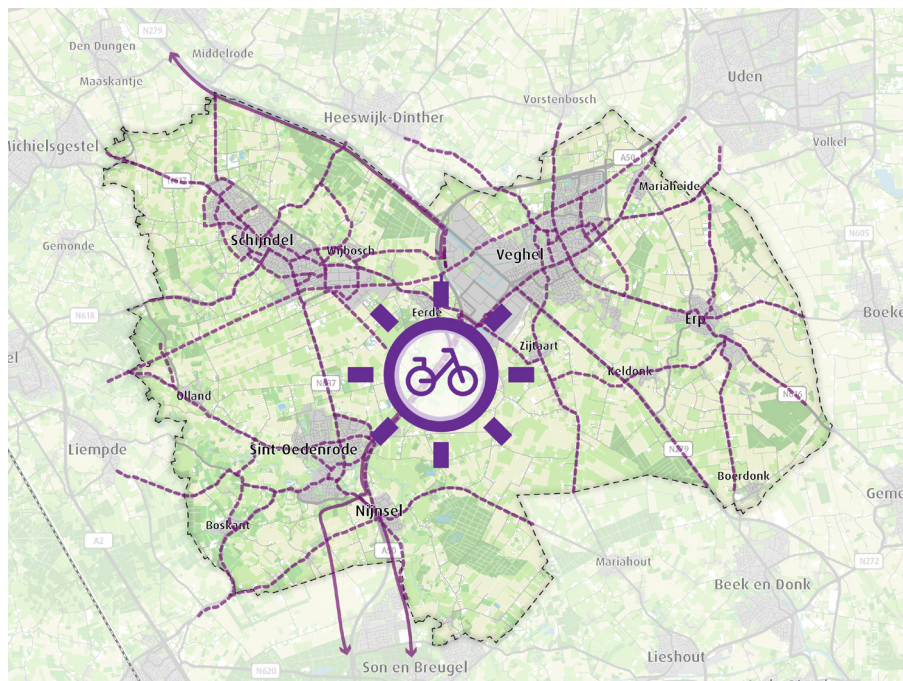
Het BRT-systeem voorziet in twee haltelocaties (hubs) in Veghel. De indicatieve locaties van de hubs zijn nabij de Eerdsebaan (bij aansluiting 10 Eerde, en in het centrum van Veghel (ter hoogte van het huidige busstation aan de Rembrandtlaan). Daardoor biedt het BRT-systeem zowel kansen voor de inwoners als voor de werknemers. Indien er onvoldoende reizigers zijn voor het functioneren van het BRT-systeem naast het HOV-netwerk, dan worden alle bestaande HOV-haltes aangedaan.

De exacte locaties van de halte(s) en aansluitingen van (H)OV-lijnen is nader te bepalen. De locaties van de hubs liggen relatief dicht bij elkaar, dit gaat ten koste van de reistijd op de totale corridor tussen Eindhoven en Nijmegen maar achten we noodzakelijk om zowel inwoners als werknemers in Veghel te verleiden om vanuit de auto over te stappen naar het OV.

Stedelijke verdichting

De ligging van de mobiliteitshubs bieden kansen voor stedelijke verdichting. Implementeren van een BRT-systeem is een kostbare aangelegenheid. Een hoger aanbod aan reizigers is dus gewenst. Nader onderzoek is nodig of en op welke wijze stedelijke verdichting toegepast kan worden.

Keuzes voor de fiets



Het stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan de ambities en opgaven van Meierijstad. Het stimuleren van het fietsgebruik staat ook centraal in verschillende Brabantse beleidsnota's. Belangrijke thema's in het regionale programma slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen zijn: schaalessprong fiets, realisatie van het snelfietspadennetwerk, de toeleidende infrastructuur en gedrag.

In de gemeente Meierijstad willen we daarom volledig inzetten op een kwaliteitssprong fiets. De mogelijkheden die de fiets biedt, moeten optimaal worden benut. Dat vraagt om een breed pakket aan maatregelen uiteenlopend van goede, veilige, vergoedingsgezinde en verlichte fietspaden, snelfietsroutes, verbeteren van fietsparkeren in de centra tot deelfietsen op bedrijventerreinen.

De regionale fietsroutes en primaire lokale fietsroutes krijgen een kwaliteitssprong. In de afbeelding hiernaast zijn die regionale fietsroutes en primaire lokale fietsroutes gestippeld weergegeven. In de netwerkvisie zijn de kwaliteitseisen, die horen bij deze netwerken, uitgewerkt.

Naast de investeringen aan de infrastructuur zijn investeringen in fietsparkeerplaatsen nodig. In de centra en dorpsharten gaan we de fietsparkeervoorzieningen verbeteren.

Verkeersmodelberekeningen tonen aan dat de fietsmaatregelen effectief zijn. Investerings voor de fiets leiden tot een 'forse' modal shift van 3% in Schijndel en Veghel, en 2% in Sint-Oedenrode. In alle drie de deelgebieden gaat dit ten koste van het aandeel auto. De modal split is berekend op basis van alle verplaatsingen die binnen de gemeente worden gemaakt (alle verplaatsingen die een herkomst en/of bestemming hebben binnen de gemeente, dus uitgezonderd doorgaand verkeer). Een toename van het aandeel fiets van 3% in de modal split van Schijndel betekent bijvoorbeeld concreet dat dagelijks circa 3.300 verplaatsingen meer per fiets worden gemaakt in plaats van met de auto (zo blijkt uit de verkeersberekeningen). Als meer mensen gaan fietsen, wordt het in de kernen rustiger qua autoverkeer waardoor leefbaarheid en de veiligheid worden versterkt.



7.

Multimodale netwerkvisie: hoe vertaalt de visie zich naar het netwerk?

7.1 Inleiding

De visie voor de gemeente Meierijstad is beschreven op basis van keuzes voor de A50, hoofdwegenstructuur, BRT-systeem en de fiets. De keuzes die zijn gemaakt vertalen we door op netwerkniveau voor de auto ([paragraaf 7.2](#)), fiets ([paragraaf 7.3](#)), openbaar vervoer ([paragraaf 7.4](#)), landbouwverkeer ([paragraaf 7.5](#)) en logistiek ([paragraaf 7.6](#)).

7.2 Autonetwerk

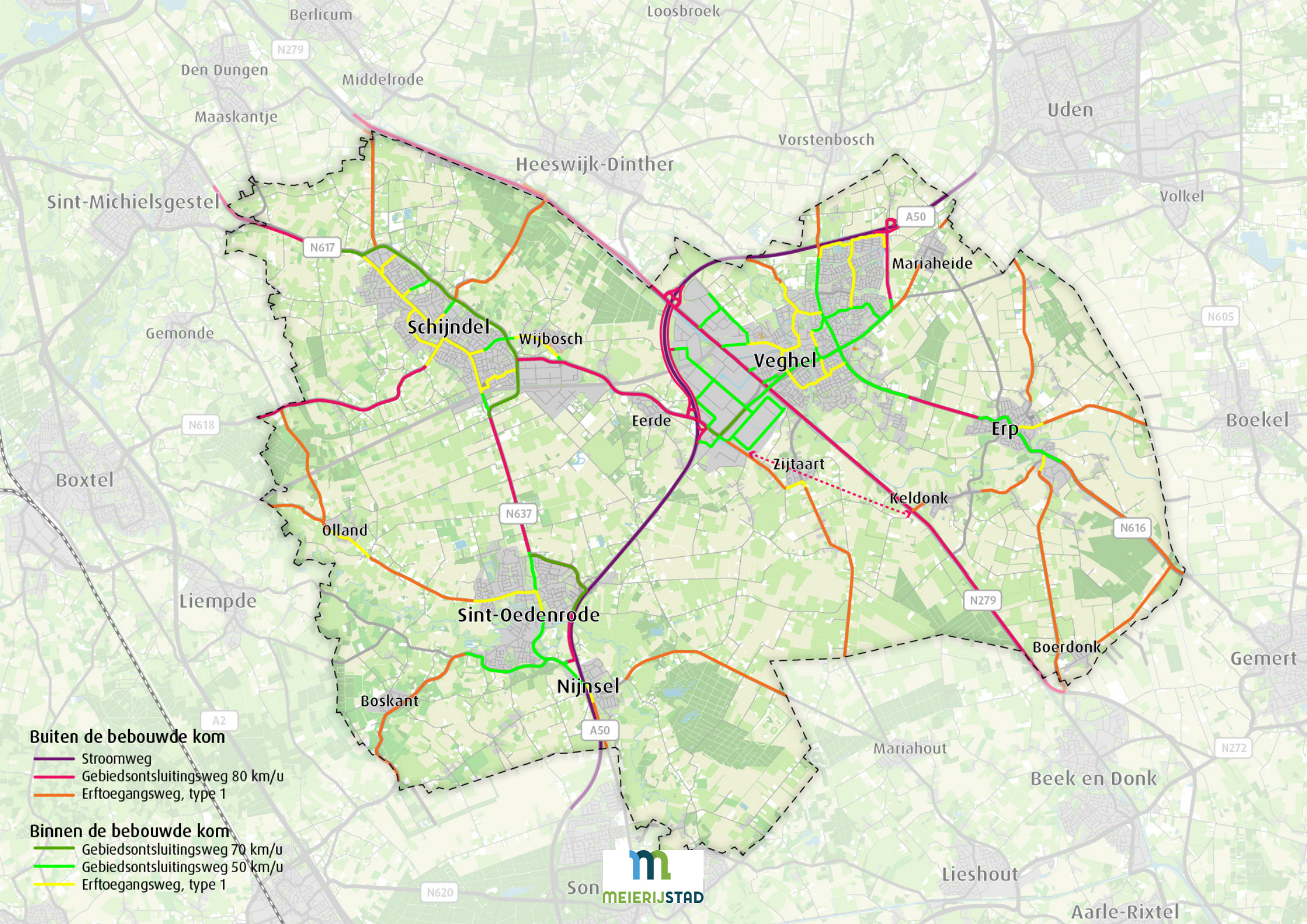
De wegencategorisering maakt onderscheid in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De twee grootste en belangrijkste verkeersverbindingen van de gemeente Meierijstad zijn de A50 (rijksweg) en N279 (provinciale weg). Zij vallen respectievelijk onder de wegcategorie 'stroomweg' en 'gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (bubeko)' en zijn onder andere belangrijk voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in het westen en zuidwesten van Veghel.

Vanuit de huidige wegenstructuur, de omliggende kernen en het belang daarvan in relatie tot de kernen in de gemeente Meierijstad onderscheiden we de volgende type wegen:

- **Stroomweg**
- **Gebiedsontsluitingswegen bubeko 80 km/u:** kernen met meer dan 5.000 inwoners worden verbonden met een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de gemeente Meierijstad gaat het om de kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Buiten de gemeente gaat het om de verbinding Schijndel met Sint-Michielsgestel en Boxtel. Uden-Veghel en Sint-Oedenrode-Son&Breugel zijn verbonden met de stroomweg A50.

- **Gebiedsontsluitingswegen bibeko 50 of 70 km/u**
- **Erftoegangsweg bubeko:** kernen met minder dan 5.000 inwoners worden verbonden met een erftoegangsweg. Het gaat hier om kernen zoals Erp, Nijnsel, Olland, Boskant, Zijtaart, Mariaheide, Boerdonk en Keldonk. Uitzondering hierop is de verbinding Erp-Veghel. Dit vanwege de sterke relatie tussen beide kernen en het bedrijventerrein in Erp.
- **Erftoegangsweg bibeko**

Een duurzaam veilige inrichting van het autonetwerk moet waar mogelijk aansluiten op de meest recente CROW-richtlijnen.



Buiten de bebouwde kom

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u
- Erftoegangsweg, type 1

Binnen de bebouwde kom

- Gebiedsontsluitingsweg 70 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
- Erftoegangsweg, type 1

7.3 Fietsnetwerk

Voor het huidige fietsnetwerk is onderscheid gemaakt in regionale fietsroutes (paars), lokaal primaire fietsroutes (roze) en lokaal secundaire fietsroutes (oranje). De ontbrekende schakels (per categorie) zijn gestippeld weergegeven op de kaart.

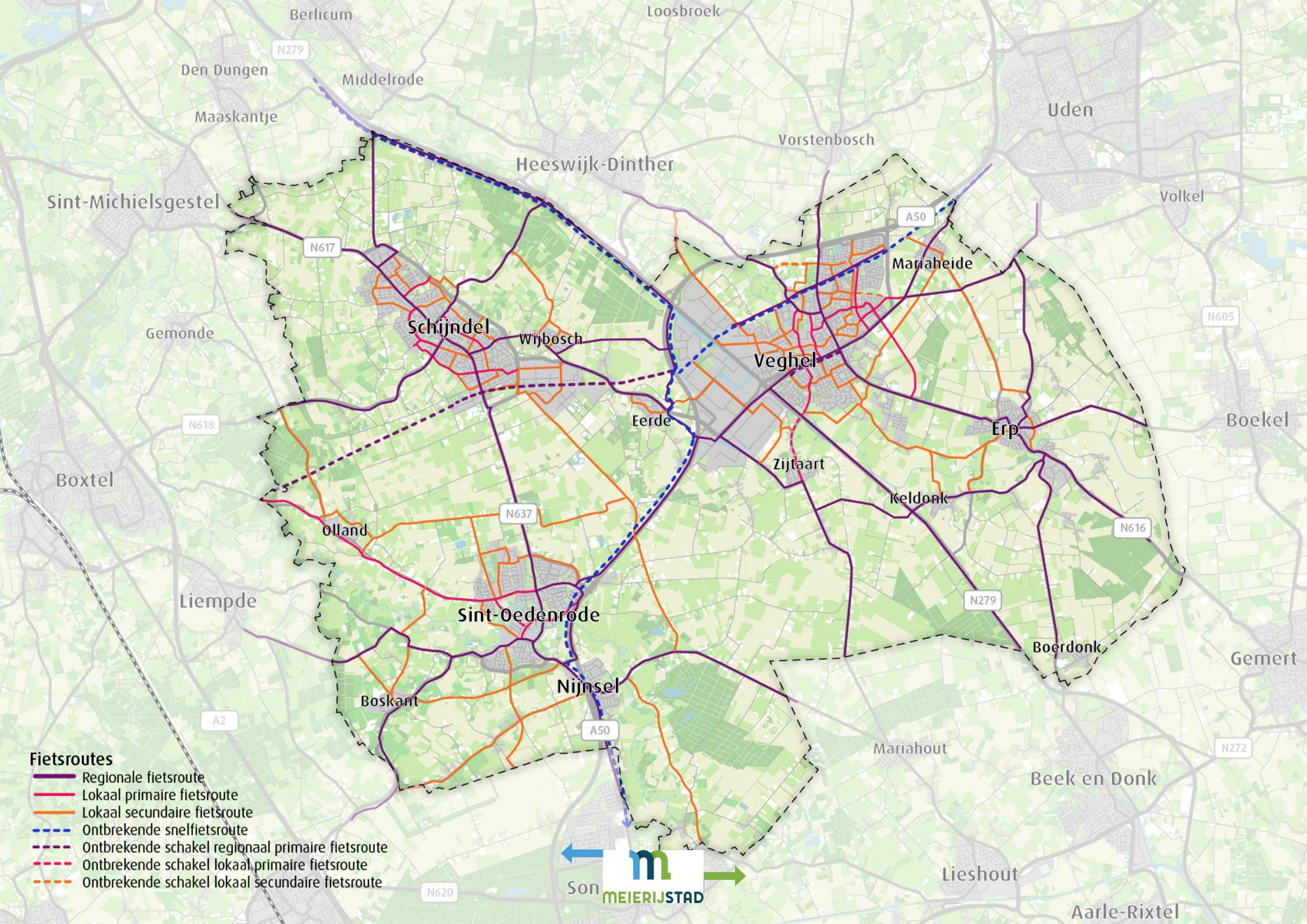
Op dit moment wordt de fiets vooral gebruikt op korte afstanden. Mede door de opkomst van de e-fiets zien we grote kansen om het fietsgebruik in Meierijstad verder te vergroten. De belangrijkste ontbrekende schakels zijn de hoogwaardige fietsverbindingen tussen de grotere dorpen en steden:

- Fietsroute Boxtel-Veghel langs Duits Lijntje
- Snelfietsroute Veghel-Den-Bosch
- Snelfietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven

Andere ontbrekende schakels in de gemeente Meierijstad zijn:

- Middegaal-Vorstenboscheweg langs PWA sportpark
- Zuidzijde Rembrandtlaan tussen Erpseweg en De Leest
- Fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279; Fietsroute tussen Zijtaart en Veghel langs Aa
- Fietsdoorsteek De Langedonk - Beverweide
- Langs Structuurweg bij Duin/Hoogheke

Om de kwaliteitssprong fiets te kunnen realiseren, is het belangrijk om het kwaliteitsniveau van het fietsnetwerk op pelil te brengen. Elk type fietspad kent zijn eigen kwaliteitseisen. Een duurzaam veilige inrichting van het fietsnetwerk moet waar mogelijk aansluiten op de meest recente CROW-richtlijnen.



Fietsroutes

- Regionale fietsroute
- Lokaal primaire fietsroute
- Lokaal secundaire fietsroute
- Ontbrekende snelfietsroute
- Ontbrekende schakel regionaal primaire fietsroute
- Ontbrekende schakel lokaal primaire fietsroute
- Ontbrekende schakel lokaal secundaire fietsroute

7.4 Openbaar vervoer netwerk

De gemeente Meierijstad wordt niet direct ontsloten met een treinstation. De dichtstbijzijnde treinstations zijn 's-Hertogenbosch, Boxtel en Eindhoven. In de gemeente Meierijstad zijn verschillende busverbindingen: lijndiensten, brabantliner, schoolbussen en buurtbussen. Het aanbod aan openbaar vervoer in de gemeente Meierijstad is weergegeven op de kaart. De belangrijkste busverbindingen zijn:

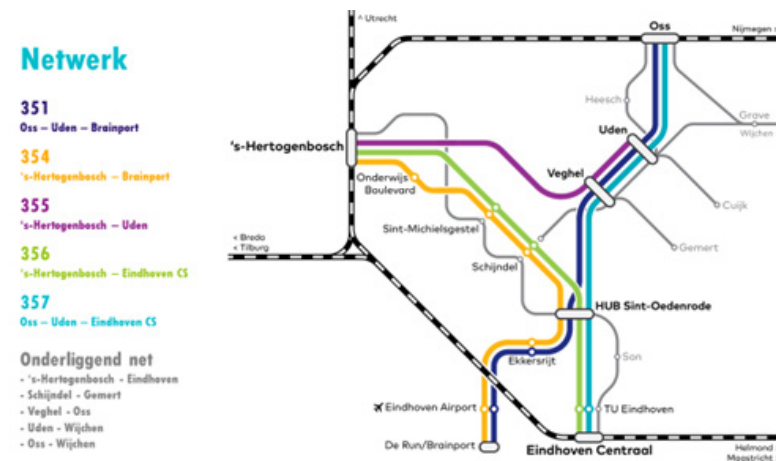
- Veghel-Eindhoven
- Sint-Oedenrode-Eindhoven
- Schijndel-Den Bosch
- Veghel-Den Bosch
- Veghel-Uden (-Nijmegen)

Ten opzichte van de buslijnen in de huidige situatie zijn belangrijke toevoegingen:

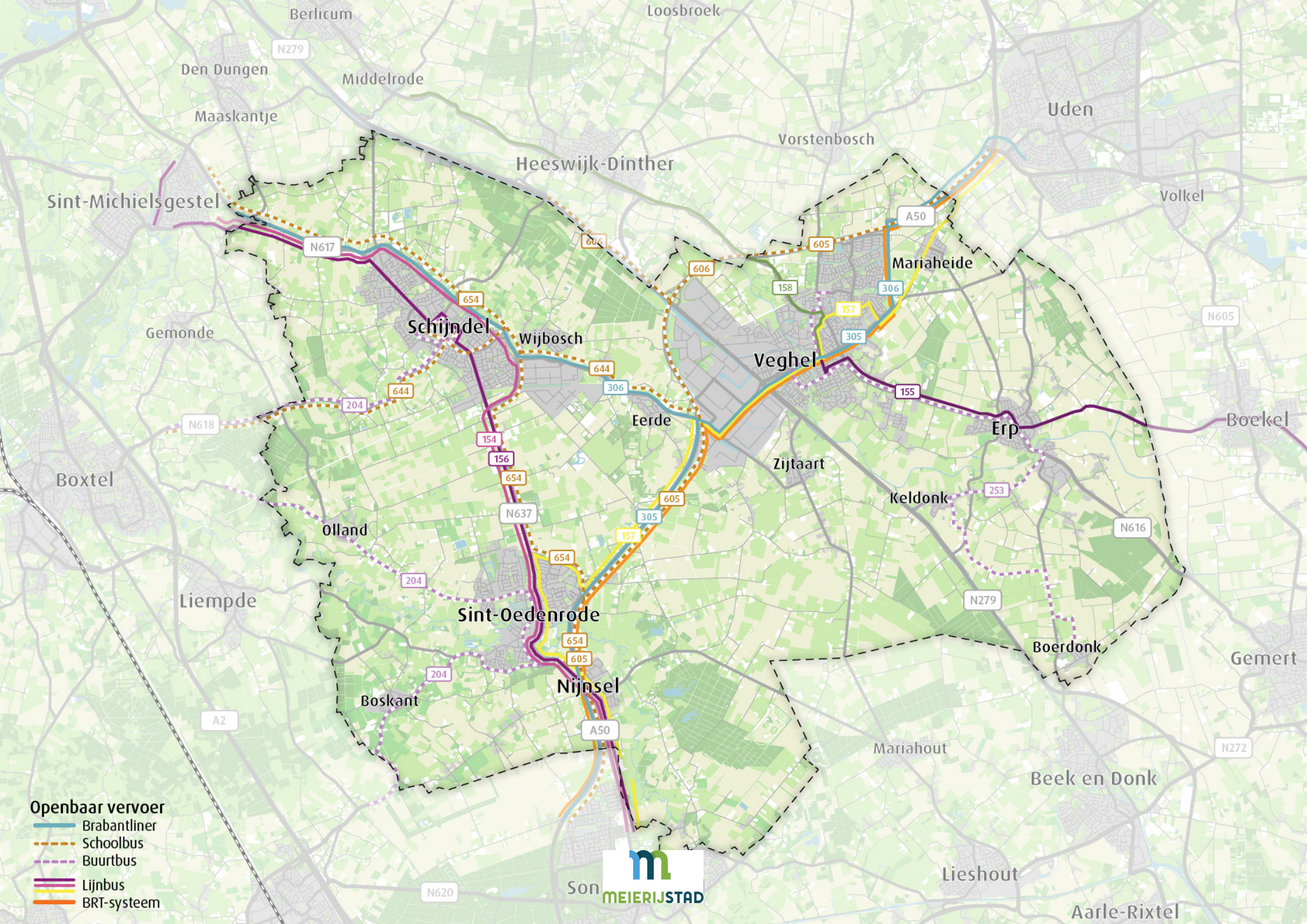
- Het BRT-systeem naast het HOV-netwerk. Het BRT-systeem draagt bij aan de OV-bereikbaarheid van de regio.
- Verkorten van de reistijd tussen Veghel en Den Bosch
- (H)OV-verbinding naar de bedrijventerreinen aan de A2 in Eindhoven



Bron: beeldbank gemeente Meierijstad

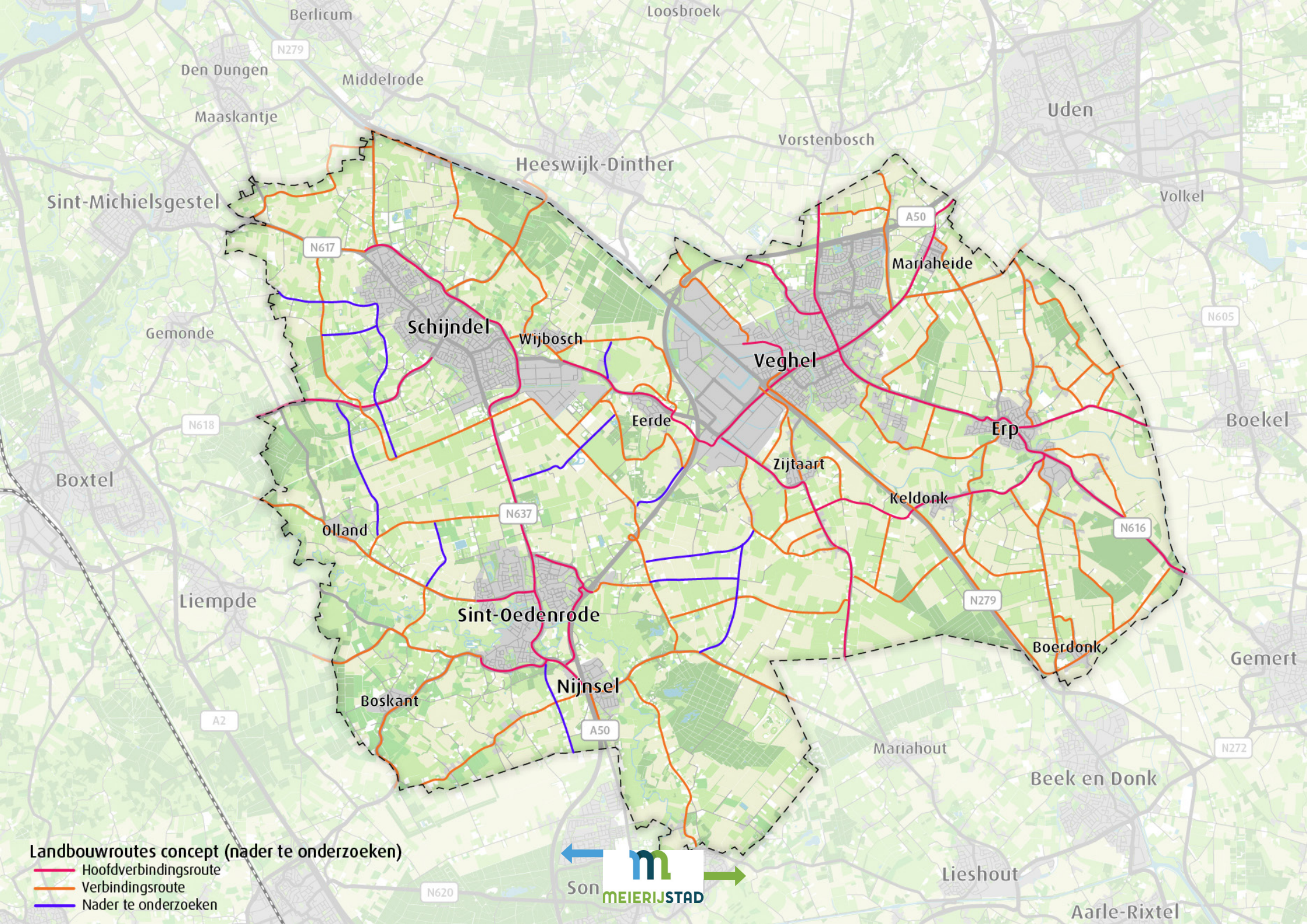


Figuur 14: Visie op OV Arriva (bron: visie OV-netwerk Arriva, juli 2021)



7.5 Landbouwverkeer

De huidige routes die gebruikt worden door landbouwverkeer zijn weergegeven op de kaart met een oranje en roze kleur. De nader te onderzoeken landbouwroutes zijn eveneens weergegeven op de kaart met een paars/blauwe kleur. Landbouwverkeer is voor de gehele gemeente Meierijstad een onderwerp om aandacht voor te hebben. Landbouwverkeer in combinatie met langzaam verkeer en verkeersveiligheid is een belangrijke opgave in de gemeente. Op een aantal locaties in de gemeente zorgt die combinatie voor overlast. De huidige route via de Sluisstraat en NCB-laan wordt gebruikt door landbouwvoertuigen terwijl dit ongewenst is (leefbaarheid / veiligheid). Met de komst van een parallelstructuur A50 ontstaan er kansen om knelpunten op het gebied van landbouwverkeer op te lossen. Onderzocht kan worden of het mogelijk is om landbouwverkeer toe te staan op de nieuwe parallelstructuur A50. Naast het onderzoek voor landbouwverkeer op de parallelstructuur A50 is het nodig om te onderzoeken waar de landbouwvoertuigen vandaan komen, waar ze naartoe gaan en om hoeveel bewegingen het gaat en welke inrichtingseisen daarbij passen. Als dat duidelijk is maken we de kaart met landbouwroutes definitief en maken we een afweging wat de beste oplossing voor de knelpunten op de landbouwroutes is.



Landbouwroutes concept (nader te onderzoeken)

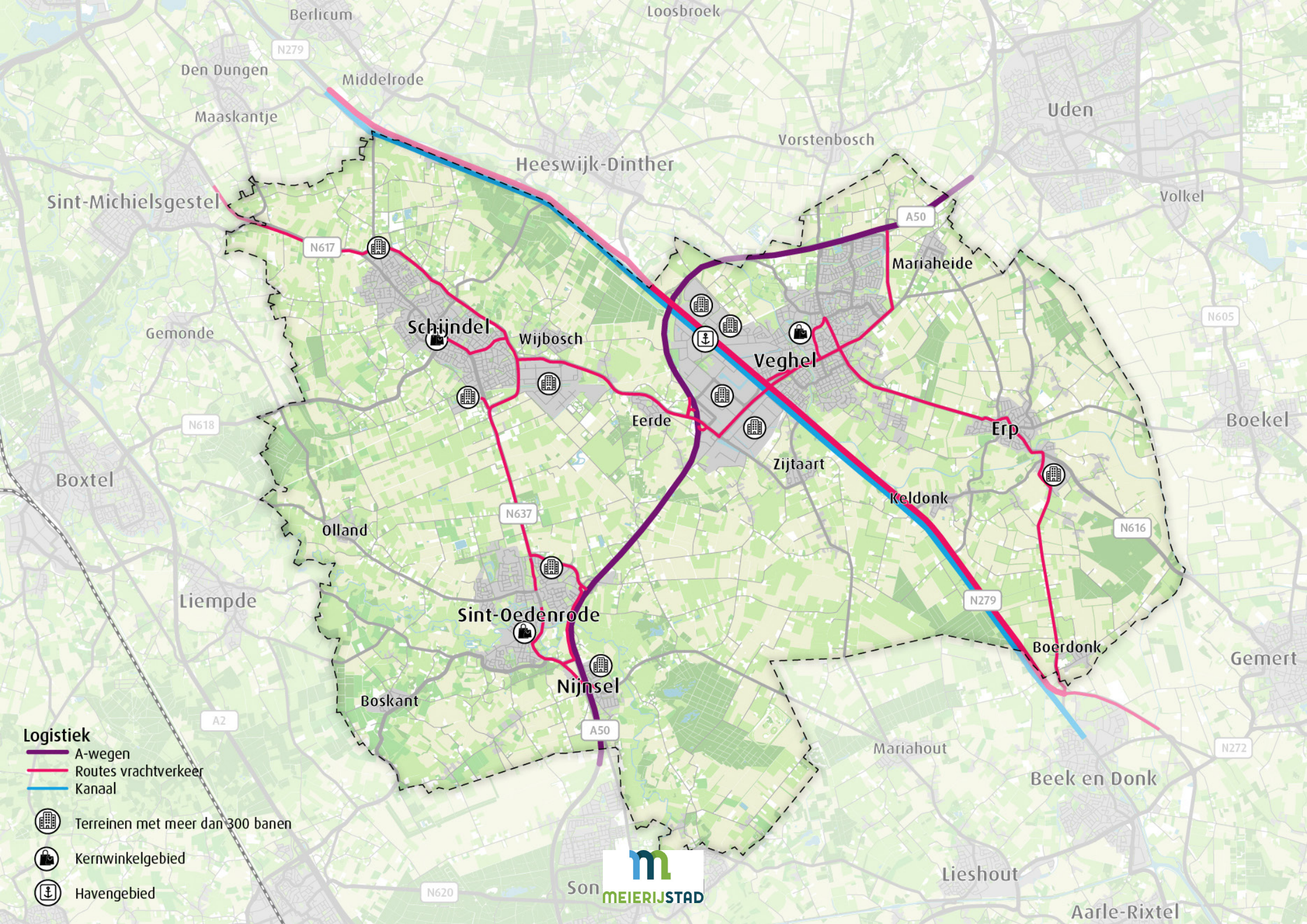
- Hoofdverbindingroute
- Verbindingsroute
- Nader te onderzoeken

7.6 Logistiek

De locaties met meer dan 300 arbeidslocaties staan aangeduid op de kaart. Het grootste cluster aan bedrijventerreinen in Meierijstad is gesitueerd in het zuidwesten van Veghel. De routes voor vrachtverkeer zijn weergegeven op de kaart. Vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk via het hoofdwegennet afgewikkeld.

De bedrijventerreinen in de regio groeien. Een groei van bedrijvigheid is positief, maar levert ook meer (vracht)verkeer op. De grootste relatieve verkeerstoenames zijn te verwachten op de hoofdwegen zoals de N279 en de A50. En dit terwijl in de huidige situatie de doorstroming van het (vracht)verkeer op de A50 en de aansluitingen niet op orde is. De aanpak op de N279 en A50 moet een oplossing bieden voor de knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling. Een parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding zorgt voor een betere doorstroming voor het vrachtverkeer op de A50 en daarmee ook op en nabij de aansluitingen. De N279 moet het verkeer van en naar bedrijventerreinen niet naar binnen brengen, maar juist naar buiten. Concreet betekent de aanpak van de N279 bij Veghel dat de weg wordt verbreed naar twee keer twee rijstroken met gelijkvloerse kruisingen.

De regio Noordoost-Brabant zet in 2021-2022 in op het realiseren van lokale zero-emissiezones en een goede laadpaleninfrastructuur. Hiermee dragen we bij aan de klimaatdoelen en het schone luchtakkoord. Brabant werkt toe naar het instellen van een nul-emissie zone voor stadslogistiek in 2025. De eerste actie is het vaststellen van de omvang van de nul-emissie zone in 2020 in onze regio, primair gericht op 's-Hertogenbosch, Oss, Uden en Meierijstad (bron: Samenwerkingsagenda Regio Noordoost Brabant. Uitvoeringsplan Versie 1.0 2021-2022).



Logistiek

- A-wegen
- Routes vrachtverkeer
- Kanaal

- Terreinen met meer dan 300 banen
- Kernwinkelgebied
- Havengebied





8.

Deelprogramma's en adaptief uitvoeringsprogramma

8.1 Inleiding

De toekomstige visie op mobiliteit vraagt een strategie langs drie deelprogramma's. Deze drie deelprogramma's zijn in [paragraaf 8.2](#) uitgewerkt. In [paragraaf 8.3](#) zijn de maatregelen per modaliteit uitgewerkt. Het hoofdstuk sluit af met het adaptief uitvoeringsprogramma in [paragraaf 8.4](#).

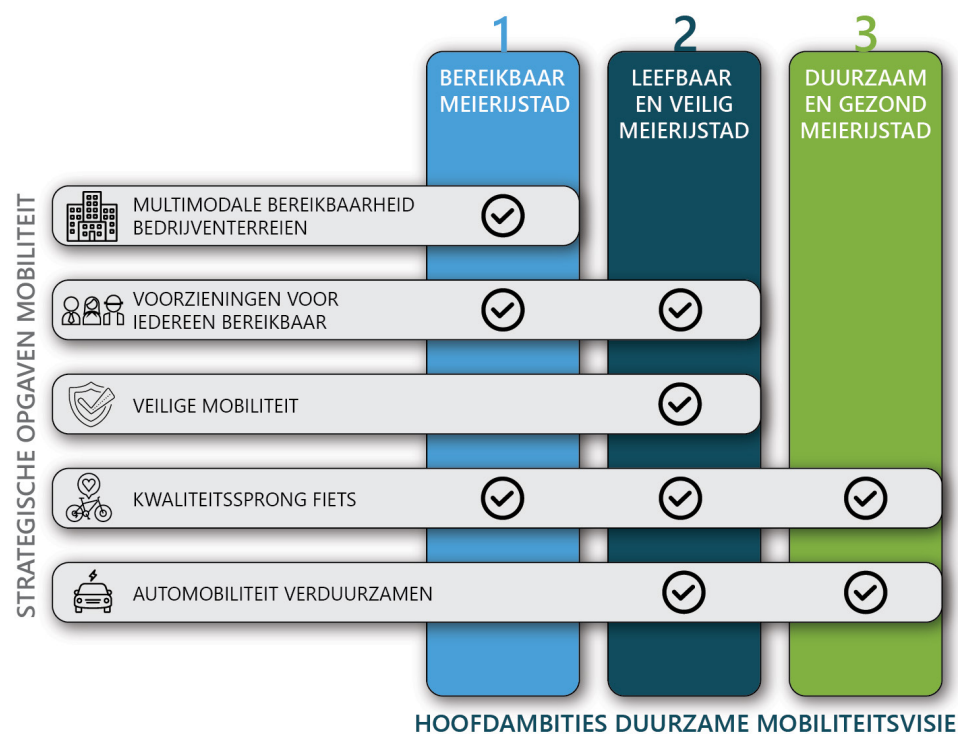
8.2 Drie deelprogramma's voor de mobiliteitsvisie

De strategische opgaven voor mobiliteit in Meierijstad zijn:

- Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen
- Voorzieningen bereikbaar
- Veilige mobiliteit
- Kwaliteitssprong fiets
- Automobilititeit verduurzamen (incl. vergroenen van voertuigkilometers)

De strategische opgaven zijn vertaald in drie deelprogramma's. De drie deelprogramma's bevatten de aanpak voor mobiliteit Meierijstad. Een deelprogramma is een cluster van maatregelen (activiteiten, projecten) die bijdragen aan de ambities op het betreffende thema:

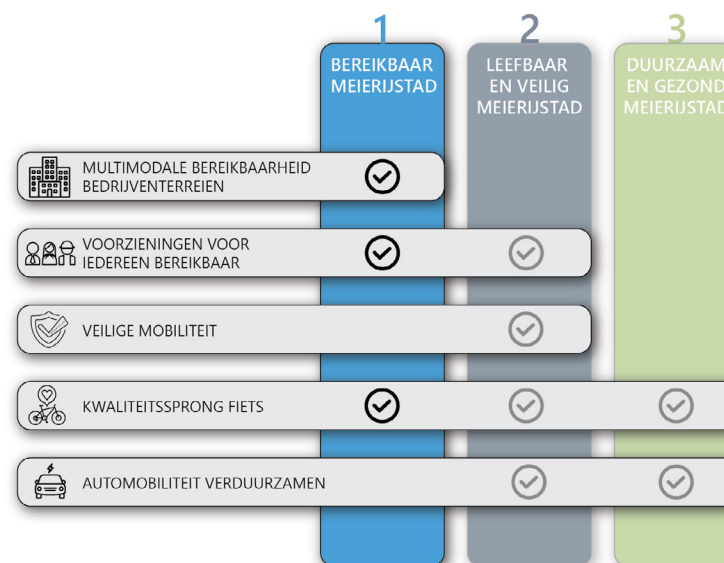
- Deelprogramma 1: Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad
- Deelprogramma 2: Leefbaar Meierijstad: zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving
- Deelprogramma 3: Duurzaam en gezond Meierijstad: transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit



Deelprogramma 1. Bereikbaar Meierijstad “werken aan een economisch vitale stad”

Maatregelen/aanpak

- A50 met extra aansluiting op parallelstructuur (De Dubbelen)
- Nieuwe verbinding N279 (bij Keldonk) – Doornhoek
- Inframaatregelen A50 aansluitingen 9, 10 en 11
- Snelfietsroutes Veghel-Schijndel-Den Bosch, Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven
- Deelfietsen bij HOV-haltes
- Hoofdwegenstructuur als drager
- Ontsluiting Duin-Vlagheide
- Doorstroming rotondes Structuurweg
- Noordelijke en oostelijke Randweg Sint-Oedenrode 70 of 80 km/uur
- Bus Rapid Transit tussen Eindhoven en Nijmegen via Sint-Oedenrode en door Veghel (met behoud buslijnen 157 en 305) met hubs: bedrijventerreinen Veghel-west en centrum Veghel.
Hubs: Voorzieningen als deelmobiliteit, stallingsvoorzieningen fiets, opladen (Hub Sint-Oedenrode (onderzoek): voor auto met voldoende autoparkeercapaciteit, Hubs in Veghel: voor fiets)
- Uitbouwen HOV-verbinding Eindhoven-Sint-Oedenrode-Schijndel-Den Bosch
- OV-bereikbaarheid Noordkade
- Verkorten reistijd tussen Veghel en Den Bosch per bus (met behoud van buslijnen 158 en 306)
- Deelfietsen voor last mile bedrijventerreinen en Noordkade
- Parkeervisie centra Veghel, Sint-Oedenrode, Schijndel oa parkeerbalans vraag-aanpak voor toekomst
- Fietsinfrastructuur bedrijventerreinen



Raakvlakken

- A50 corridor Eindhoven-Nijmegen onderdeel Strategische agenda A50 corridor Eindhoven-Nijmegen met o.a. de aanpak om logistieke stromen uit de regio toekomstvast te faciliteren
- A50 corridor Eindhoven-Nijmegen onderdeel MIRT-verkenning Bankhoef-Paalgraven
- A2 Randweg Eindhoven korte termijn aanpak. De aansluitingen van de A50 tussen Eindhoven en Veghel worden geoptimaliseerd en er wordt ingezet op de werkgeversbenadering, snelfietsroute tussen Veghel - Sint-Oedenrode - Eindhoven, bus op vluchstrook A50 en regionale hubs.
- MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainportregio Eindhoven. Het onderzoek moet leiden tot een gedeeld beeld over de aard, omvang en urgentie van samenhangende opgaven op het gebied van bereikbaarheid en verstedelijking
- N279 Veghel-Asten: de N279 wordt in de kern Veghel heringericht naar 2*2 rijstroken met gelijkvloerse kruisingen en tussen Veghel en Asten met ongelijkvloerse kruisingen en een omleiding bij Helmond
- N264: de doorstroming bij Uden wordt verbeterd en er zijn plannen om de doorstroming op de aansluiting A50-N264 te verbeteren
- Brainportlijn Eindhoven: nieuw innovatief vervoersysteem dat alle Brainportcampussen rondom Eindhoven met elkaar en regionale werklocaties gaat verbinden en via Eindhoven Centraal met nationale en internationale centra
- Pilot collectief vervoer Eindhoven-Veghel/Uden
- OV visie 2040: toekomstbeeld op openbaar vervoer in 2040 in landsdeel Zuid
- Ontwikkelingen woningbouw Meierijstad
- Ontwikkelingen bedrijventerreinen Meierijstad
- Analyse vitale toplocaties regio Noordoost-Brabant
- Analyse hubs regio Noordoost-Brabant
- Minder hinder projecten, afstemmen wegwerkzaamheden
- Sociaal economische visie Meierijstad

Figuur.

Samenvatting
aanpak.

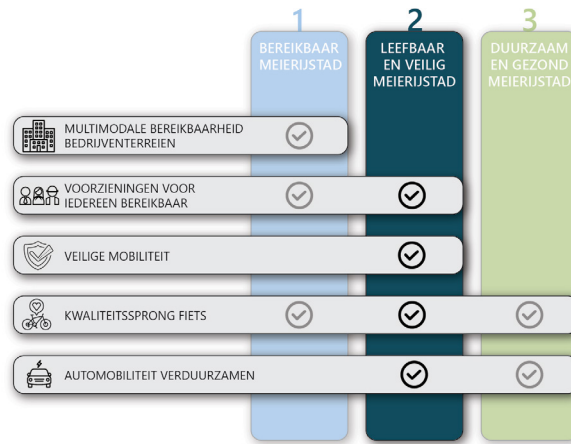


Figuur 15: BRT en hubs in de regio (bron: Strategische agenda A50-corridor. Studio Bereikbaar, 2020)

Deelprogramma 2. Leefbaar Meierijstad “zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving”

Aanpak/maatregelen

- Beter afstemmen vormgeving, taak/functie en gebruik van wegen
- Aanpak risico-locaties, verbeteren verkeersveiligheid
 - N637 (met name De Wit en kruising met Heiweg)
 - Rotondes Corridor Veghel
 - Wilgenstraat, Stationsstraat, Gasthuisstraat Veghel
 - Stationsstraat Veghel
 - Pastoor van Haarenstraat Mariaheide
 - Lieshoutsedijk tussen Nijnsel en Mariahout
 - Nadere verkeersveiligheidsanalyse N622-Zandvliet, fietsveiligheid N622 verbeteren
 - Afstemming vormgeving, functie en gebruik Koninginnelaan Sint-Oedenrode, Floralaan Schijndel, Ollandseweg, Lindendijk-Corridor Sint-Oedenrode, Kapelstraat Eerde, Wijboscheweg Schijndel, Boschweg Schijndel, Hoofdstraat-Europalaan-Rooiseweg Schijndel, De Steeg bibeko Schijndel, Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout
 - 60 km-zone ten noorden van Eerde
- Ongelijkvloerse fietsoversteek Structuurweg bij De Steeg
- Ondersteunen mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid (oa project Doortrappen, verkeersexamens, activiteiten Seniorenraad, buurtbegeleidingstrajecten VVN)



- Prettig verkeer rond scholen: aanpak schoolomgevingen (oa ondersteunen scholen bij gedragsmaatregelen en afspraken, projecten oa Lekker AndersDag, schoolomgevingen VVN, Onze scholen zijn weer begonnen VVN, Brabants VerkeersveiligheidsLabel)
- (Lobby voor) belangrijkere plek van verkeershandhaving in het Integraal VeiligheidsPlan Meierijstad
- Onderzoek landbouwverkeer in Sluisstraat-NCB-laan
- Kleinschalige verkeersvoorzieningen oa:
 - Toegankelijkheid voor voetgangers oa goed onderhouden fietspaden en voetpaden, op- en afritten trottoir
 - Verkeersveilige fiets- en voetgangersoversteken
 - Haltevoorzieningen openbaar vervoer
- Onderzoek ontsluiting nieuwe woongebieden Schijndel ivm leefbaarheid Boschweg, Hoofdstraat, Europalaan
- Monitoring verkeer Erp, Keldonk

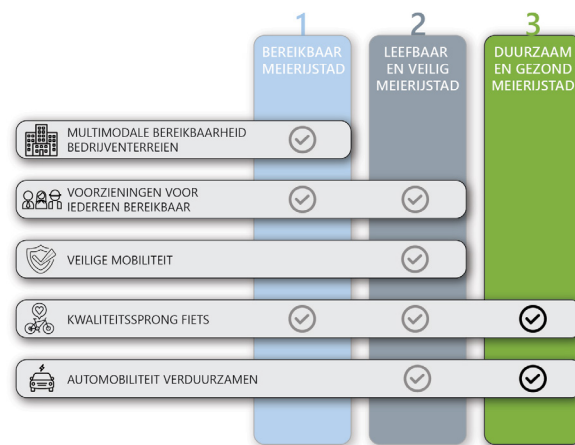
Raakvlakken

- Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL): BVL biedt basisscholen en gemeenten de helpende hand om structureel en meer op de praktijk gericht te werken aan verkeerseducatie
- Landelijke campagnes verkeersveiligheid
- Provinciale campagne Nul Verkeersslachtoffers Brabant
- Regionale mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid
- Risicogestuurd werken verkeersveiligheid; een proactieve aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken
- Programma Doortrappen heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Het programma is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het lokale netwerk rond ouderen in gemeenten helpt daarbij
- Leefbaarheidsmonitor Meierijstad: de monitor geeft inzicht in de beleving van de inwoners van Meierijstad over verschillende aspecten van leefbaarheid
- Visie recreatie en toerisme Meierijstad

Deelprogramma 3: Duurzaam en gezond Meierijstad "transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit"

Aanpak/maatregelen

- Realiseren ontbrekende fietsschakels fietsroute langs Duits Lijntje tussen Boxtel-Schijndel-Veghel, Middegaal-Vorstenboscheweg langs PWA sportpark Veghel, zuidzijde Rembrandtlaan tussen De Leest en Erpseweg Veghel, fietsbrug Zuid-Willemsvaart tussen Zijtaart en Veghel langs Aa, fietsdoorsteek De Langedonk-Beverweide, langs Structuurweg bij Duin/Hooghekke
- Kwaliteit fietsnetwerk verbeteren oa Veghelsedijk (Veghel-Wijbosch), Sint-Oedenrode-Ekkersrijt, Erpseweg tussen De Heuvel en Rembrandtlaan, fietsbrug over Aa tussen Vondelstraat en Stadhuisplein Veghel, fietspaden in De Bunders
- Fietsstimulering
- Laadpalen elektrische auto's
- Laadpalen fietsers bij belangrijke bestemmingen
- Deelmobiliteit: ondersteunen initiatieven vanuit de samenleving
- Fietsparkeren
- Werkgeversbenadering Brabants MobiliteitsNetwerk
- Slimme verkeerslichten
- Meetnet: meedoen aan het structureel telprogramma van de provincie
- Verstedelijkingsopgave rondom de hubs



Raakvlakken

- Nationaal Toekomstbeeld Fiets; programma van Rijk en regio's om de fiets als voorwaardige modaliteit in te zetten
- Programma gedeelde mobiliteit van de provincie;; verandering van klassiek openbaar vervoer richting mobiliteit als dienst. In de toekomst heeft de reiziger de keuze uit een mix van vervoersmiddelen, afgestemd op wensen en motieven
- Strategische agenda A50 Eindhoven-Nijmegen
- Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland: Rijk, provincies, grote gemeenten en regio's bundelen krachten om met Smart Mobility maximaal effect te hebben
- Schone Lucht Akkoord; gesloten tussen Rijk, provincies en gemeenten. Zij committeren zich aan de ambitie om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren
- Zero-emissie zones voor stadslogistiek; in het klimaatakkoord is afgesproken dat er in 2025 minimaal 30 steden zijn waar een zero-emissiezone voor stadslogistiek is ingevoerd
- Energy hubs: energy hubs koppelen de producenten van duurzame energie direct aan de afnemers
- datagedreven werken met oa project meetnet van provincie Noord-Brabant
- Mobiliteit als dienst (MaaS)
- Aanbesteding publieke laadinfrastructuur provincie Noord-Brabant
- Verstedelijkings-strategie stedelijk netwerk Brabant en uitwerking in verstedelijkingsakkoorden regio 's Hertogenbosch en Brainport Eindhoven
- Duurzaamheidsvisie Meierijstad. Samen werken aan een duurzaam Meierijstad in 2050
- In landelijk gebied beperken we de lichtvervuiling door die deels reactief te maken of te amoveren
- Verduurzaming in binnenvaart



8.3 Maatregelen per modaliteit

Om de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad waar te maken, zijn maatregelen opgesteld die een bijdrage leveren aan de ambities en doelen voor de gemeente Meierijstad. De maatregelen zijn onderverdeeld in verschillende thema's:

- Auto, vracht en landbouwverkeer
- Fiets
- Openbaar vervoer en hubs
- Gedrag
- Inrichting en ontwerp
- Overige maatregelen

In [paragraaf 8.4](#) is het uitvoeringsprogramma van de maatregelen uitgewerkt. Hierin zijn de maatregelen in de tijd uitgezet en is aangegeven welke kosten en partners nodig zijn voor uitvoering.

Maatregelen auto, vracht en landbouwverkeer

Hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer verbeteren

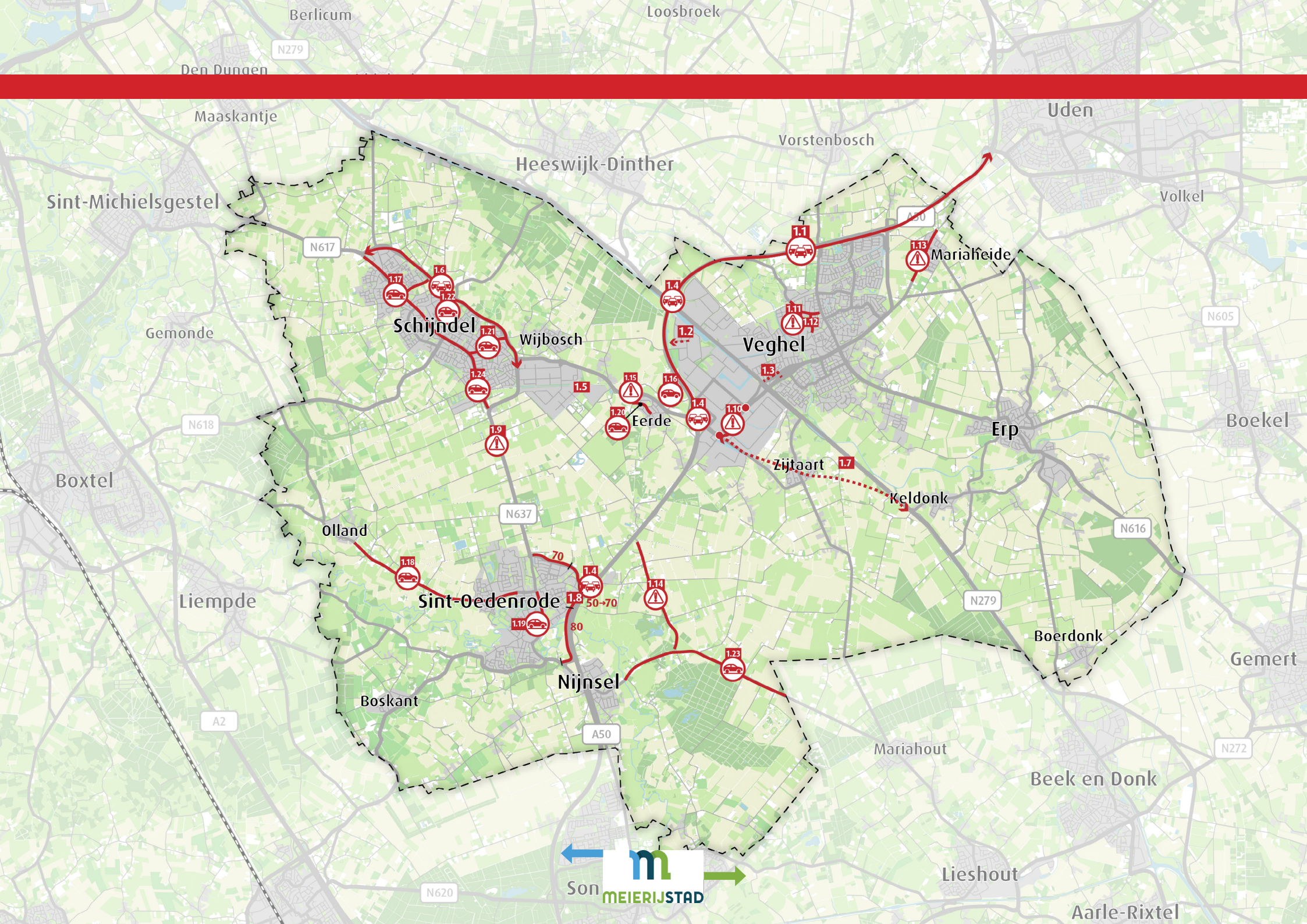
- 1.1** Aanpak A50 (2x3, parallelstructuur)
- 1.2** Extra ontsluiting op parallelstructuur (De Dubbelen)
- 1.3** Verbinding N279 en Rembrandtlaan/ Corridor
- 1.4** Inframaatregelen aansluitingen 9, 10 en 11 (A50)
- 1.5** Ontsluiting Duin-Vlagheide
- 1.6** Doorstroming rotondes Structuurweg
- 1.7** Nieuwe verbinding N279 Keldonk-Doornhoek
- 1.8** Noordelijke en oostelijke randweg Sint-Oedenrode 70 of 80 km/u

Verkeersveiligheid verbeteren

- 1.9** N637 (met name De Wit en kruising met de Heiweg) bij Schijndel
- 1.10** Rotondes Corridor in Veghel
- 1.11** Wilgenstraat-Stationsstraat-Gasthuisstraat in Veghel
- 1.12** Stationsstraat in Veghel
- 1.13** Pastoor van Haarenstraat in Mariaheide
- 1.14** Lieshoutsedijk in Sint-Oedenrode
- 1.15** Nadere veiligheidsanalyse Eerdsebaan-Zandvliet in Eerde

Afstemming functie, vormgeving en gebruik

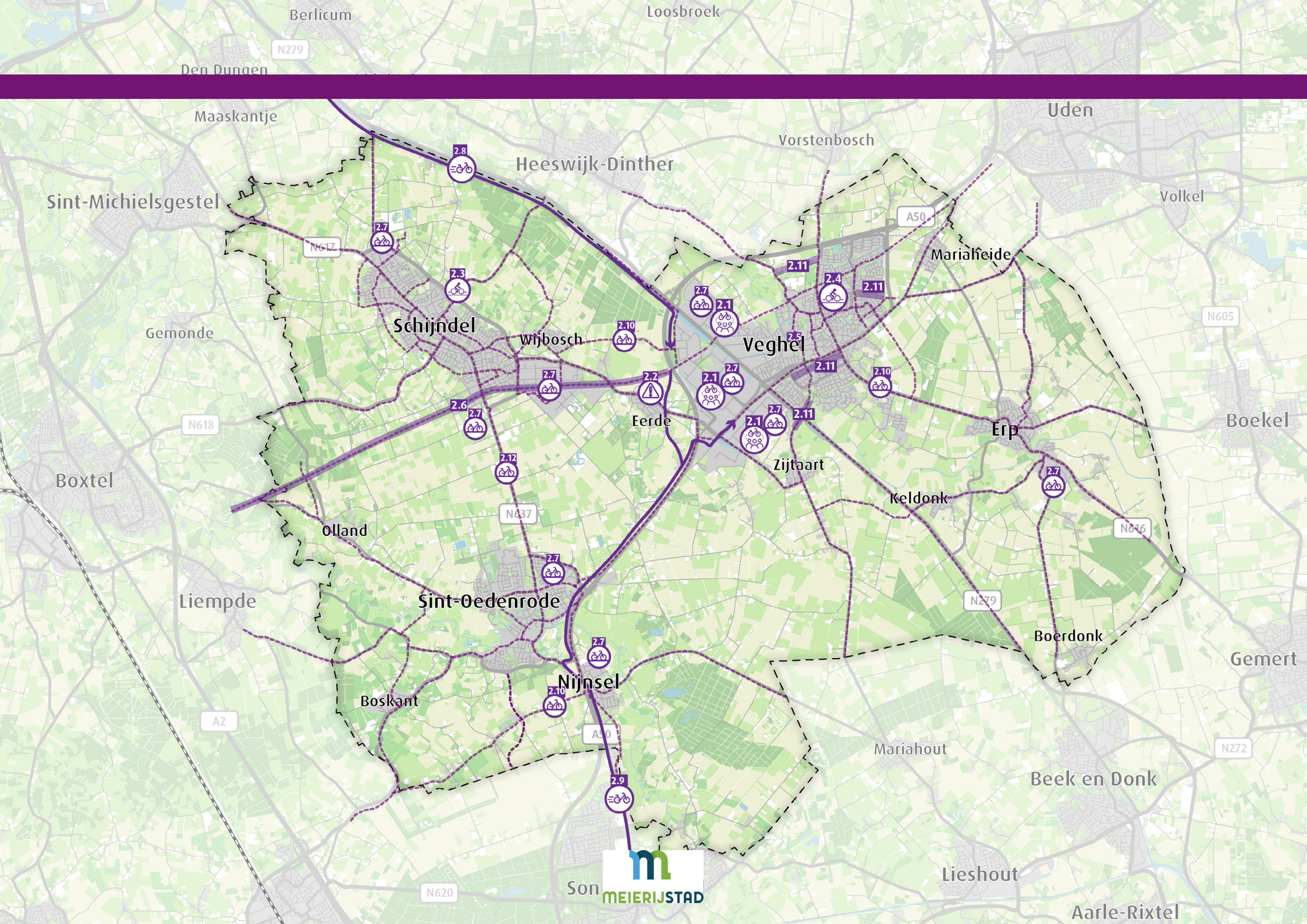
- 1.16** 60 km-zone ten noorden van Eerde
- 1.17** Floralaan in Schijndel
- 1.18** Ollandseweg in Sint-Oedenrode
- 1.19** Lindendijk, Corridor in Sint-Oedenrode
- 1.20** Kapelstraat in Eerde
- 1.21** Wijbosseweg in Schijndel
- 1.22** De Steeg Schijndel bibeko tussen Structuurweg en 30-zone
- 1.23** Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout bubeko ETW 60
- 1.24** Boschweg-Hoofdstraat-Plein1994-Europalaan-Rooiseweg in Schijndel





Maatregelen fiets

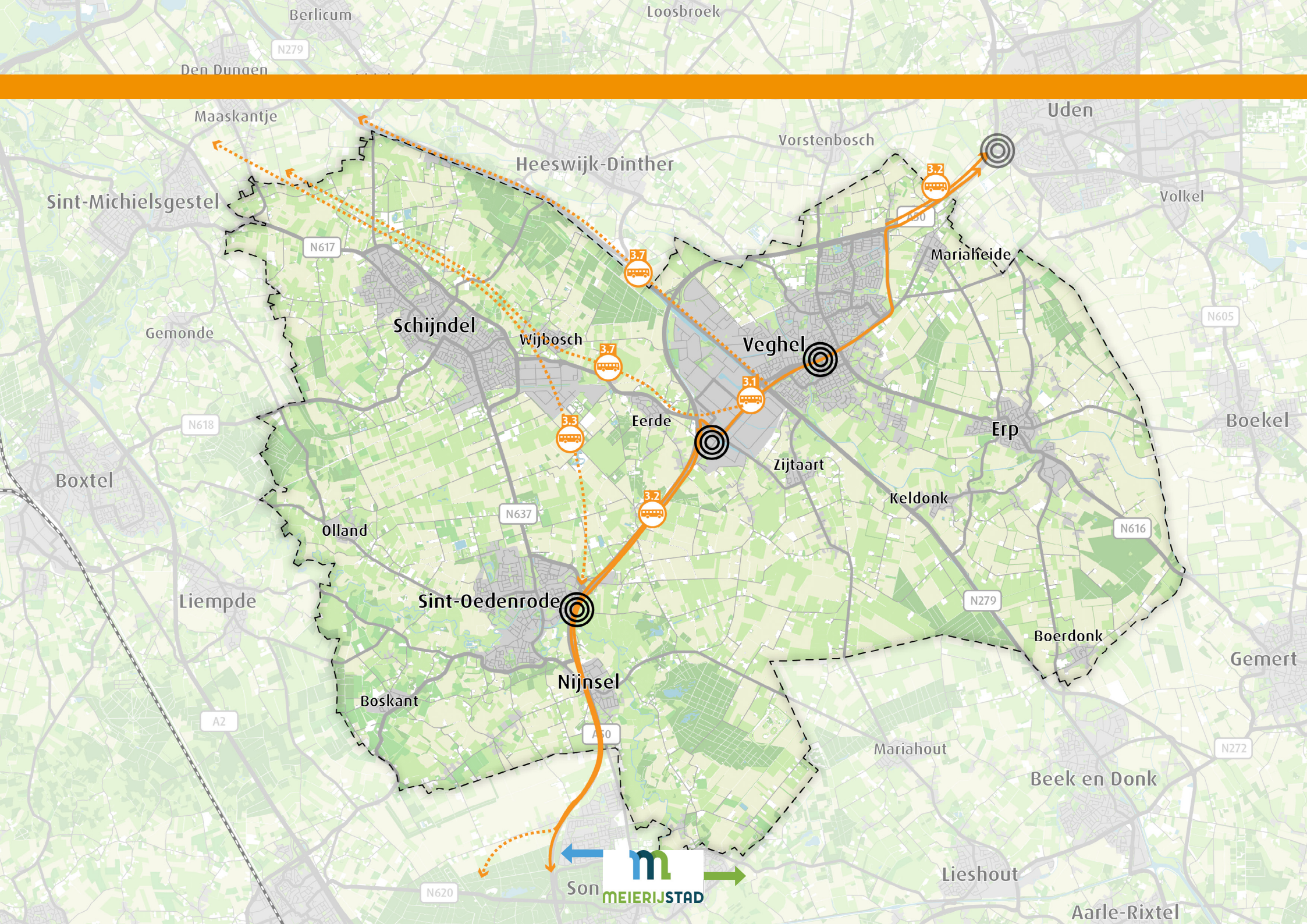
- 2.1** Last mile bedrijventerreinen en Noordkade met deelfiets
- 2.2** Verkeersveiligheid fiets Eerdsebaan verbeteren
- 2.3** Ongelijkvloers voor fietsers De Steeg-Structuurweg in Schijndel
- 2.4** Fietspaden De Bunders verbeteren in Veghel
- 2.5** Fietsbrug over Aa (Vondelstraat-Stadhuisplein) in Veghel
- 2.6** Fietsroute Boxtel-Veghel langs Duits Lijntje
- 2.7** Fietsinfrastructuur verbeteren bij bedrijventerreinen
- 2.8** Snelfietsroute Veghel-Den-Bosch
- 2.9** Snelfietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven
- 2.10** Kwaliteitsniveau fietsnetwerk op peil brengen (o.a. Veghersedijk tussen Wijbosch en Veghel, Sint-Oedenrode-Ekkersrijt, Erpseweg tussen De Heuvel en de Rembrandtlaan, langs Structuurweg Schijndel nabij Duin/Hooghekke)
- 2.11** *Ontbrekende schakels realiseren:*
 - Middegaal-Vorstenboscheweg langs PWA sportpark in Veghel
 - Zuidzijde Rembrandtlaan tussen Erpseweg en De Leest in Veghel
 - Fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279; Fietsroute tussen Zijtaart en Veghel langs Aa
 - Fietsdoorsteek De Langedonk - Beverweide in Veghel
 - Langs Structuurweg bij Duin/Hooghekke in Schijndel





Maatregelen openbaar vervoer en hubs

- 3.1** Onderzoek naar Bus Rapid Transit Eindhoven/Veghel/ Uden/Nijmegen.
Behoud lijn 305/157
- 3.2** Bus op de vluchstrook (A50 Veghel aansluiting Eerde-Eindhoven en Veghel aansluiting Mariaheide-Uden N264)
- 3.3** Opwaarderen HOV lijn Eindhoven - Sint-Oedenrode - Schijndel - Den-Bosch
- 3.4** Onderzoek naar mobiliteitshubs:
 - Nabij Eerdsebaan en in het centrum van Veghel gekoppeld aan BRT door Veghel
 - Nabij Sint-Oedenrode gekoppeld aan BRT of overstap HOV-lijnen Den Bosch-Eindhoven en Nijmegen-Eindhoven.
- 3.5** Netwerk van hubs met hoogwaardige voorzieningen (zoals: kluisjes, deelfietssystemen, elektrische laadpunten)
- 3.6** Pilot collectief vervoer Uden/Veghel-Eindhoven
- 3.7** Onderzoek verkorten reistijd Veghel-Den Bosch en route HOV-lijn (via Schijndel of via N279)
- 3.8** Aansluiting op Brainportlijn/(H)OV-verbinding bedrijventerreinen aan A2 in Eindhoven.



Maatregelen gedrag

- 4.1 Mobiliteitsinitiatieven (deelsystemen, Maas)
- 4.2 Werkgeversbenadering (stimuleren duurzame mobiliteit)
- 4.3 Fietsstimulering
- 4.4 Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid
- 4.5 Aanpakken schoolomgeving

Maatregelen ontwerp en inrichting

- 5.1 Verbeteren fietsparkeren in de centra
- 5.2 Kleinschalige voorzieningen:
 - goede kwaliteit van het trottoir o.a. logische op- en afdgangen voetpaden
 - verkeersveilige voetgangersoversteken
 - laadpalen elektrische fietsen
 - hoogwaardige halte voorzieningen (zoals: overdekt, fietsenstallingen)

Overige maatregelen

- 6.1 Meetnet (periodieke verkeerstellingen binnen de gemeente)
- 6.2 Landbouwverkeer oa Sluisstraat, NCB-laan in Veghel: meer inzicht in probleem en mogelijke oplossingen
- 6.3 Monitoring verkeer Keldonk, Erp en indien ontwikkeling bedrijventerrein Molenakker II: wat betekent dit voor wegenstructuur Erp en omgeving of ontwikkeling Molenakker II
- 6.4 Ontsluiting woongebieden westzijde Schijndel
- 6.5 Visie op parkeren in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode
- 6.6 Slimme verkeerslichten
- 6.7 (lobby voor) belangrijkere plek verkeershandhaving in Integraal VeiligheidsPlan
- 6.8 Laadpalen elektrische auto's



Bron: beeldbank gemeente Meierijstad

Gedrag

De voorgestelde netwerken en bijbehorende infrastructuur zijn een belangrijke voorwaarde en drager voor de ontwikkeling van de mobiliteit in de gemeente. Maar infrastructuur is niet genoeg. Uiteindelijk maken inwoners, bezoekers en bedrijven zelf keuzes die het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om naar de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van de weggebruikers te kijken en te bepalen hoe hen te helpen keuzes te maken die bijdragen aan de doelen van Meierijstad.

Voor een groot deel zijn de weggebruikers zelf verantwoordelijk voor de keuzes die ze maken op het gebied van mobiliteit. Door middel van gedragsmaatregelen willen we gebruikers stimuleren om duurzame keuzes te maken. In de eerste plaats stimuleren we mobiliteitsinitiatieven (o.a. deelsystemen en Maas). Marktpartijen en inwoners zijn hierin belangrijke externe partners. Inzetten op werkgeversbenadering en fietsstimulering is kansrijk om werknemers te stimuleren gebruik te laten maken van duurzame vervoersmiddelen. Werkgevers hebben grote invloed op het woon-werkverkeer van hun werknemers. Er liggen kansen om hun regelingen voor woon-werk- en zakelijk verkeer te verslimmen en verduurzamen. Werknemers hebben vanwege de COVID-19-crisis ook steeds meer het thuiswerken ontdekt.

We zien ook dat gedrag en educatie belangrijk is op het gebied van verkeersveiligheid. Zo zetten we in op mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid en de aanpak van schoolomgevingen. Met name jongeren en senioren zijn het meeste betrokken bij een verkeersongeval. Jongeren overschatten zichzelf vaak en worden vaak afgeleid in het verkeer. Zij zijn zich vaak niet bewust van de gevaren in het verkeer. Senioren blijven langer mobiel dan vroeger, mede door de opkomst van de e-fiets. De combinatie van een snellere fiets, een langere reactietijd en een grotere kans op letsel maakt senioren in het verkeer extra kwetsbaar.

Ontwerp en inrichting

Maatregelen op het gebied van ontwerp en inrichting zijn voornamelijk gericht op parkeervoorzieningen voor de auto en de fiets. Naast de investeringen aan de infrastructuur zijn investeringen in fietsparkeerplaatsen nodig. In de centra en dorpsharten gaan we de fietsparkeervoorzieningen verbeteren. Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk aan de randen van de centra opgevangen. Dit draagt bij aan de ambitie om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de kernen te vergroten. Verder dragen kleinschalige voorzieningen voor de voetganger en OV-haltes bij aan de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving.



Bron: beeldbank gemeente Meierijstad

8.4 Adaptief uitvoeringsprogramma

In het adaptief uitvoeringsprogramma staan concrete maatregelen en projecten waar we de komende jaren mee aan de slag willen gaan. Het adaptief uitvoeringsprogramma is bedoeld om richting te geven aan wat we de komende jaren willen gaan doen. Er is gekozen voor een adaptieve werkwijze. Hierdoor bieden we ruimte om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends/ontwikkelingen en financiële (on)mogelijkheden. In de praktijk betekent een adaptief karakter dat het uitvoeringsprogramma periodiek een check krijgt. Daardoor is het mogelijk om tussentijds de maatregelen en projecten bij te stellen indien nodig. Bijvoorbeeld: een maatregel waarvoor in 2021 onderzoek nodig is, kan afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wijzigen in een investering. Het overzicht van de maatregelen en projecten dient als basis voor de jaarlijkse programmering en begroting.

Maatregelen en projecten

Bij de afweging om maatregelen op te nemen in het adaptief uitvoeringsprogramma is het draagvlak bij onze partners (andere overheden) en onze burgers, bedrijven en andere stakeholders van belang. Daarom hebben we tijdens verschillende werkateliers met stakeholders maatregelen geformuleerd en geprioriteerd. Het verslag van de werkateliers is opgenomen in **bijlage B tot en met F** van deze rapportage.

Planning van maatregelen en projecten

In het adaptief uitvoeringsprogramma is een globale planning aan de maatregelen en projecten gekoppeld. We onderscheiden 2 termijnen, te weten:

- 2022-2023: lopende projecten en quick wins
- Vanaf 2024

Kosten

Voor elke maatregel is een inschatting gemaakt van de kosten voor de gemeente Meierijstad voor het programma mobiliteit. De inschatting van de kosten is gemaakt op basis van schattingen of kostenramingen opgesteld door externe partners.

Externe partners

Voor elke maatregel is bepaald of samenwerking met externe partners nodig is. In veel gevallen is samenwerking met het Rijk of de provincie nodig.

Deelprogramma

Bij elke maatregel is aangegeven onder welk deelprogramma de maatregel valt.

De invulling van het adaptief uitvoeringsprogramma is opgenomen in **bijlage 5**.

OVERZICHT BIJLAGEN

Bijlage 1: Enqueteresultaten

Bijlage 2: Gebiedsfoto

Bijlage 3: Ambities en opgaven

Bijlage 4: Invulling scenario's en analyses verkeersmodel

Bijlage 5: Adaptief uitvoeringsprogramma

VERSLAGEN:

Bijlage A: Verslag focusgesprekken

Bijlage B: Verslag werkatelier 1 - visie en gebiedsfoto

Bijlage C: Verslag werkatelier 2 - persona's en netwerken

Bijlage D: Verslag werkatelier 3 - maatregelen

Bijlage E: Verslag werkatelier 4 - scenario's

Bijlage F: Verslag werkatelier 5 - VKA en prioritering

Bijlage G: Verslag sessie met experts

Bijlage H: Verslag ANWB



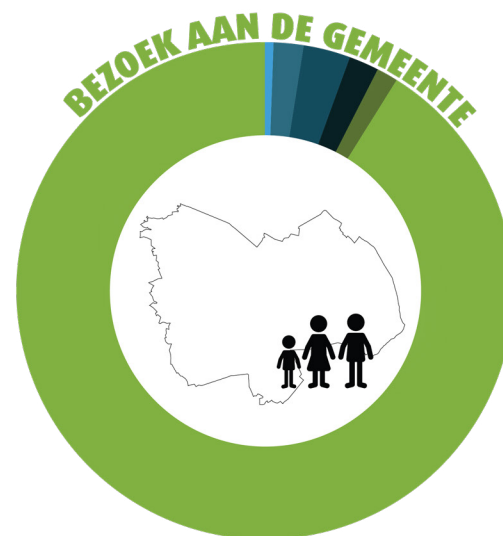


Bijlage 1: Enqueteresultaten

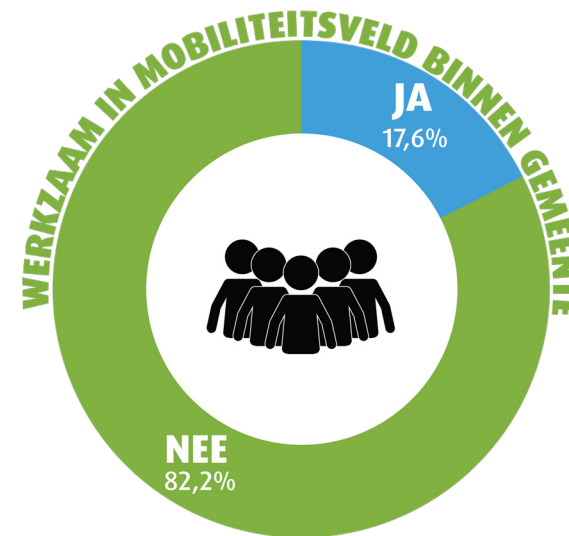
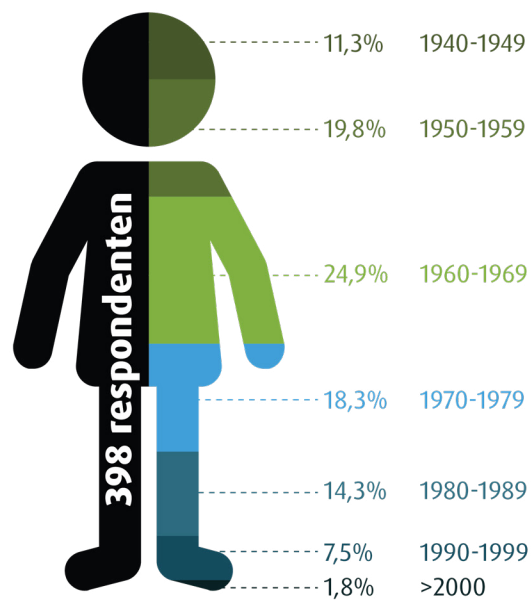
In de periode van half november 2019 tot begin februari 2020 hebben respondenten input gegeven voor de Duurzame Mobiliteitsvisie door middel van een online en papieren enquête. In totaal is data van 398 respondenten bruikbaar voor de data-analyse. In dit overzicht zijn de kenmerken van deze respondenten grafisch weergegeven. In de navolgende onderdelen zijn eerst de spidergraphs getoond gevolgd door de heatmaps. In de spidergraphs is voor de verschillende subthema's de score voor kwaliteit (hoe goed scoort het nu?) tegen de score voor het belang (hoe belangrijk is het?) afgezet. De mate van verschil geeft aan waar volgens de respondenten de prioriteit moeten liggen in de Duurzame Mobiliteitsvisie. In de heatmaps zijn de locaties van knelpunten voor de verschillende thema's getoond. Daaronder is toegelicht wat de voornaamste knelpunten op de meest frequent genoemde locaties zijn.



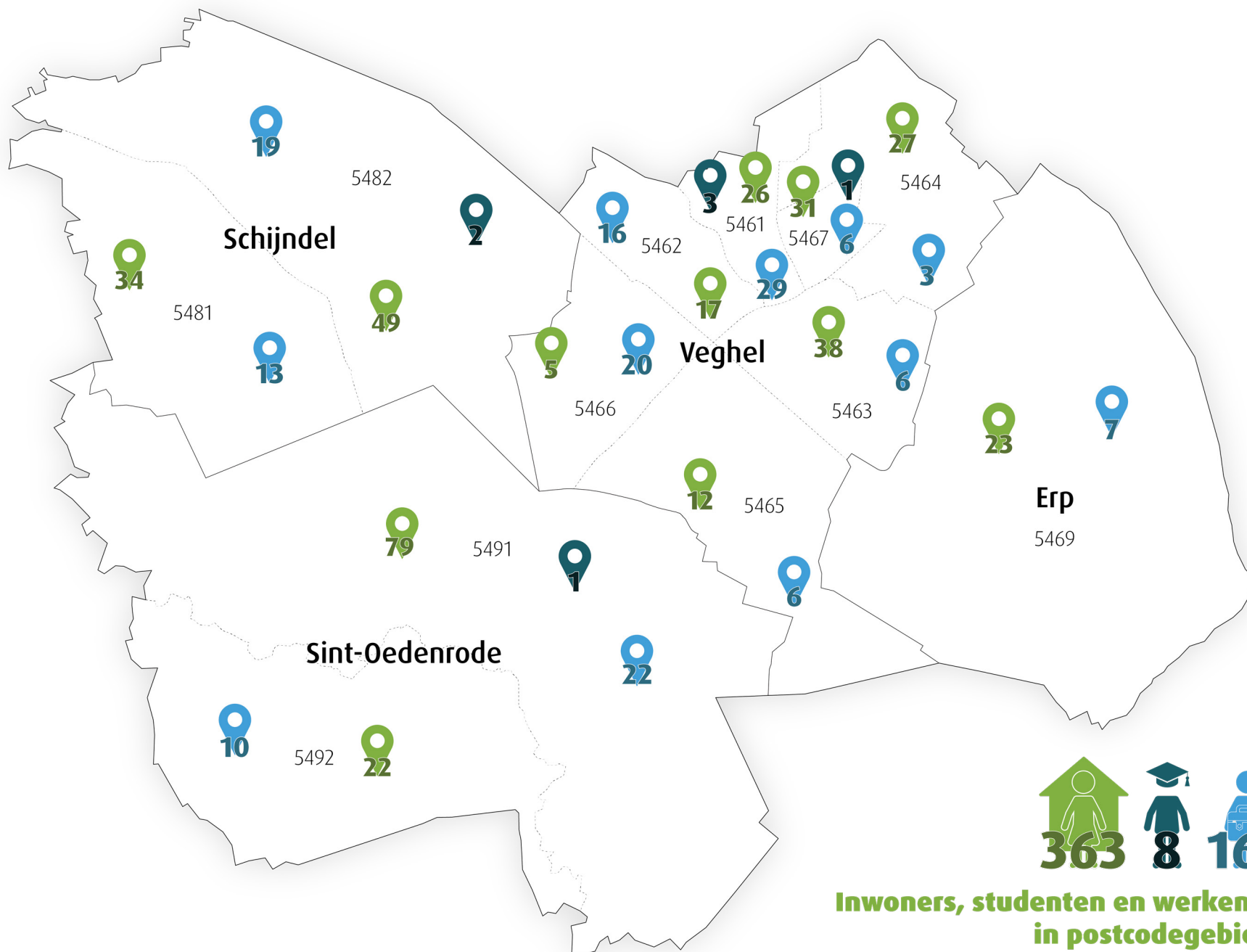
Bijlagen - enquête



87,7%	meerdere dagen per week
1,5%	ongeveer één keer per week
1,8%	ongeveer een paar keer per maand
3,0%	ongeveer een paar keer per jaar
1,8%	minder dan één keer per jaar
0,8%	nooit

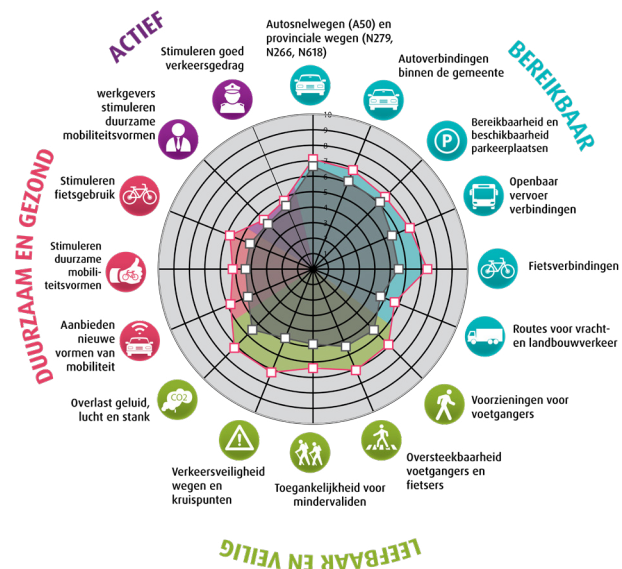


Periode van enquête: half nov. 2019 - tot 1 feb. 2020

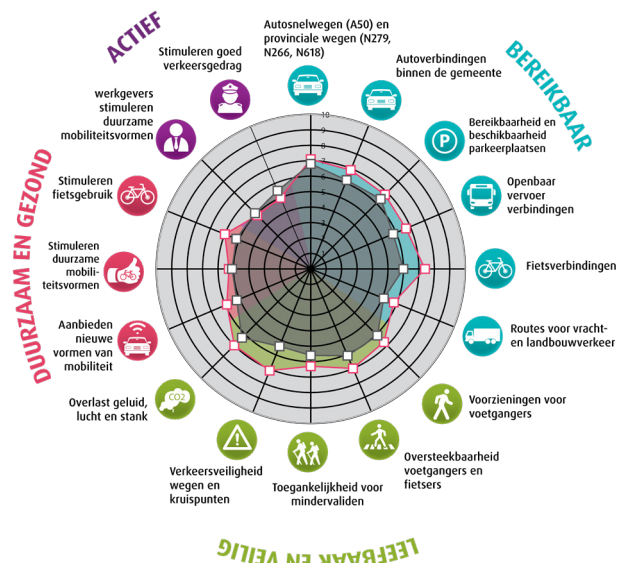


Totaal
N=398

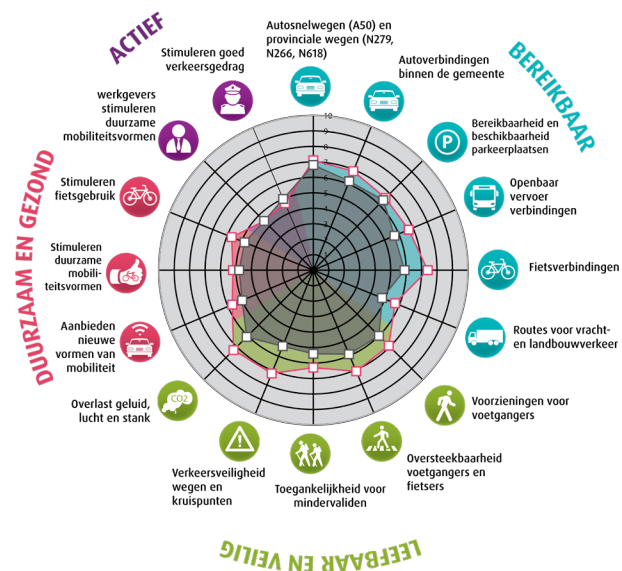
■ Kwaliteit
■ Belang



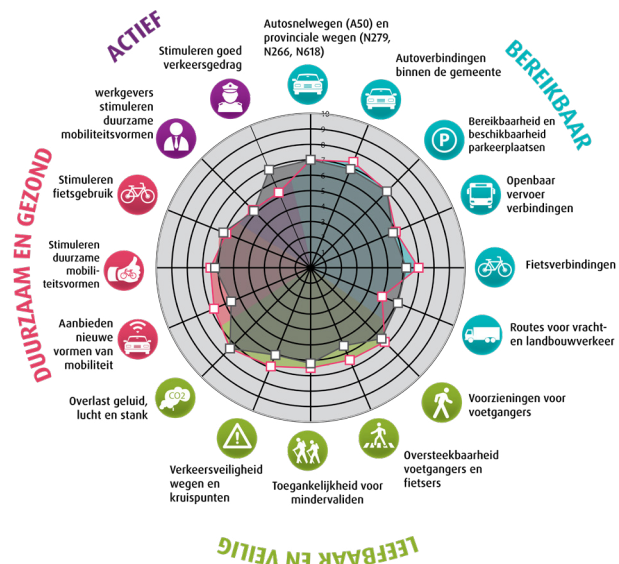
Werknemers
N=171



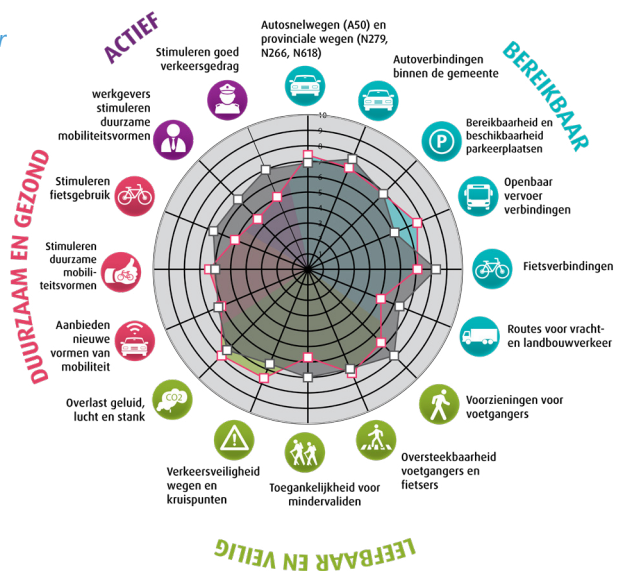
Inwoners
N=365



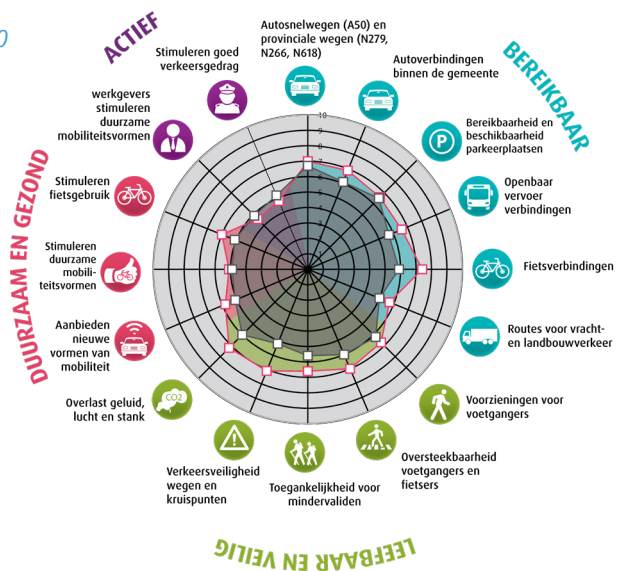
Leerlingen
N=10



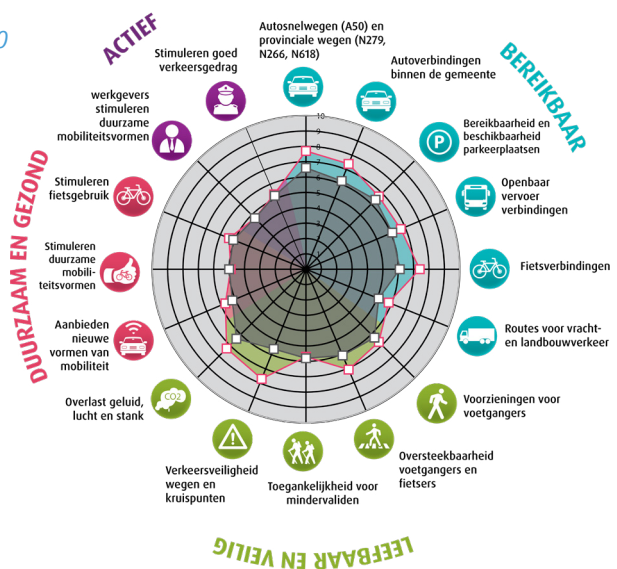
Leeftijd jonger
gelijk aan 20
N=7



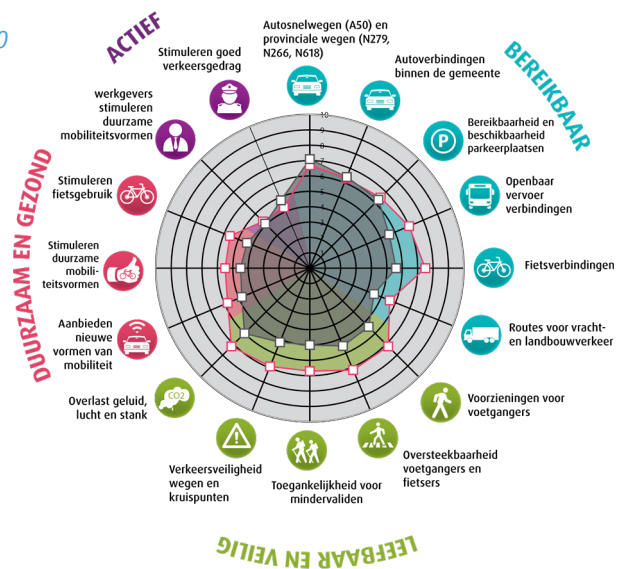
Leeftijd: 41-60
N=173



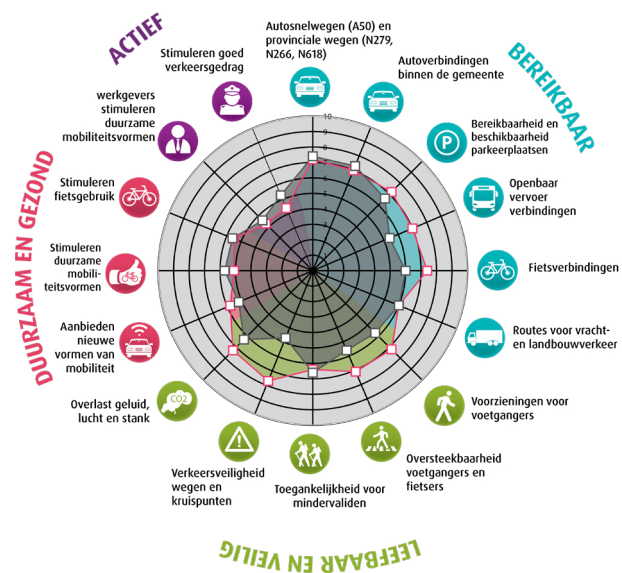
Leeftijd: 21-40
N=96



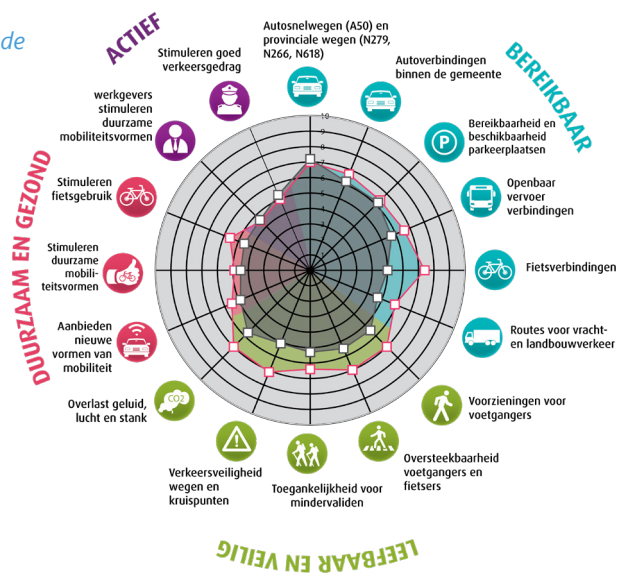
Leeftijd: 61-80
N=114



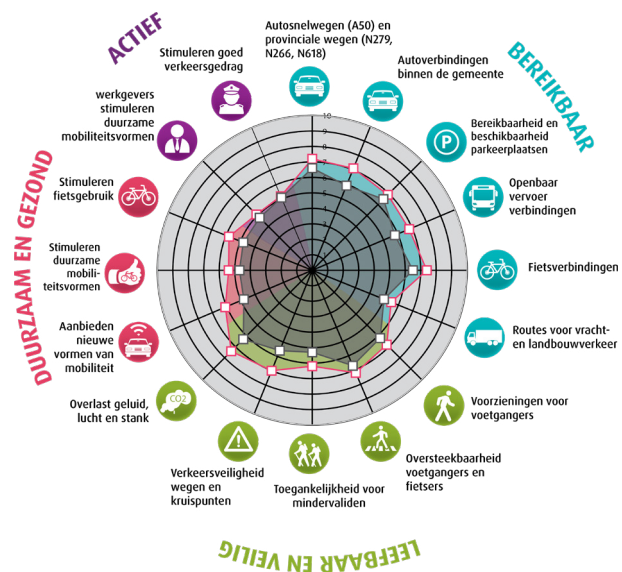
Schijndel
N=22



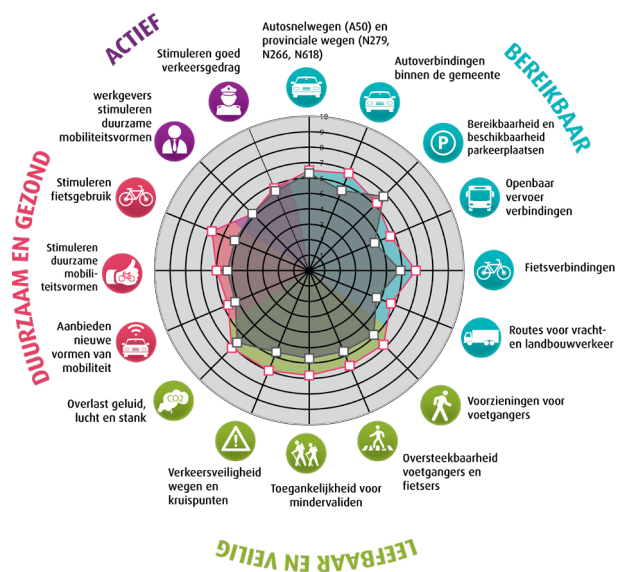
Sint-Oedenrode
N=101



Veghel
N=51

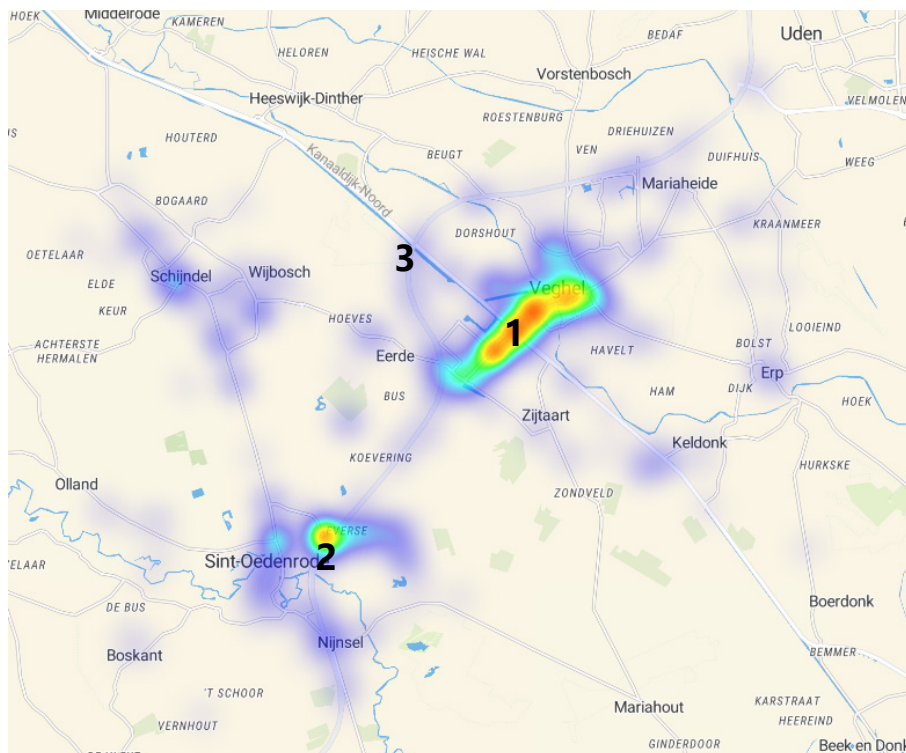


Erp
N=23



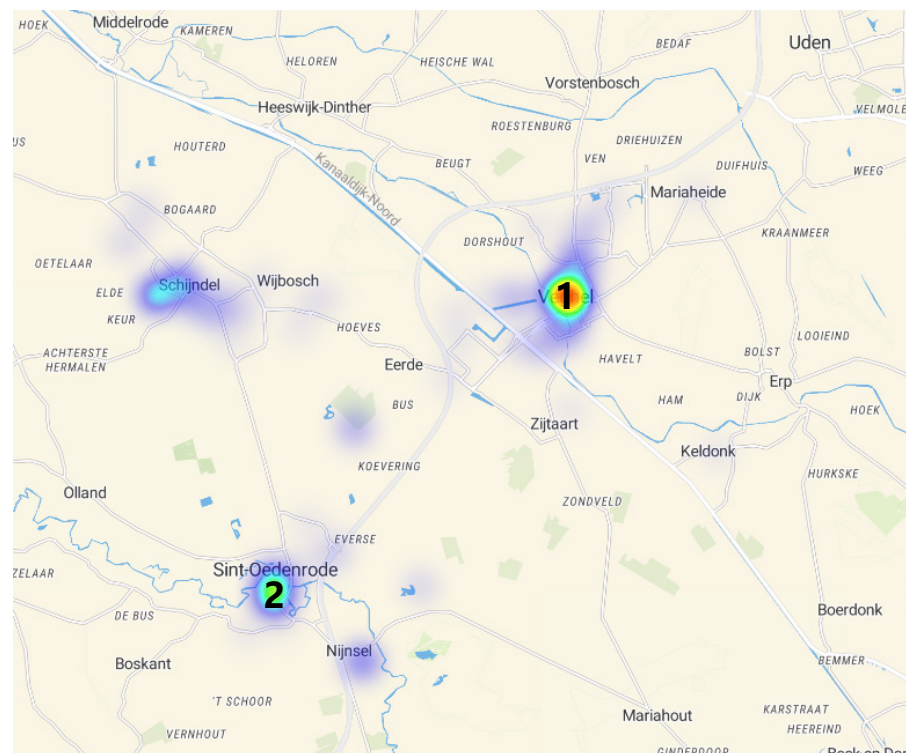
Per doelgroep is voor elk subthema het verschil tussen het rapportcijfer voor “kwaliteit” en het rapportcijfer voor “belang” in beeld gebracht. In onderstaande tabel is voor elke doelgroep de top 3 weergegeven (1 = hoogste verschil tussen kwaliteit en belang).

																
<i>Totaal</i>					2			3		1						
<i>Inwoners</i>					2			3		1						
<i>Werknemers</i>					2			3		1						
<i>Leerlingen</i>					3			2		3				1		
<i>Leeftijd <20 jaar</i>	3			1						2						
<i>Leeftijd 21-40 jaar</i>	3	3			2					1						
<i>Leeftijd 41-60 jaar</i>					2					1	3					
<i>Leeftijd 61-80 jaar</i>					1		2	3	3	3						
<i>Schijndel</i>				2	2		2	2		1						
<i>Veghel</i>		3								1	3	2				
<i>Sint-Oedenrode</i>							1	3		2						
<i>Erp</i>		2							3	2					1	



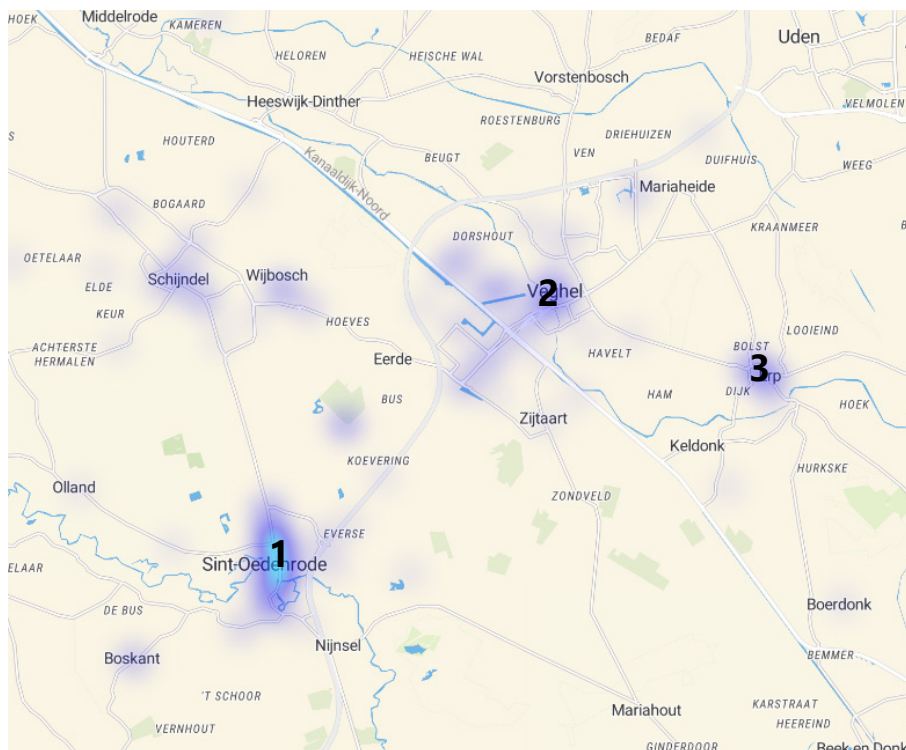
Knelpunten auto [589/1998]

1. Filevorming met forse vertragingen
2. Verkeersdrukte
3. Filevorming A50



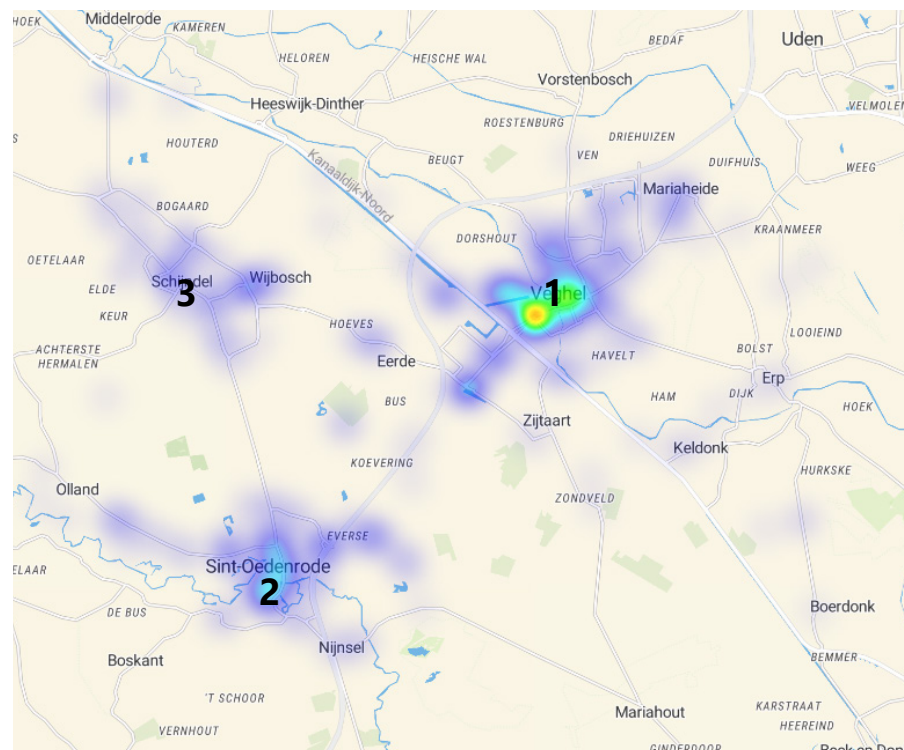
Knelpunten parkeren [196/1998]

1. Te weinig parkeerplaatsen
2. Parkeren op de markt verbieden



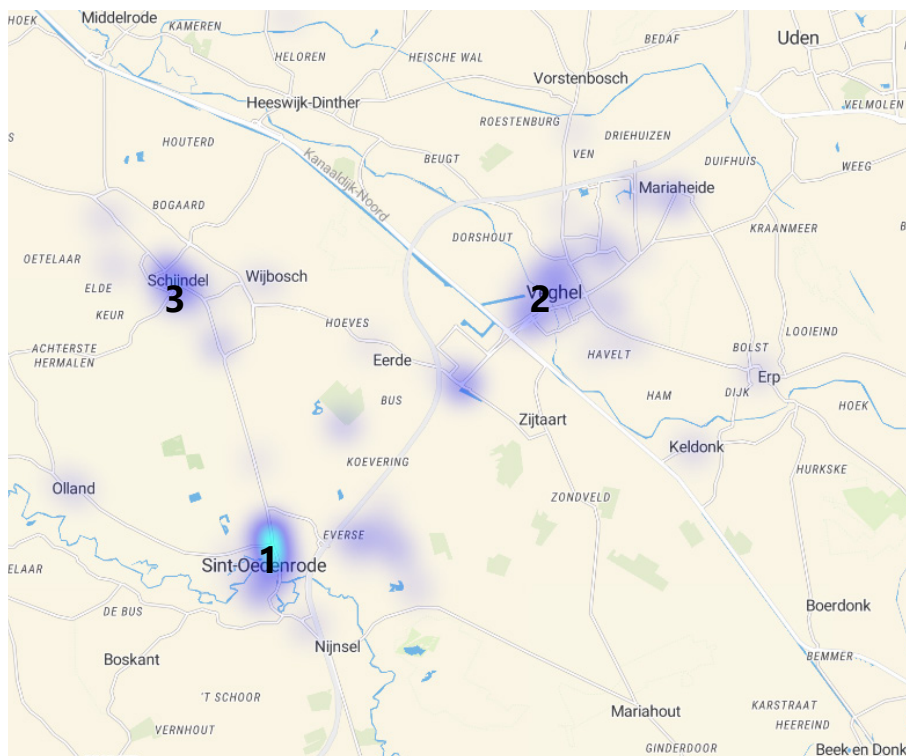
Knelpunten openbaar vervoer [151/1998]

1. Bus stopt op de rijbaan / veel bushaltes
2. Geen treinverbinding
3. Na 19.00 en in het weekend geen busverbinding



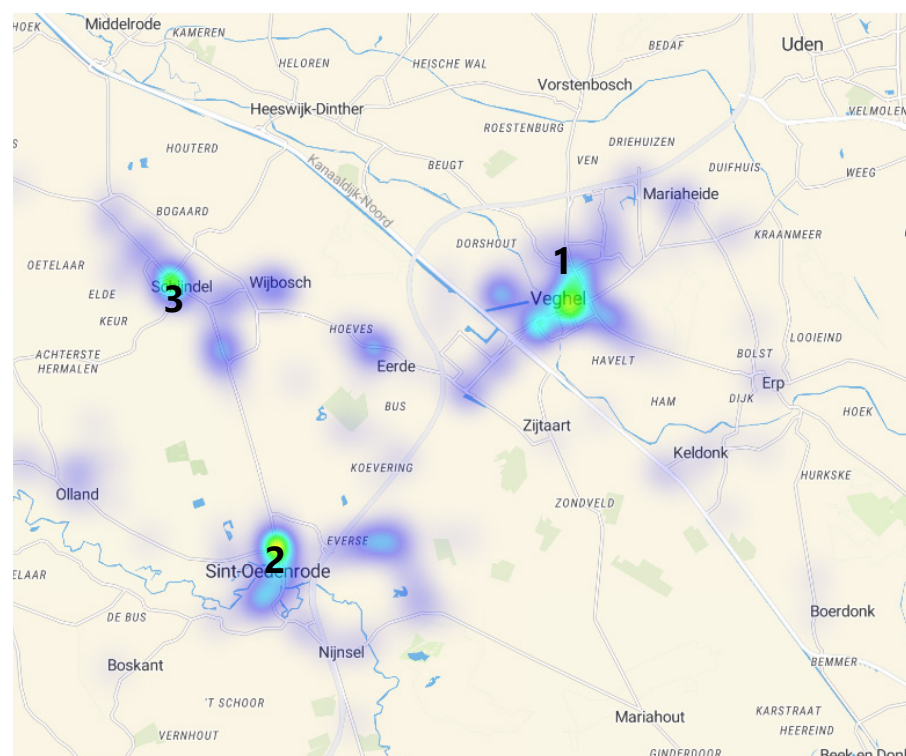
Knelpunten fiets [387/1998]

1. Fietsveiligheid niet op orde / lange wachttijden bij VRI's
2. Voorrang op rotondes niet eenduidig
3. Fietsveiligheid / situatie bij tunnel Wijboscheweg is gevaarlijk



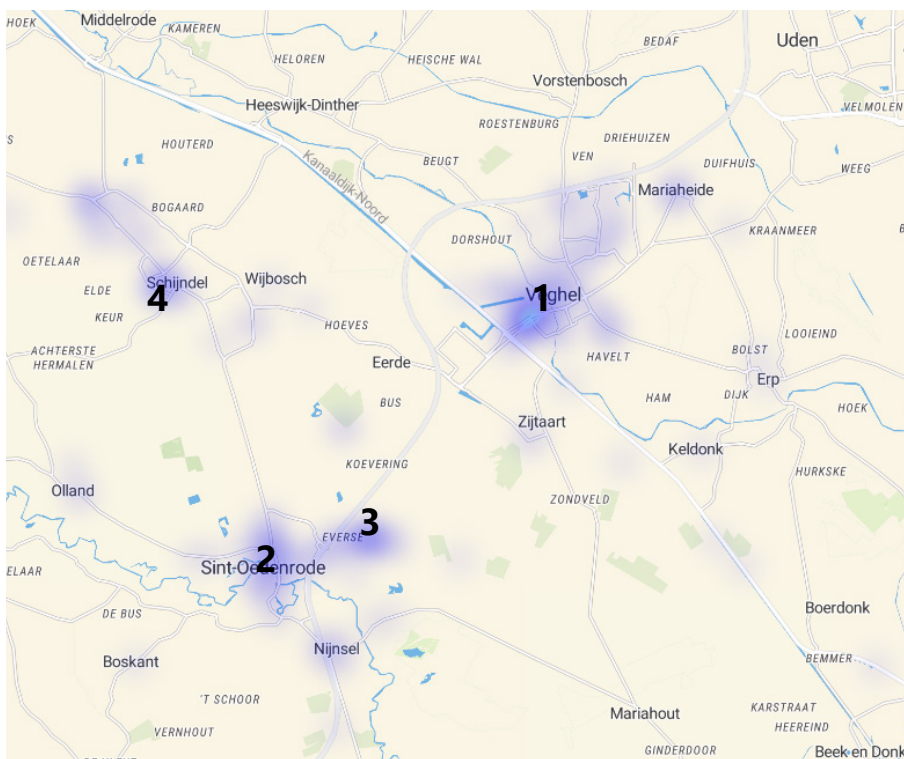
Knelpunten voetganger [147/1998]

1. Gevaarlijke oversteekplaatsen / slechte conditie trottoir
2. Onduidelijke / ontbrekende oversteekplaatsen
3. Gevaarlijke oversteekplaatsen / slechte conditie trottoir



Gevaarlijke verkeerssituatie [378/1998]

1. Hardrijdend verkeer / verkeer rijdt vaak door rood / gevaarlijke oversteeklocaties
2. Gevaarlijke oversteeklocaties / onoverzichtelijke kruispunten
3. Drukte en hardrijdend verkeer



Knelpunten kwaliteit leefbaarheid [150/1998]

1. Veel vrachtverkeer / geluidsoverlast / stank / trillingen
2. Veel (doorgaand) verkeer over komtraverse / overlast door vrachtwagens
3. Geluid en stank overlast
4. Stank bij Boschweg-Structuurweg / fout geparkeerde auto's in woonwijken





Bijlage 2: Gebiedsfoto

Om naar een visie te kunnen werken, geven we antwoord op de vraag: waar staan we nu? Daarvoor is een uitgebreide analyse van de huidige situatie gemaakt, ook wel de gebiedsfoto genoemd. Onderstaande thema's zijn uitgebreid geanalyseerd. Het resultaat van de analyses is opgenomen in deze bijlage:

- Werkgelegenheid, bevolkingssamenstelling, autobezit en parkeren
- Bereikbaarheid met de auto en openbaar vervoer, reistijdvergelijking OV-auto
- Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid en potentie van de (elektrische)fiets
- Aantal verplaatsingen, vervoerswijzekeuze, duurzaamheid

Werkgelegenheid

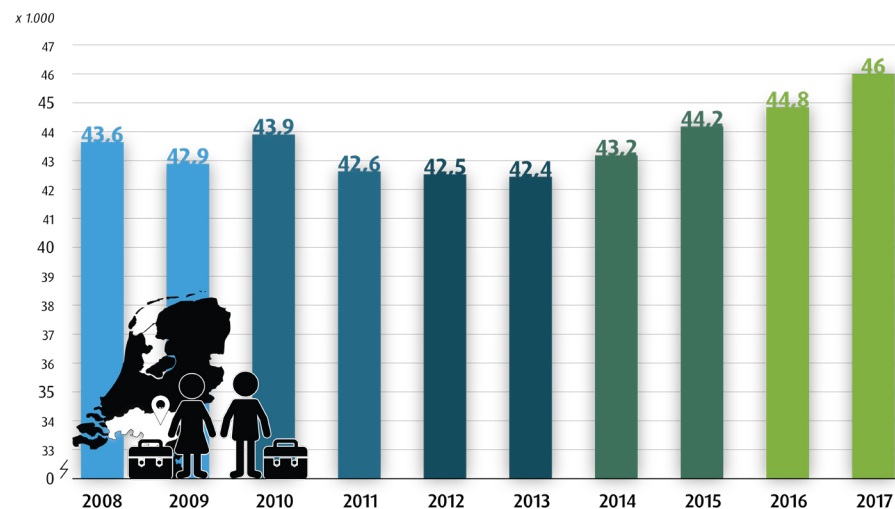
Het **aantal banen** in de gemeente Meierijstad is tussen 2010 en 2013 licht afgenomen, vanaf 2013 is weer sprake van lichte groei (figuur 19). De ontwikkeling van de werkgelegenheid tussen 2012 en 2015 in de gemeente Meierijstad ligt boven het Nederlandse gemiddelde. In 2016 ligt de ontwikkeling van de werkgelegenheid onder het Nederlandse gemiddelde en in 2017 is deze ontwikkeling weer gelijk aan het Nederlandse gemiddelde (figuur 20).

Met bijna 45.000 arbeidsplaatsen in toonaangevende (inter)nationale bedrijven in food, feed en logistiek en in het midden- en kleinbedrijf, is Meierijstad een regionaal economisch centrum. Samen met andere middelgrote steden in het netwerk 'Midsize Brabant' en de regio Eindhoven (Brainport) behoort Meierijstad tot de trekpaarden van de Brabantse economie. De ligging van de **bedrijventerreinen** is weergegeven in figuur 25. Het grootste cluster aan bedrijventerreinen in Meierijstad is gesitueerd in het zuidwesten van Veghel. Op de bedrijventerreinen in de gehele gemeente Meierijstad zijn er circa 22.000 banen. Bedrijventerreinen met meer dan 500 banen zijn in Veghel: De Amert, De Dubbelen, Doornhoek, Foodpark, Oude Haven-Dorshout in Schijndel: Duin, Molendijk in Sint-Oedenrode: De Kampen, Nijnsel/Nijnselseweg en in Erp: Molenakker.

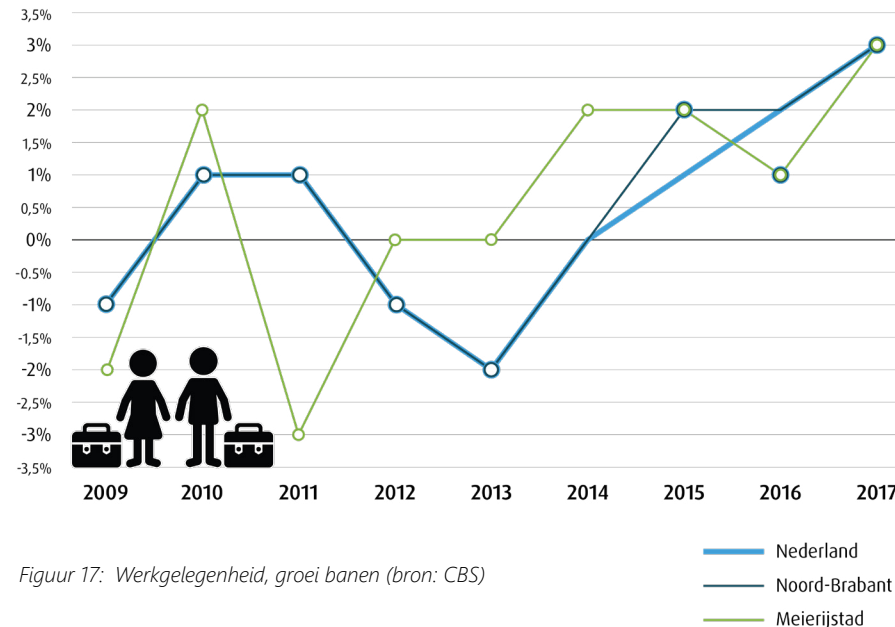
Bevolkingssamenstelling

De laatste 10 jaar kent de gemeente Meierijstad een bevolkingsgroei. Het **aantal inwoners** van de gemeente Meierijstad groeit van 73.726 in 1996 naar 80.815 in 2019. In de gemeente Meierijstad wonen ten opzichte van Nederland relatief veel mensen die ouder zijn dan 45 jaar. Verder vergrijsd de bevolking van de gemeente Meierijstad, net als in de rest van Nederland, en is er met name een afname van 0 tot 15 en 30 tot 45 jarigen.

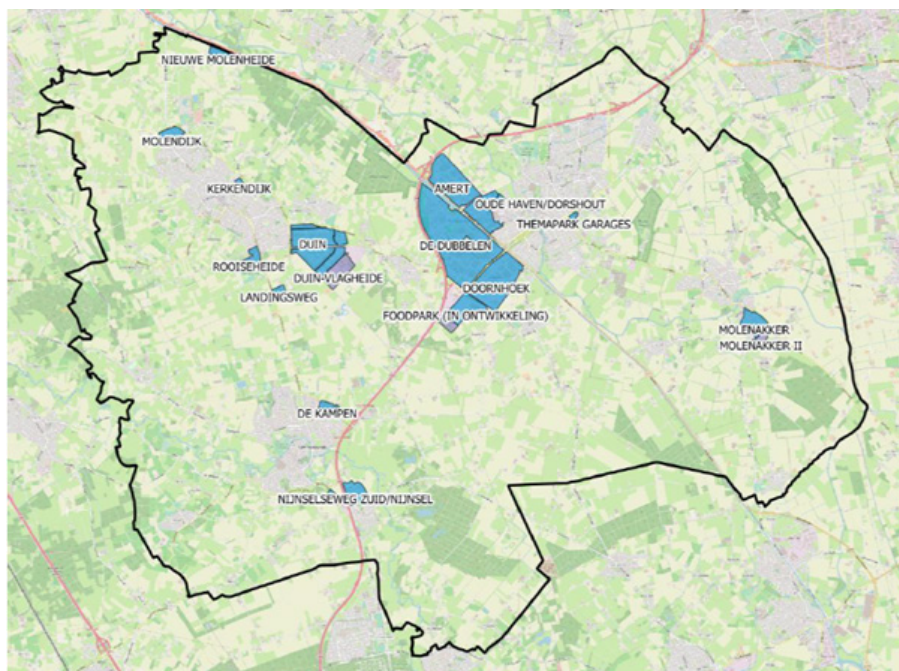
Het **aantal huishoudens** in de gemeente Meierijstad is toegenomen (van 30.807 in 2009 naar 34.271 in 2019). Dit komt met name doordat de gemiddelde huishoudengrootte is afgenomen (van 2,49 in 2009 naar 2,33 in 2019) en er steeds meer eenpersoonshuishoudens zijn (van 25,4% in 2009 naar 29,6% in 2019).



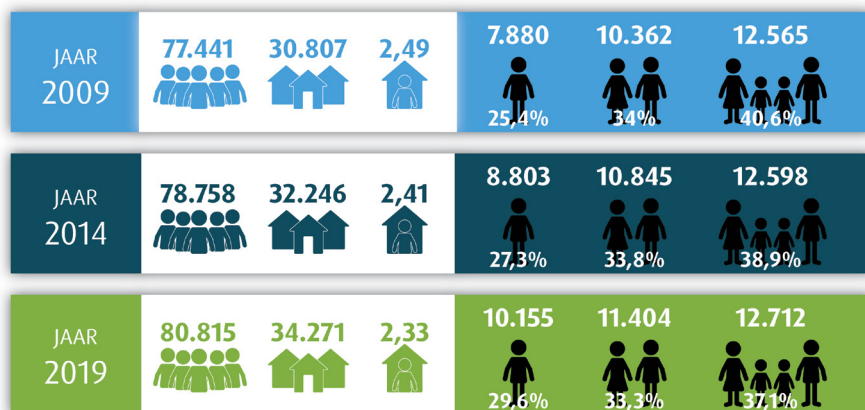
Figuur 16: Werkgelegenheid Meierijstad (bron: CBS)



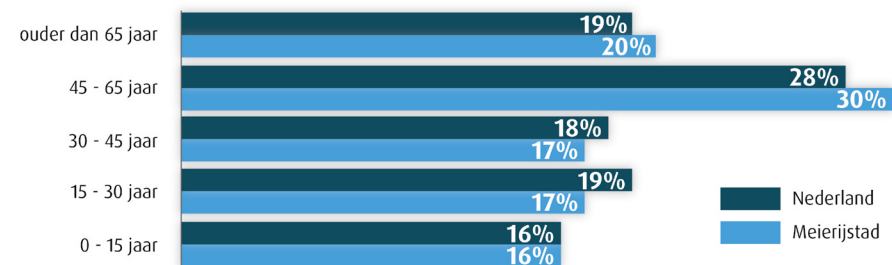
Figuur 17: Werkgelegenheid, groei banen (bron: CBS)



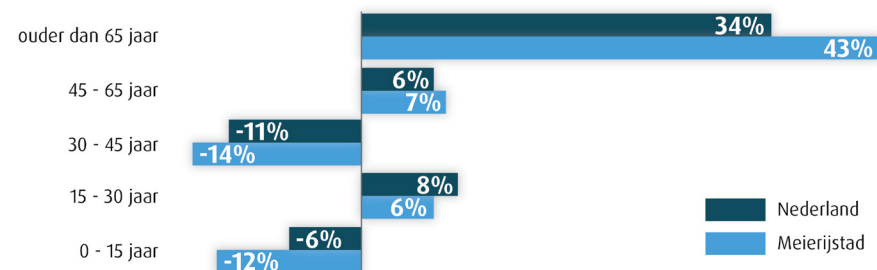
Figuur 22: Ligging bedrijventerreinen in Meierijstad (bron: Stec Groep, 2019)



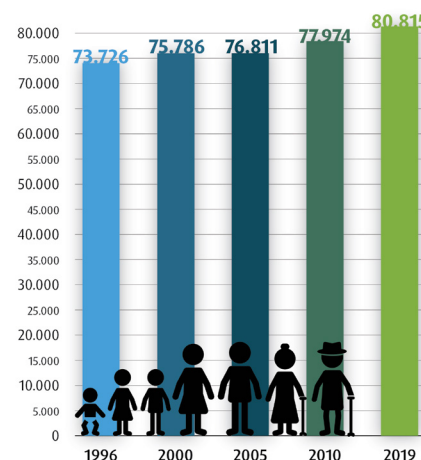
Figuur 21: Huishoudenssamenstelling Gemeente Meierijstad 1996-2019 (bron: CBS)



Figuur 19: Bevolkingssamenstelling Gemeente Meierijstad 2019 (bron: CBS)



Figuur 20: Bevolkingsontwikkeling Gemeente Meierijstad 2009-2019 (bron: CBS)



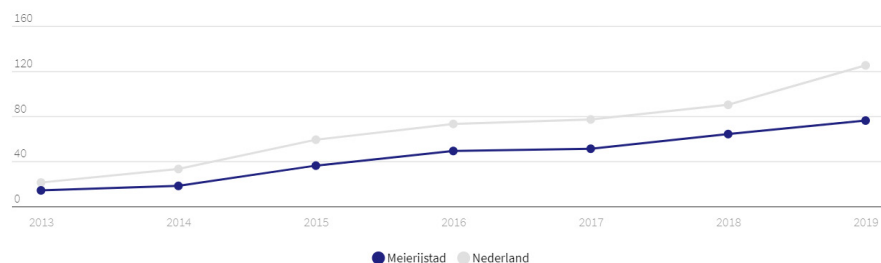
Figuur 18: Bevolkingsontwikkeling Gemeente Meierijstad 1996-2019 (bron: CBS)

Autobezit

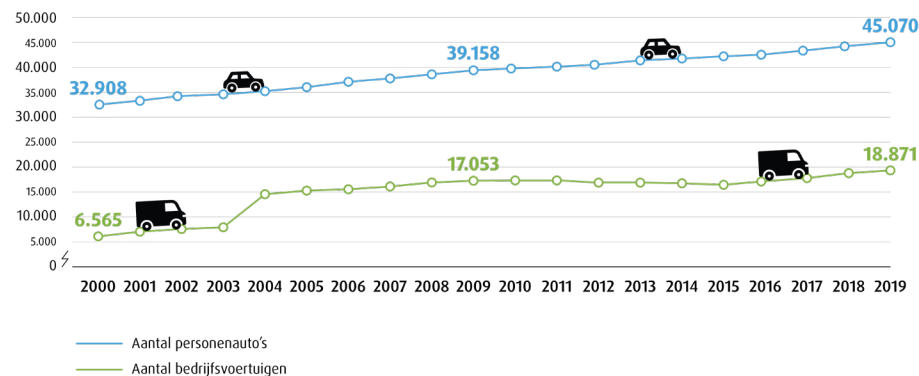
Het **aantal auto's** in de gemeente Meierijstad is de afgelopen jaren toegenomen naar 45.070 personenauto's en 18.871 bedrijfsvoertuigen in 2019. Het aantal auto's groeit harder dan de bevolking (van 2009 naar 2019 +15% t.o.v. +4%). De cijfers kunnen een vertekend beeld geven omdat alleen in de gemeente Meierijstad geregistreerde auto's zijn mee genomen, en een deel van de leaseauto's niet in de gemeente Meierijstad zijn geregistreerd maar in de vestigingsplaats van het leasebedrijf. Het aantal bedrijfs- en personenauto's op aardgas en elektriciteit is de afgelopen jaren in zowel Meierijstad als Nederland gestegen (figuur 28). In 2019 gaat het om 76 auto's per 10.000 inwoners in Meierijstad ten opzichte van 14 in 2013. De gemeente Meierijstad kent met 558 auto's per 1.000 inwoners een relatief hoog **autobezit** ten opzichte van Noord Brabant (546 auto's per 1.000 inwoners) en Nederland (494 auto's per 1.000 inwoners).

Parkeren

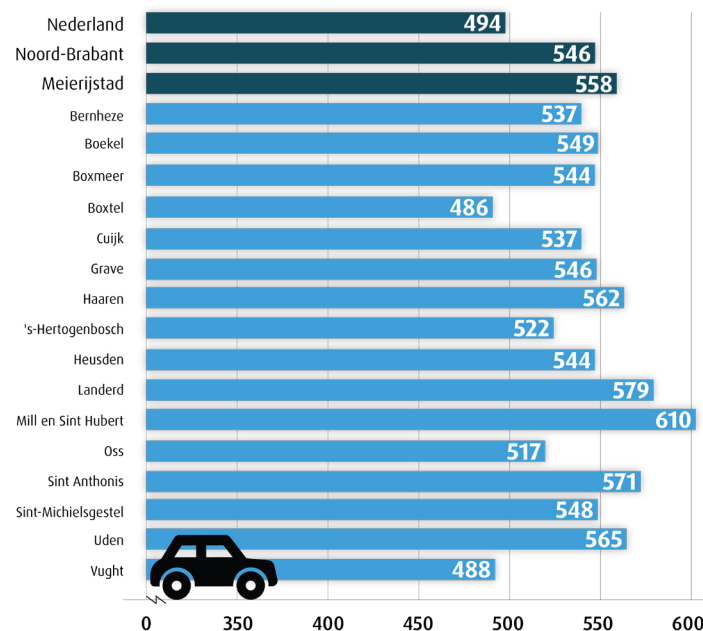
De centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode zijn goed bereikbaar met de auto en bieden over het algemeen voldoende parkeergelegenheid. Parkeren in de gemeente Meierijstad is gratis en in de centra geregeld middels blauwe zones. De **parkeerbezetting** in Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode is weergegeven in figuur 29 tot en met 31. Uit de resultaten van het onderzoek naar de parkeerbezetting blijkt dat op een aantal parkeerlocaties de vraag groter is dan het aanbod. Met name in het centrum van Veghel is dat het geval op de piekmomenten. Uit de resultaten blijkt ook dat in de nabije omgeving nog voldoende alternatieven zijn.



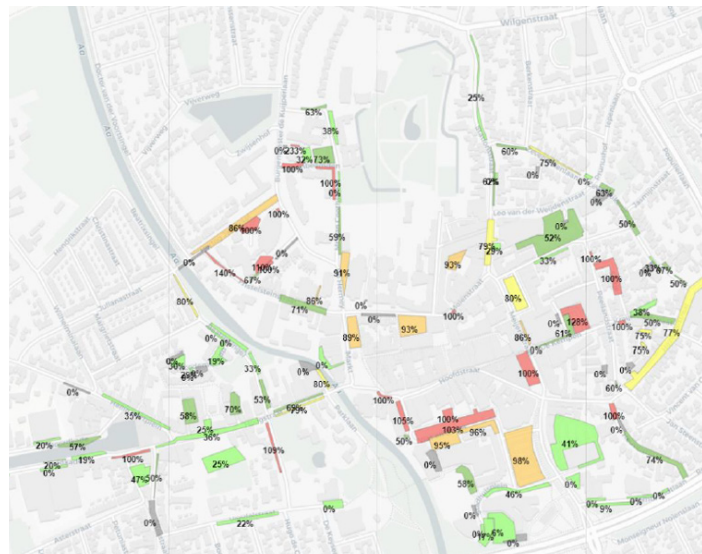
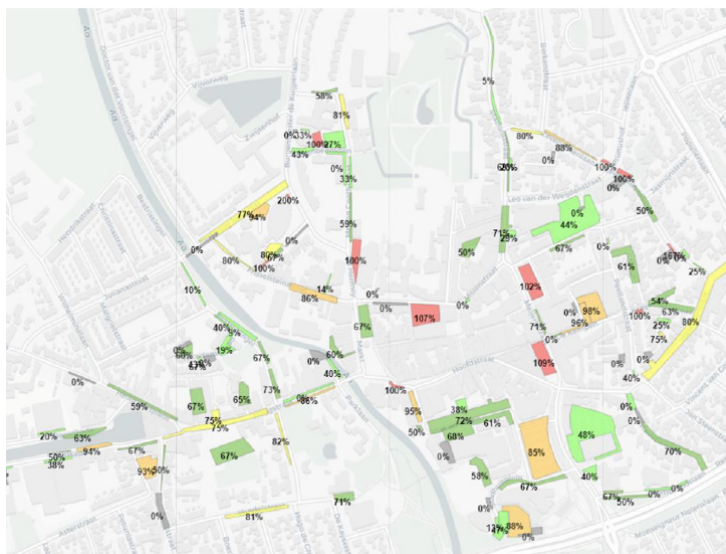
Figuur 25: Aantal bedrijfs- en personenauto's op aardgas en elektriciteit per 10.000 inwoners (bron: RDW)



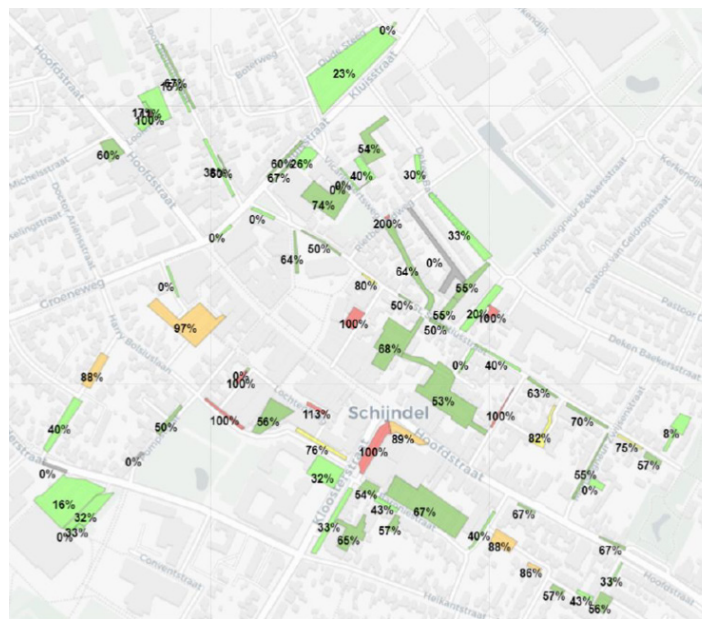
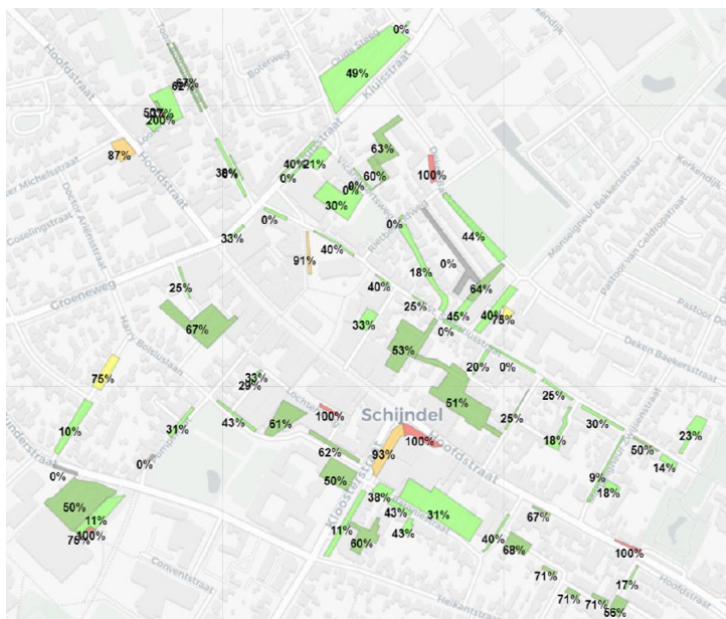
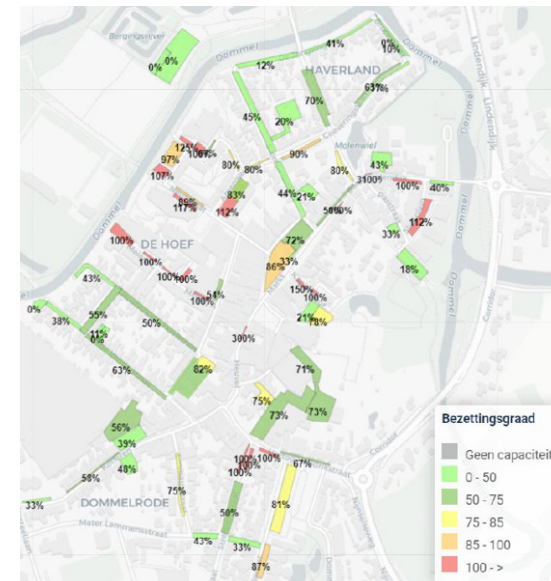
Figuur 23: Aantal auto's en bedrijfsvoertuigen (bron: CBS)



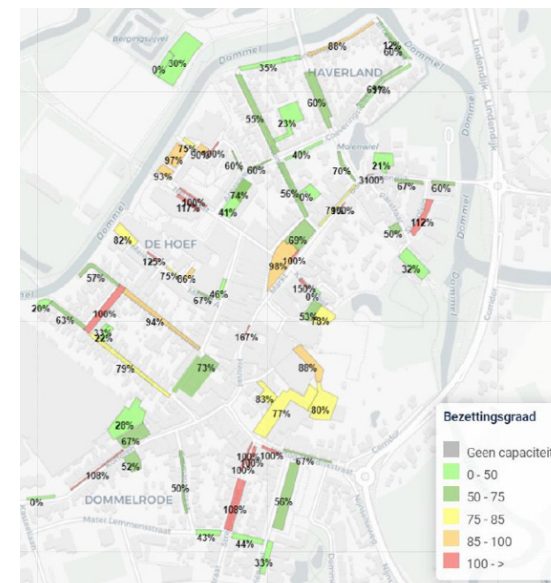
Figuur 24: Aantal auto's per 1.000 inwoners in verschillende gemeenten (bron: CBS)



Figuur 26: Parkeerbezetting Veghel, links donderdag 14.30-15.30, rechts zaterdag 11.30-12.30 (bron: Parkeeronderzoek Meierijstad 2019, DTV consultants)



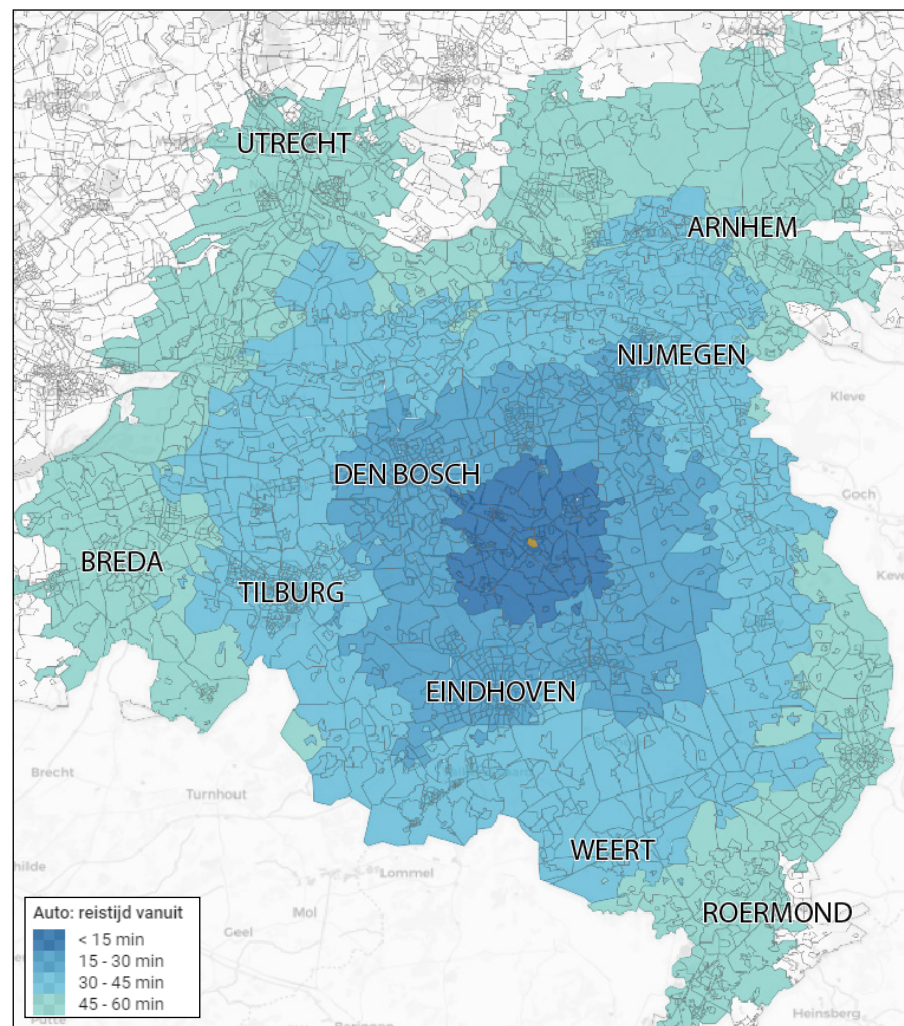
Figuur 27: Parkeerbezetting Schijndel, links donderdag 14.30-15.30, rechts zaterdag 11.30-12.30 (bron: Parkeeronderzoek Meierijstad 2019, DTV consultants)



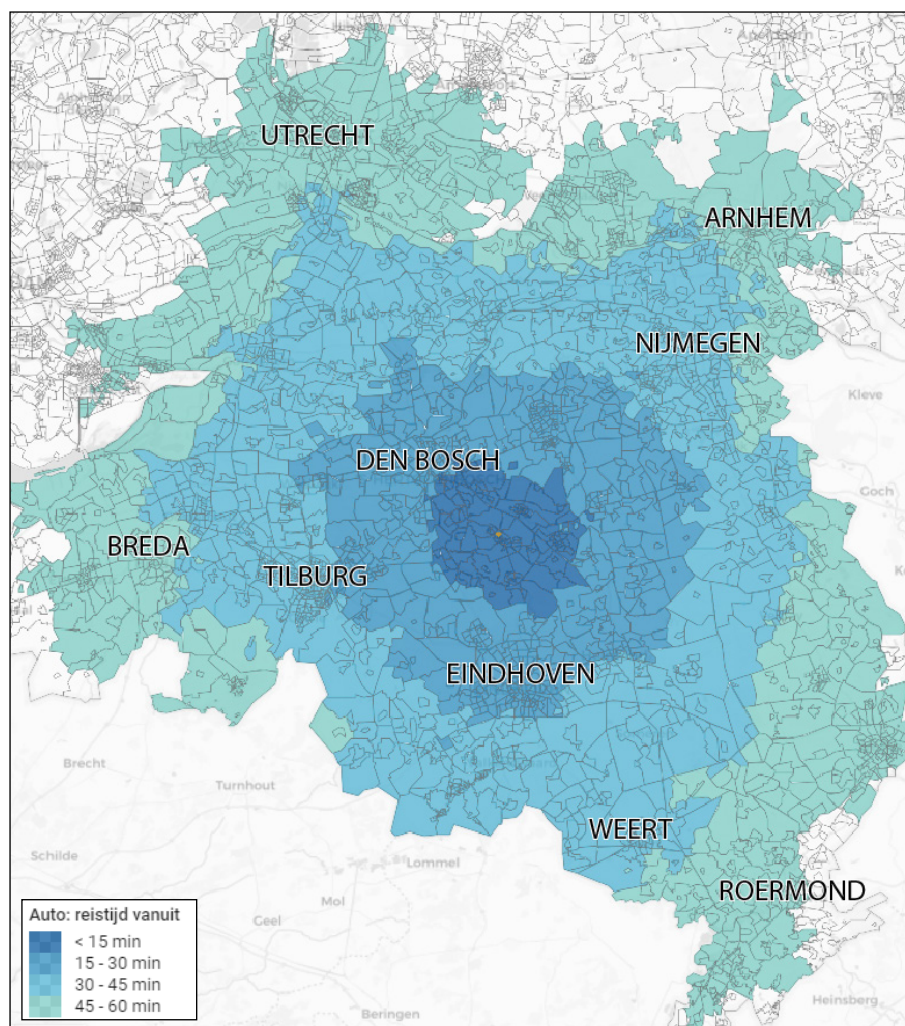
Figuur 28: Parkeerbezetting Sint-Oedenrode, boven donderdag 14.30-15.30, onder zaterdag 11.30-12.30 (bron: Parkeeronderzoek Meierijstad 2019, DTV consultants)

Bereikbaarheid met de auto

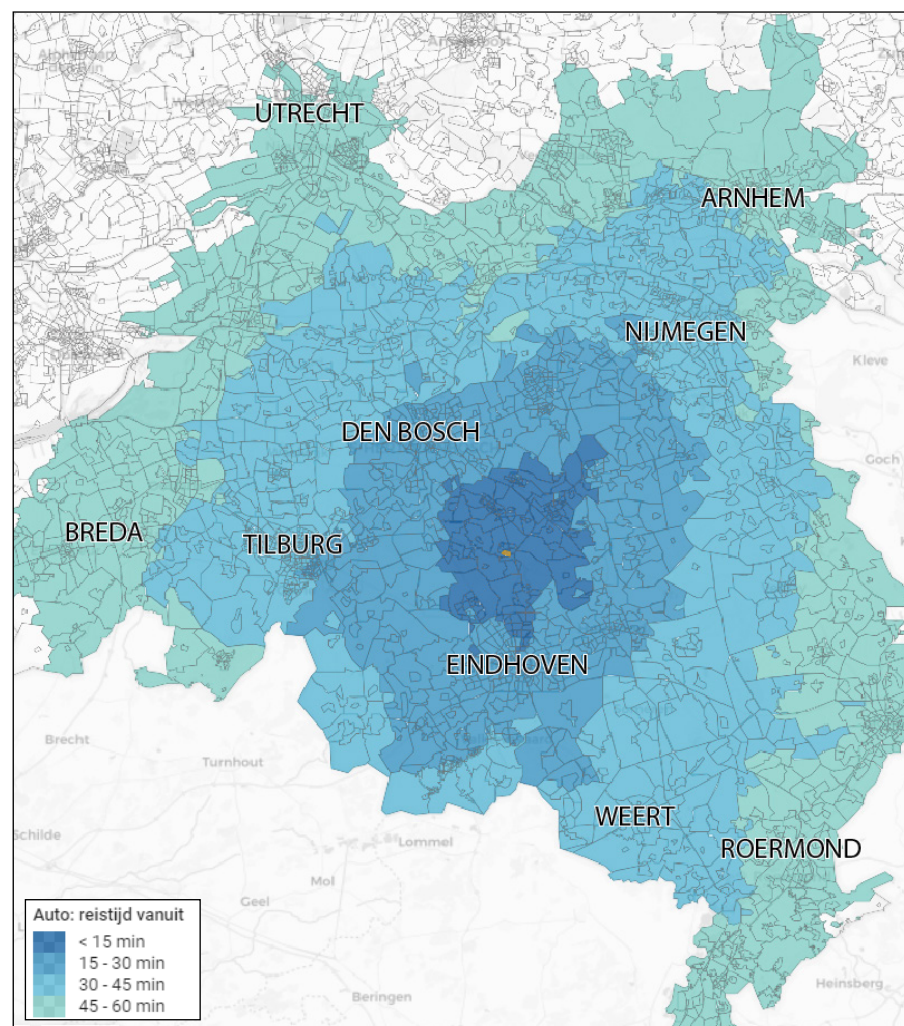
De gemeente Meierijstad kent een centrale ligging en wordt ontsloten via de A50 en N279. Uit de bereikbaarheidskaarten voor de auto kan geconcludeerd worden dat de **autobereikbaarheid** vanuit de gemeente Meierijstad op orde is (figuur 32 tot en met 34). Afhankelijk van de vertreklocatie in de gemeente Meierijstad zijn de omliggende dorpen zoals Uden, Sint-Michielsgestel, Boekel en Gemert binnen 15 minuten met de auto te bereiken. De steden Eindhoven en Den Bosch zijn vanuit bijna elke plek in de gemeente binnen 30 minuten te bereiken met de auto. Voor Tilburg, Nijmegen en Weert geldt een reistijd van maximaal 45 minuten vanuit bijna elke plek in de gemeente. De steden Breda, Utrecht en Roermond en alle tussenliggende gebieden vallen binnen maximaal een uur reistijd met de auto vanuit de gemeente Meierijstad.



Figuur 29: Bereikbaarheid auto vanuit Veghel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



Figuur 30: Bereikbaarheid auto vanuit Schijndel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



Figuur 31: Bereikbaarheid auto vanuit Sint-Oedenrode
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)

Verkeersafwikkeling

De huidige verkeersafwikkeling is in beeld gebracht op basis van Floating Car Data voor 2019 (pre-corona). Deze data geven een beeld van de werkelijke doorstroming en de knelpunten in de ochtendspits en de avondspits.

Verkeersafwikkeling ochtendspits

Figuur 35 geeft de doorstromingsfactor in de ochtendspits weer. De doorstromingsfactor is de verhouding tussen de gemiddelde snelheid overdag (10.00-15.00) en de gemiddelde snelheid tijdens de ochtendspits (7.00-9.00) op een wegvak. *Stel, overdag wordt er op een wegvak gemiddeld 60 km/u gereden en tijdens de spits 40 km/u, dan is de doorstromingsfactor 1,5. Hoe hoger het getal, hoe groter het verschil in doorstroming tussen de spits en de rest van de dag.*

Over het algemeen is te zien dat op de A50 en N279 geen goede doorstroming wordt gehaald. De doorstroming rond de aansluitingen van de A50 is niet op orde. Op de A50 zelf is de doorstroming vanaf Uden in zuidwestelijke richting tot aansluiting 11 Veghel onvoldoende. Ook op de N279 ter hoogte van Veghel is de doorstroming niet op orde. Op de N279 ten zuiden van Veghel is de doorstroming in noordwestelijke richting (richting Veghel) eveneens niet op orde. De doorstromingsfactor is hier groter dan 2. De slechte doorstroming op de N279 is in veel gevallen logisch omdat de verkeersregelingen een sterke invloed hebben op de gemiddelde snelheid op de N279. Stilstaan voor een rood verkeerslicht heeft een grote invloed op de rijsnelheid.

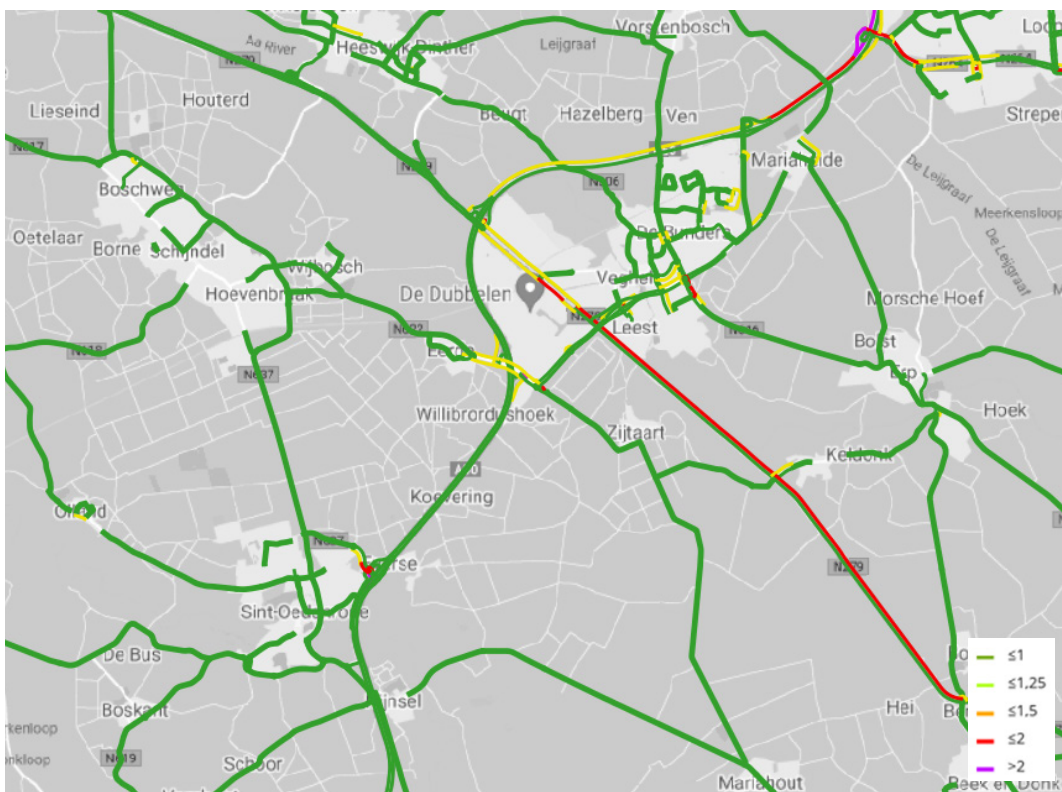
Binnen de kernen en tussen de kernen is over het algemeen tussen 7.00 en 9.00 uur sprake van een vlotte doorstroming van het verkeer. Uitzonderingen zijn de Corridor, Rembrandtlaan, Eerdsebaan en Erpseweg in Veghel waar de doorstroming op sommige wegvakken onvoldoende is.

Verkeersafwikkeling avondspits

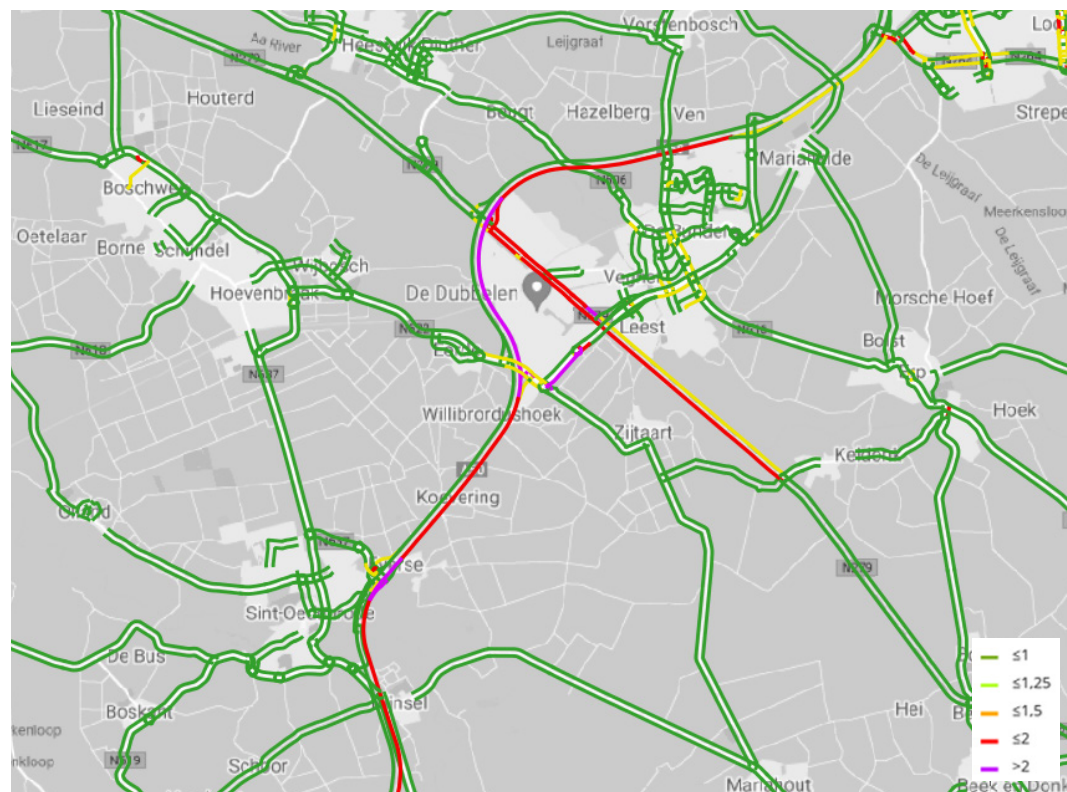
Figuur 36 geeft de doorstromingsfactor in de avondspits weer. De doorstromingsfactor is de verhouding tussen de gemiddelde snelheid overdag (10u-15u) en de gemiddelde snelheid tijdens de avondspits (16.00-18.00) op een wegvak.

In de avondspits is de doorstroming in de gemeente Meierijstad slechter dan tijdens de ochtendspits. Op de gehele A50 in noordelijke richting binnen de gemeentegrenzen ontstaat filevorming. Ook op de aansluitingen van de A50 is de verkeersafwikkeling ondermaats. Op de N279 ter hoogte van Veghel is de doorstroming in beide richtingen niet op orde. Dit heeft wederom te maken met de verkeerslichten. Stilstaan voor een rood verkeerslicht heeft een grote invloed op de rijsnelheid.

Binnen de kernen en tussen de kernen is over het algemeen tussen 16.00 en 18.00 uur sprake van een vlotte doorstroming van het verkeer. Uitzonderingen zijn, net als in de ochtendspits, de Corridor, Rembrandtlaan, Eerdsebaan en Erpseweg in Veghel waar de doorstroming op sommige wegvakken onvoldoende is. Op de Corridor ten zuiden van de N279 verslechtert de situatie in de avondspits sterk ten opzichte van de situatie in de ochtendspits. In Schijndel verslechtert de doorstroming op de Structuurweg iets ter hoogte van het kruispunt met de Zwembadweg en het kruispunt met de Nieuwe Eerdsebaan.



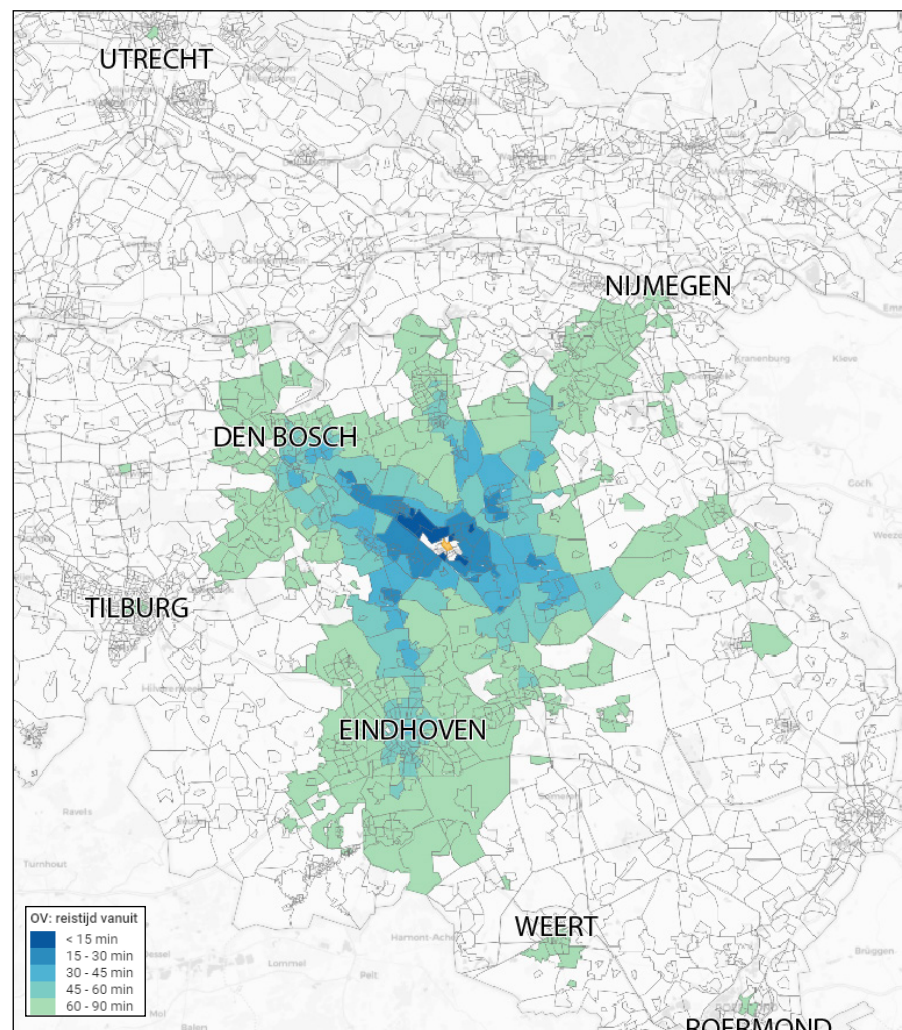
Figuur 32: Doorstroming ochtendspits gemeente Meierijstad



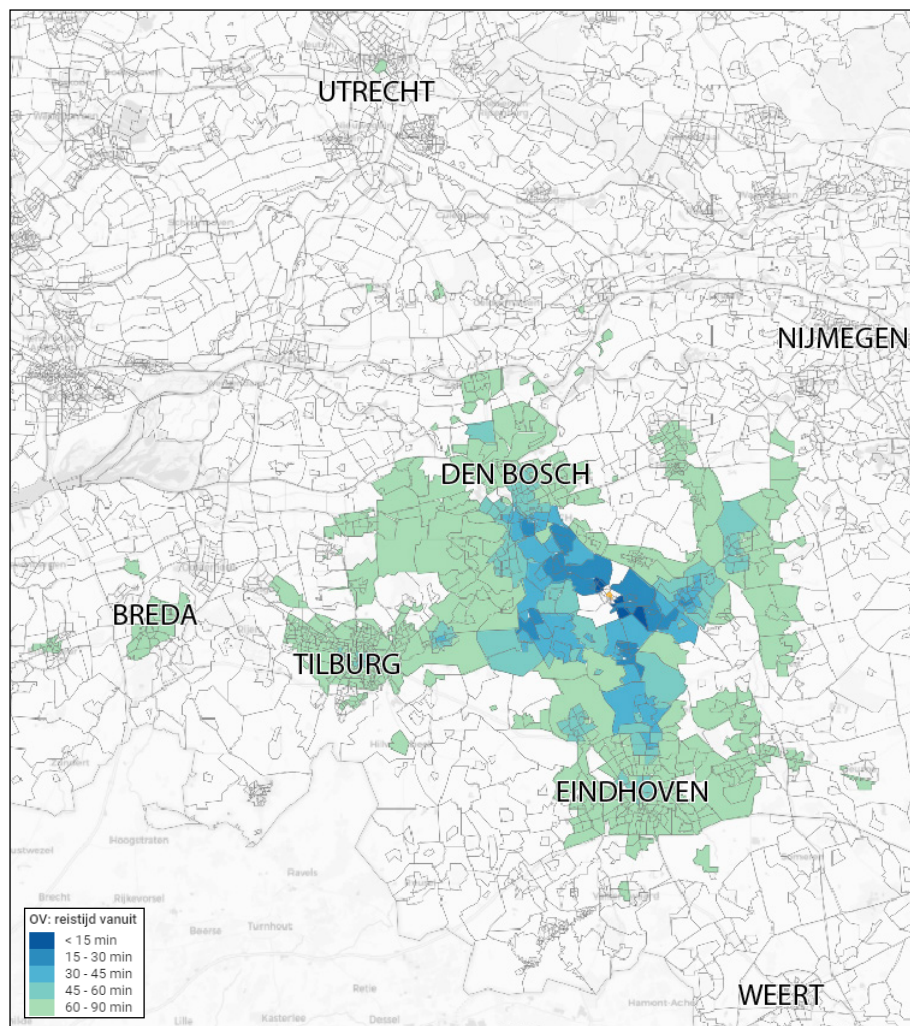
Figuur 33: Doorstroming avondspits gemeente Meierijstad

Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

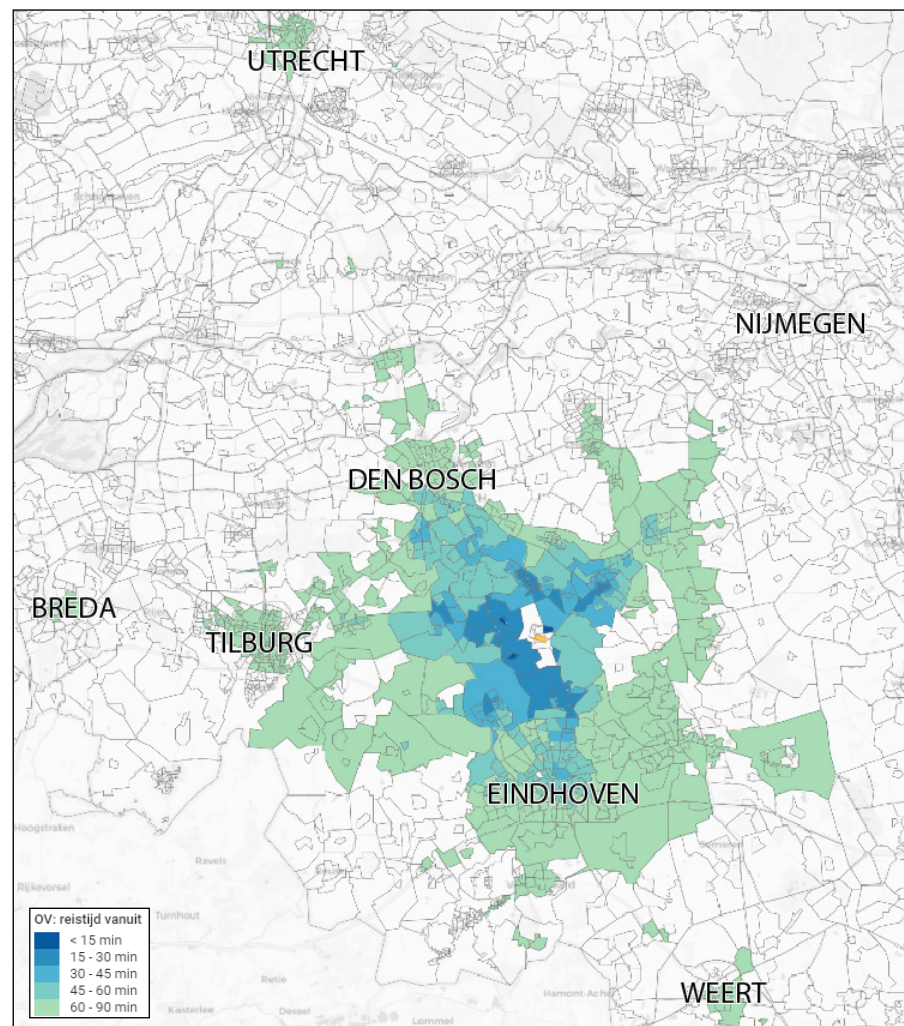
Het OV-aanbod in de gemeente Meierijstad beperkt zich tot het busgebruik. De gemeente Meierijstad wordt niet direct ontsloten met een treinstation. De dichtstbijzijnde treinstations zijn 's-Hertogenbosch, Boxtel en Eindhoven. In de gemeente Meierijstad zijn verschillende busverbindingen: lijndiensten, brabantliner, schoolbussen en buurtbussen. Uit de **bereikbaarheidskaarten voor het openbaar vervoer** blijkt dat de OV bereikbaarheid vanuit de gemeente Meierijstad beperkt is (figuur 37 tot en met 39). Vanuit Veghel zijn Eindhoven en Den Bosch binnen 45-60 minuten met het openbaar vervoer te bereiken. Vanuit Schijndel is Den Bosch binnen 45-60 minuten te bereiken en voor Sint-Oedenrode is Eindhoven binnen 45-60 minuten te bereiken. De reistijd met het openbaar vervoer naar andere steden zoals Nijmegen, Utrecht, Tilburg, Breda en Weert bedraagt meer dan 60 minuten.



Figuur 34: Bereikbaarheid OV vanuit Veghel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



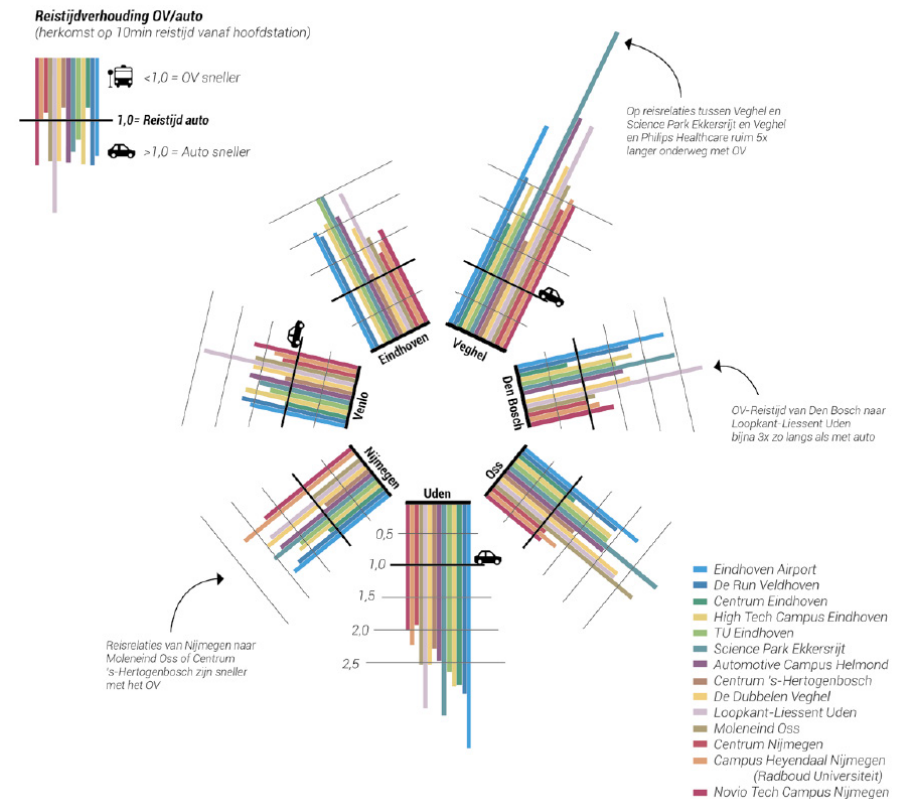
Figuur 35: Bereikbaarheid OV vanuit Schijndel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)



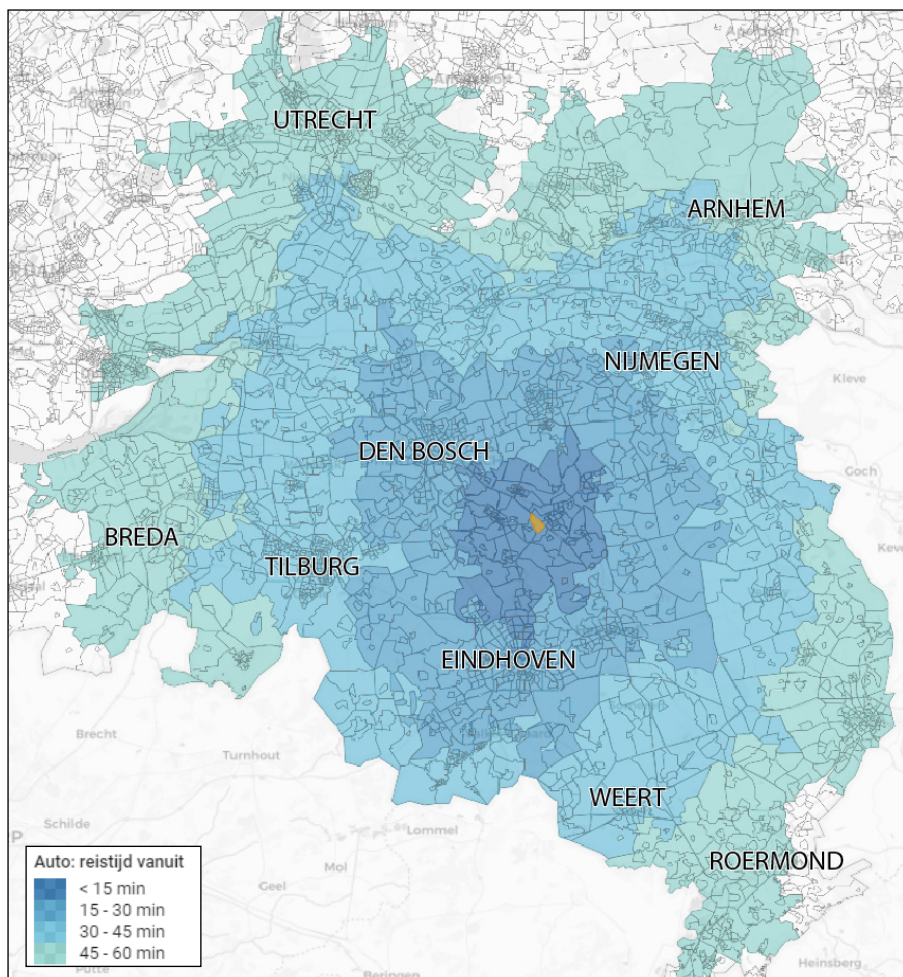
Figuur 36: Bereikbaarheid OV vanuit Sint-Oedenrode
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)

Reistijdvergelijking OV-auto

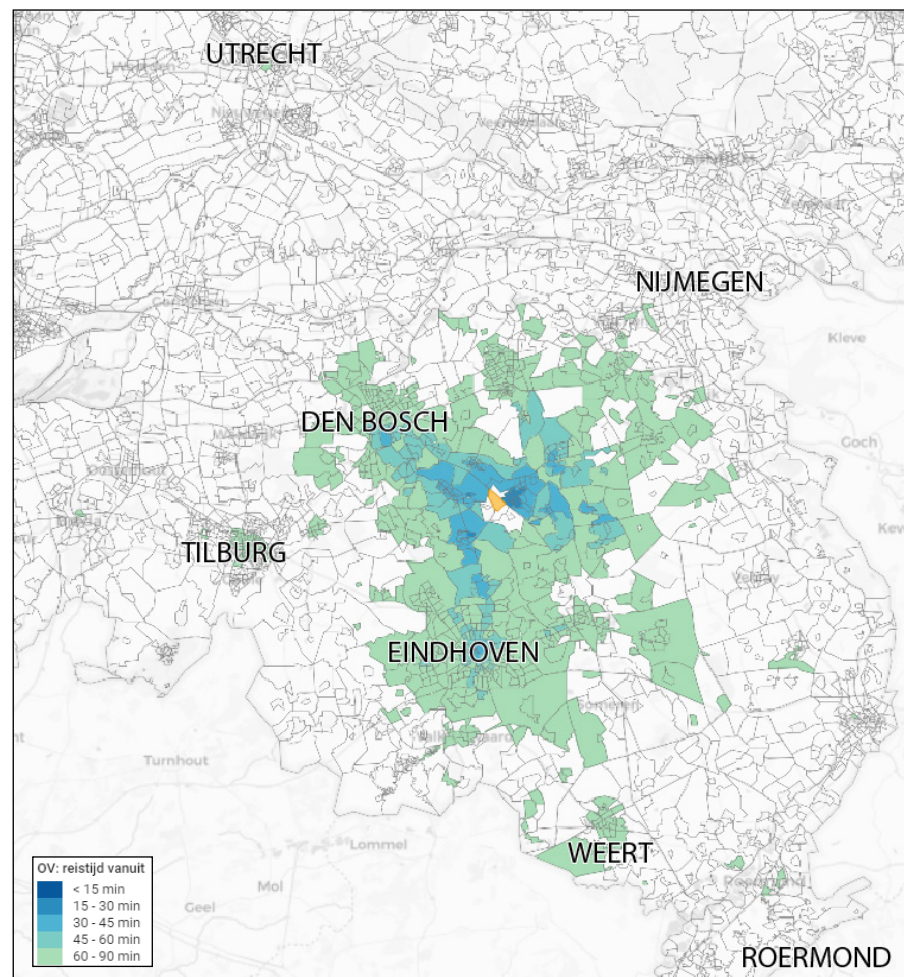
Uit onderzoek blijkt dat de verplaatsingen met de auto tussen herkomsten en bestemmingen in Veghel/Eindhoven sneller zijn dan met het openbaar vervoer. Hierdoor is het openbaar vervoer voor veel reizigers geen reël alternatief (figuur 40). In figuur 41 en 42 is de **bereikbaarheid naar de bedrijventerreinen** van Veghel voor respectievelijk de auto en het openbaar vervoer weergegeven. Uit de bereikbaarheidskaarten blijkt dat de autobereikbaarheid vele malen groter is dan de OV-bereikbaarheid.



Figuur 37: Reistijdverhouding OV/Auto
(bron: Aanzet strategische agenda A50-corridor, Studio Bereikbaar, juli 2020)



Figuur 38: Bereikbaarheid auto naar bedrijventerreinen Veghel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)

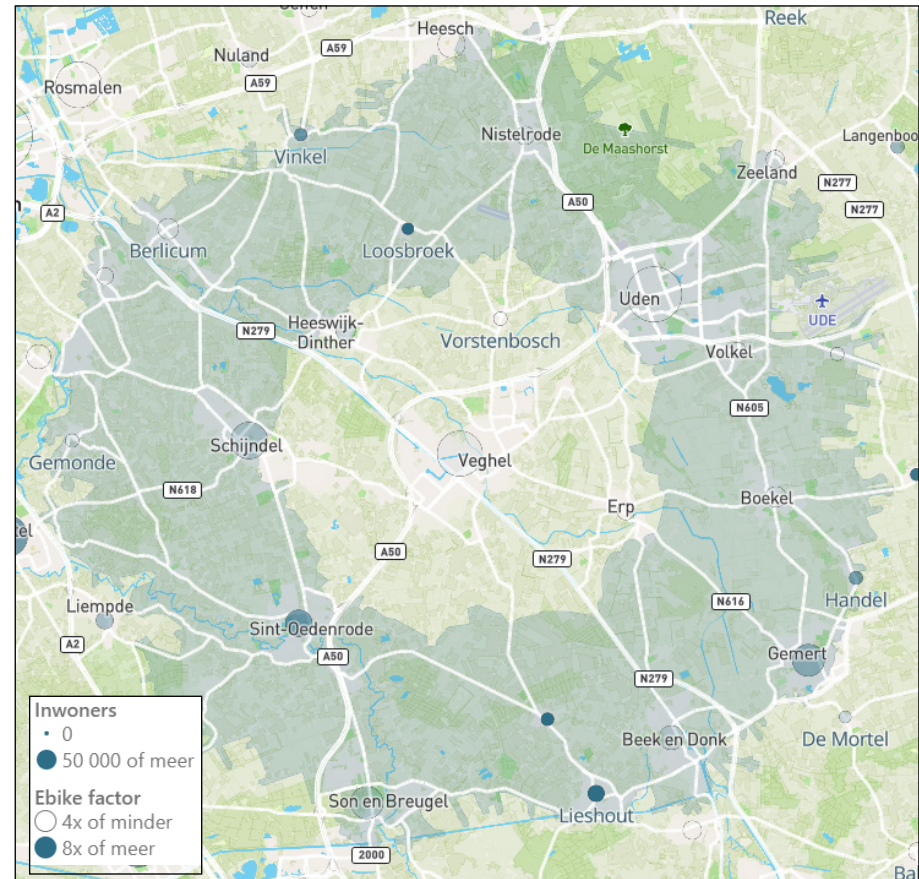


Figuur 39: Bereikbaarheid OV naar bedrijventerreinen Veghel
(bron: Mobiliteitsspectrum 2020, DAT Mobility & Goudappel Coffeng)

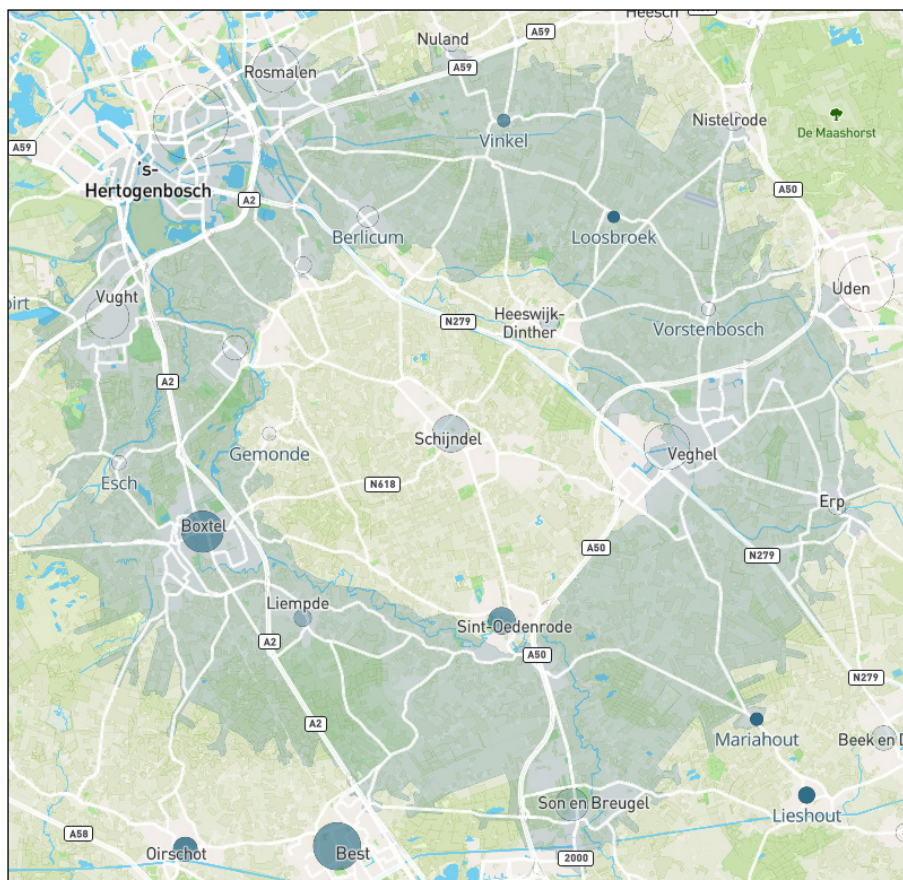
Bereikbaarheid en potentie voor de (elektrische) fiets

In figuur 43, 44 en 45 is de **bereikbaarheid met de fiets** vanuit Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de conventionele fiets en de elektrische fiets. Voor Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode is weergegeven welk gebied je per fiets kunt bereiken en hoeveel mensen daar wonen. Bij de gewone fiets is uitgegaan van 7,5 kilometer fietsen en bij de E-bike van 15 kilometer. De verhouding daartussen bepaalt de E-bikefactor en daarmee de **potentie voor de elektrische fiets**. De E-bike factor toont hoeveel meer mensen je kan bereiken met een elektrische fiets t.o.v. gewone fiets. De e-bike factors voor Veghel (4,2), Schijndel (5,0) en Sint-Oedenrode (6,5) zijn hoog. Voor Sint-Oedenrode geldt dat het noorden van Eindhoven te bereiken is met de E-bike en voor Schijndel geldt dat voor Boxtel en het midden en zuiden van 's-Hertogenbosch. Het is waardevol om te weten waar (nu en straks) veel E-bikes te verwachten zijn. Investeren in goede fietsvoorzieningen naar die locaties is zinvol.

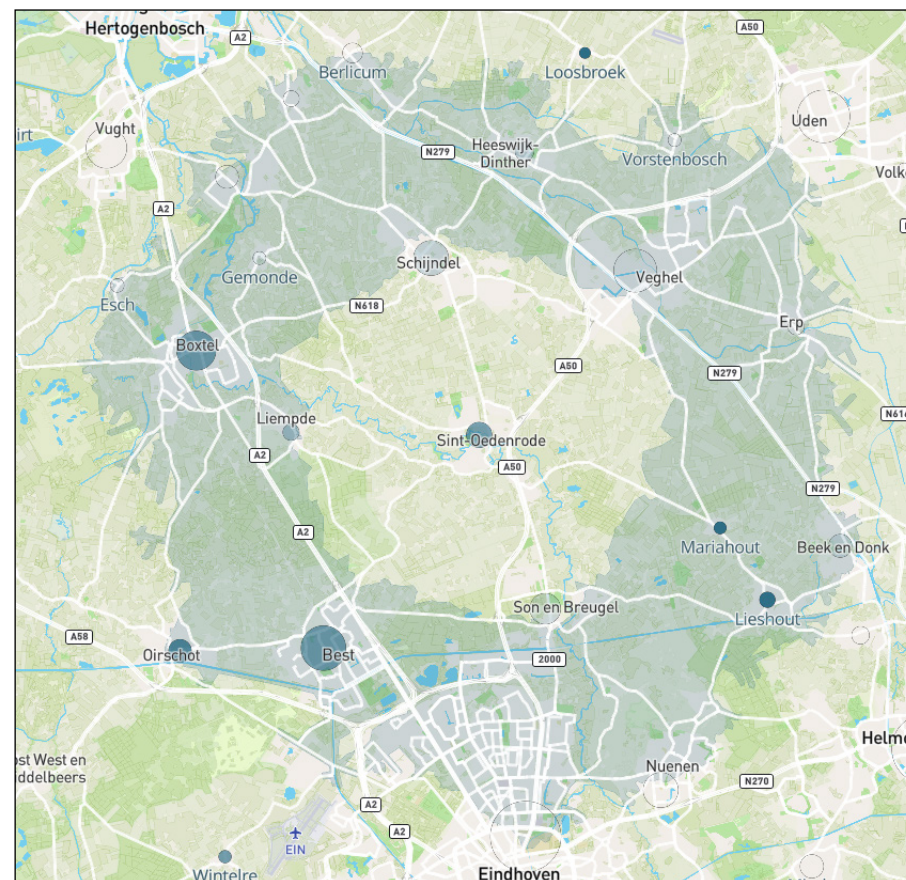
Uit onderzoek blijkt dat er veel korte afstandsverplaatsingen op de A50 in de driehoek van Sint-Oedenrode, Veghel. Uden en Bernheze zitten. Goede fietsvoorzieningen tussen deze locaties kunnen bijdrage aan een verschuiving van autogebruik naar fietsgebruik op verplaatsingen binnen deze driehoek.



Figuur 40: Bereikbaarheid fiets vanuit Veghel (bron: e-bikeproof.nl)



Figuur 41: Bereikbaarheid fiets vanuit Schijndel (bron: e-bikeproof.nl)

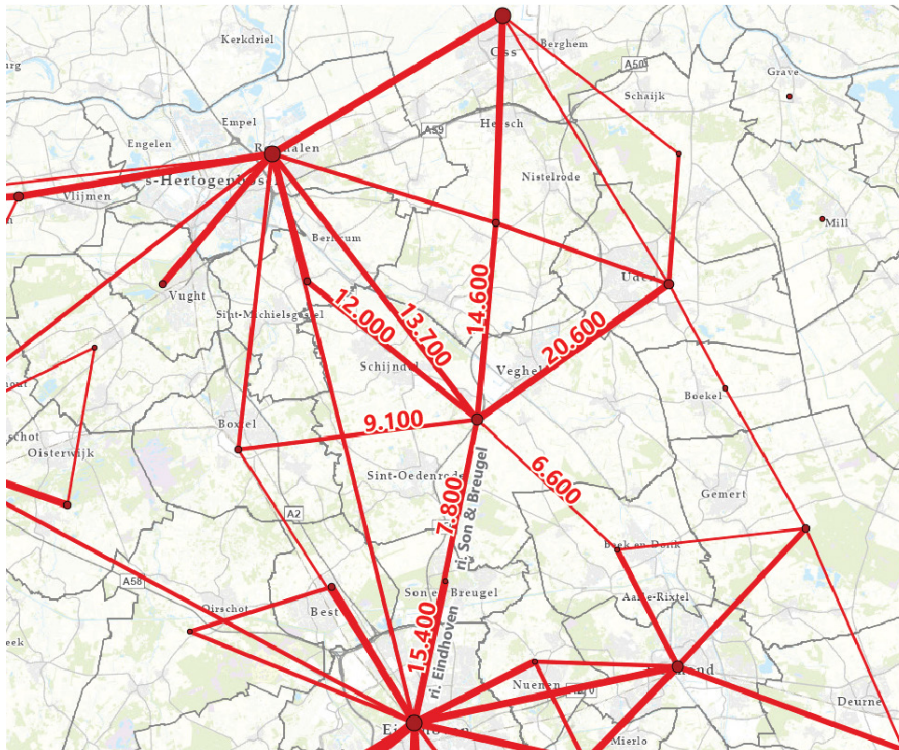


Figuur 42: Bereikbaarheid fiets vanuit Sint-Oedenrode (bron: e-bikeproof.nl)

Aantal verplaatsingen

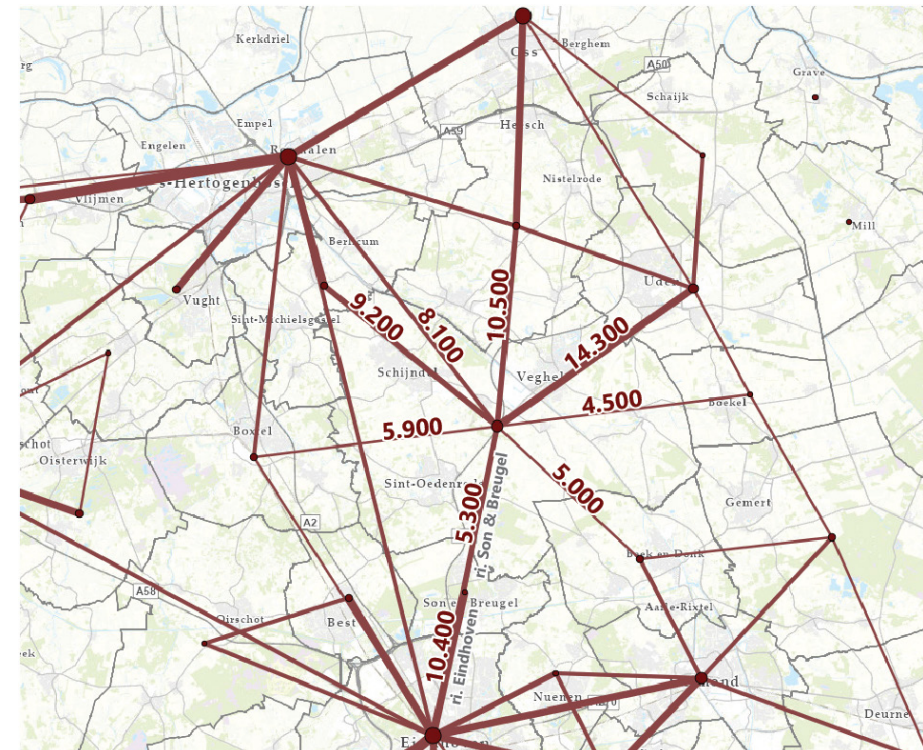
Op basis van de Staat van Mobiliteit Brabant is in deze paragraaf een beeld geschetst van het aantal verplaatsingen in de gemeente Meierijstad en tussen de gemeente Meierijstad en de omliggende gemeenten. De Staat van Brabant biedt een actueel inzicht in de stand van zaken van de mobiliteit in Brabant.

Het daily urban system (DUS) geeft een beeld van het aantal verplaatsingen tussen (lijnen) en binnen (punten) gemeenten. Hierbij worden alleen de 100 drukste relaties in Brabant weergegeven. Figuur 46 geeft het daily urban system weer rondom Meierijstad in de huidige situatie 2015-2017.



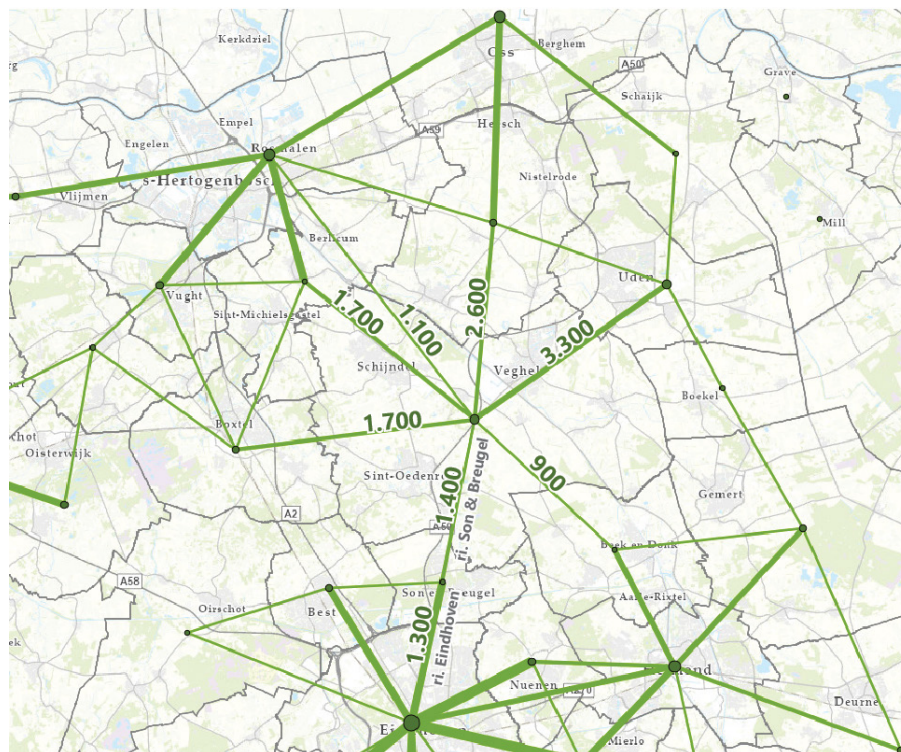
Figuur 43: Aantal verplaatsingen tussen en binnen gemeenten (bron: Staat van Mobiliteit Brabant)

Het aantal **autoverplaatsingen** per etmaal binnen de gemeente Meierijstad is circa 74.300. De externe autoverplaatsingen zijn voornamelijk gericht op Uden (14.300), Bernheze (10.500) en Eindhoven (10.400). Ook de verplaatsingen met de auto richting Sint-Michielsgestel (9.200) en Den-Bosch (8.100) zijn relatief groot (figuur 47).



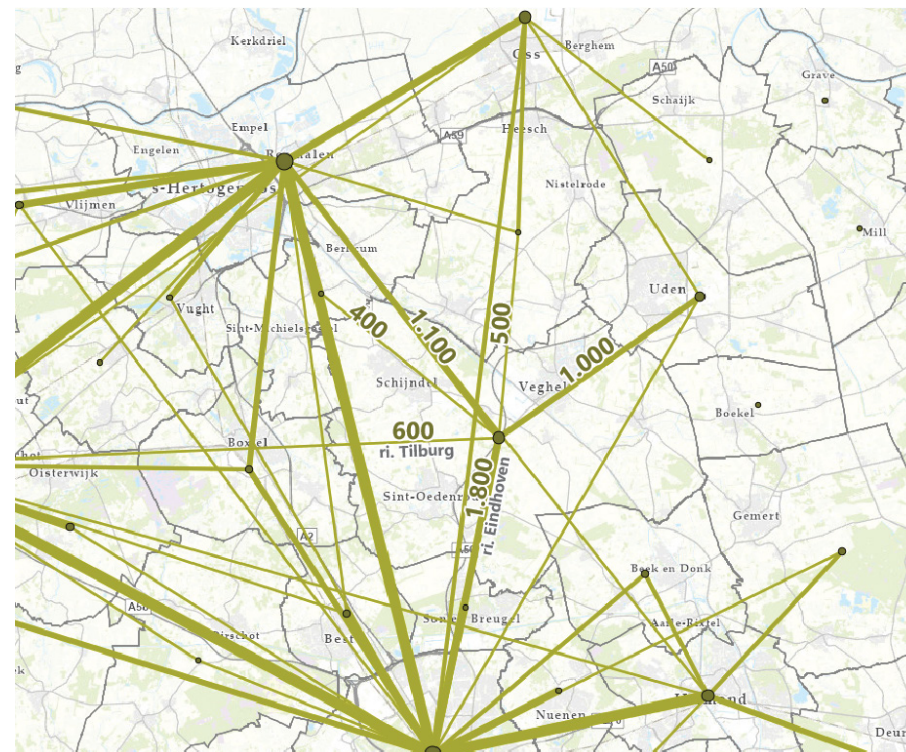
Figuur 44: Aantal autoverplaatsingen tussen en binnen gemeenten (bron: Staat van Mobiliteit Brabant)

Het aantal **fietsverplaatsingen** per etmaal binnen de gemeente Meierijstad is circa 54.800. De fietsrelaties zijn voornamelijk gericht op de aanliggende gemeenten Uden (3.300), Bernheze (2.600), Sint-Michielsgestel (1.700), Boxtel (1.700) en Son & Breugel (1.400). Richting de grote steden Eindhoven en Den-Bosch is het aantal fietsverplaatsingen per etmaal respectievelijk 1.300 en 1.100 (figuur 48).



Figuur 45: Aantal fietsverplaatsingen tussen en binnen gemeenten (bron: Staat van Mobiliteit Brabant)

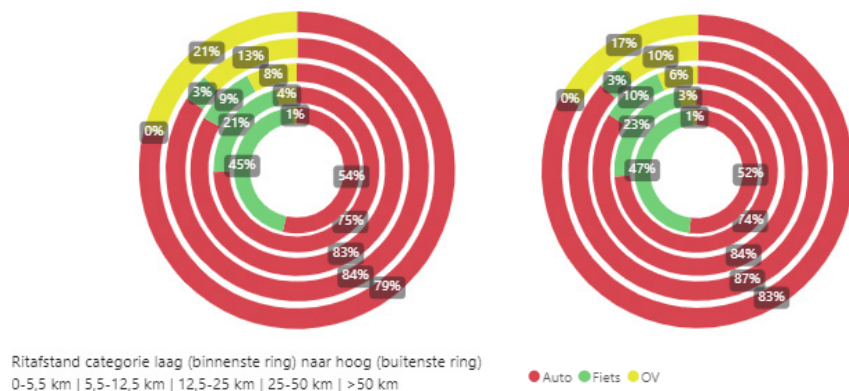
Het aantal **verplaatsingen met het openbaar vervoer** per etmaal binnen de gemeente Meierijstad is circa 2.400. De OV-relaties zijn voornamelijk gericht op Eindhoven (1.800), Den-Bosch (1.100) en Uden (1.000) (figuur 49).



Figuur 46: Aantal OV-verplaatsingen tussen en binnen gemeenten (bron: Staat van Mobiliteit Brabant)

Vervoerswijzekeuze

Figuur 50 geeft de vervoerswijzekeuze (modal split) in Meierijstad weer in de huidige situatie 2015-2017. Het figuur laat zien dat de auto de dominante vervoerswijze in Meierijstad is. Op de korte verplaatsingen (binnenste ringen) is het hogere aandeel fiets duidelijk waar te nemen.

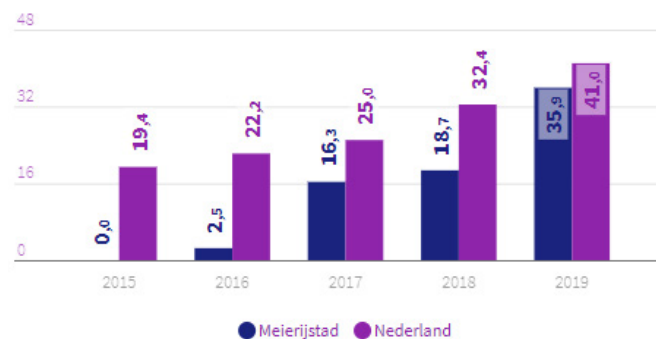


Figuur 47: Modal split 2015-2017 (links) en 2040 (rechts). Bron: Staat van Mobiliteit Brabant

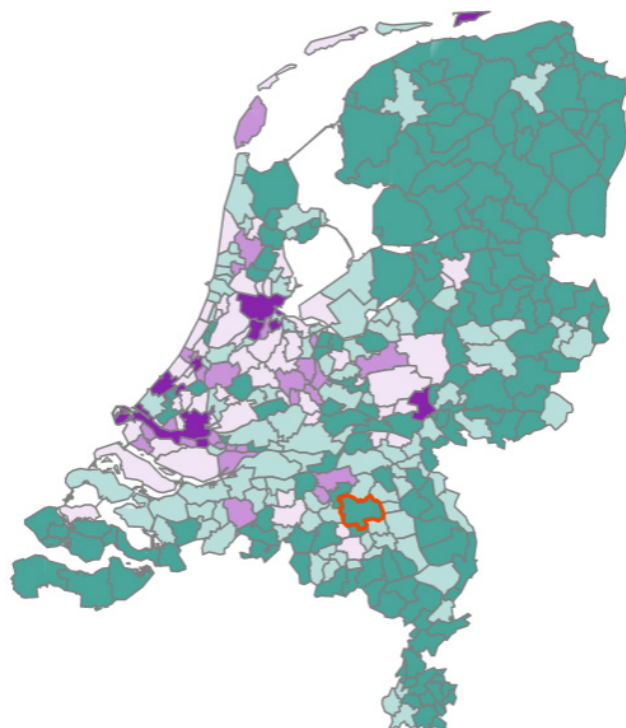
Duurzaamheid

In figuur 51 is het aantal **deelauto's** per 100.000 inwoners weergegeven voor de gemeente Meierijstad en Nederland. In de gemeente Meierijstad groeit het aantal deelauto's tussen 2015 en 2019 van 0,0 naar 35,9 per 100.000 inwoners (oa door aanschaf van 14 deelauto's als dienstauto door gemeente Meierijstad). In Nederland is een stijgende lijn van het aantal deelauto's te zien van 19,4 in 2015 tot 41,0 per 100.000 inwoners in 2019. Landelijke gebieden hebben een minder grote potentie voor autodelen. Het is vaak niet lonend voor commerciële aanbieders om deelauto's in kernen in een landelijk gebied neer te zetten.

In figuur 52 is het aantal (semi)publieke **laadpalen** per 1.000 inwoners van begin 2018 en medio 2020 weergegeven voor de gemeente Meierijstad. Het aantal (semi)publieke laadpalen in de gemeente Meierijstad ligt op 2,5 per 1.000 inwoners in Meierijstad ten opzichte van 3,6 laadpalen per 1.000 inwoners in Nederland. De **dekkingsdraad van de laadbehoefte** is in figuur 53 weergegeven voor 2020 en 2025. De dekkingsgraad is het aandeel elektrische auto's dat gebruik kan maken van een openbare laadpaal binnen 250 meter. In de gemeente Meierijstad is het aantal auto's dat gebruik kan maken van een openbare laadpaal binnen 250 meter laag met minder dan 15% in zowel 2020 als 2025.



Figuur 48: Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)



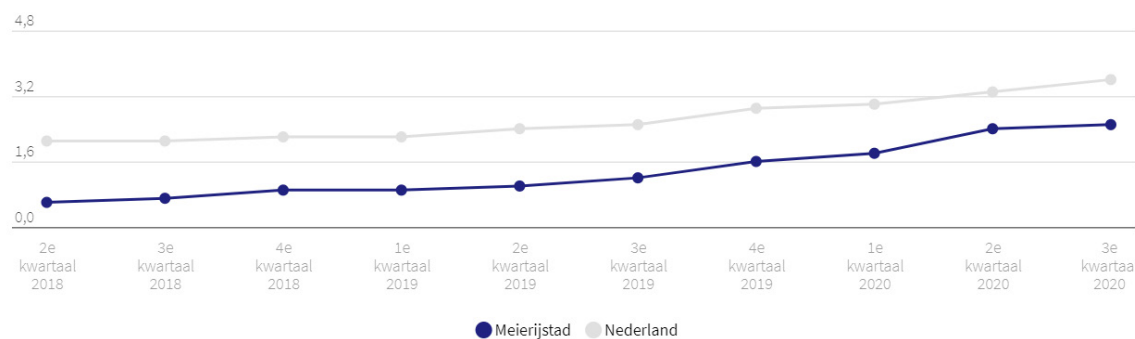
Figuur 49: Dekkingsgraad* laadbehoefte **2020**. Gemeenten in NL, % (bron: Overmorgen)



Figuur 50: Dekkingsgraad* laadbehoefte **2025**. Gemeenten in NL, % (bron: Overmorgen)

*De dekkingsgraad is het aandeel elektrische auto's dat gebruik kan maken van een openbare laadpaal binnen 250 meter.

● < 15% ● 15 - 30% ● 30 - 45% ● 45 - 60% ● ≥ 60% | □ Meierijstad



Figuur 51: Aantal (semi)publieke e-laadpunten in Meierijstad t.o.v. Nederland per 1.000 inwoners (bron: Klimaatsmonitor - Rijkswaterstaat)

Verkeersveiligheid

In deze paragraaf is ingegaan op de verkeersveiligheid in de gemeente Meierijstad.

Aantal ongevallen

In figuur 56 zijn de geregistreerde ongevallen tussen januari 2014 en december 2019 in de gemeente Meierijstad op de kaart weergegeven. Hoe groter de bol, hoe meer ongevallen er op die specifieke locatie hebben plaatsgevonden. De afloop (dodelijk, gewonden, letsel) is eveneens weergegeven op de kaart.

Kenmerken ongevallen

In figuur 57 zijn enkele kenmerken van de ongevallen in diagrammen weergegeven. Het gaat om de lichtgesteldheid, de periode op de dag, het aantal betrokkenen en het aard van het ongeval. Hierbij is onderscheid gemaakt in de ongevallen op de rijksweg (A50) en het onderliggend wegennet / N279. De meeste de ongevallen hebben bij daglicht plaatsgevonden. Op de A50 heeft 49% van de ongevallen bij daglicht plaatsgevonden ten opzichte van 59% op het onderliggend wegennet/N279. Op het hoofdwegennet hebben de meeste ongevallen tijdens de ochtendspits plaatsgevonden (21%). Op het onderliggend wegennet juist in de avond (21%). Personenauto's zijn veruit het vaakst betrokken bij de ongevallen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Op het hoofdwegennet binnen de gemeente Meierijstad komen kop/staart ongevallen het meest voor. In de periode van januari 2014 tot en met december 2019 zijn 211 kop/staart ongevallen geregistreerd. Op het onderliggend wegennet komen flank ongevallen het meest voor. In de periode van januari 2014 tot en met december 2019 zijn 576 flankongevallen geregistreerd in de gemeente Meierijstad.

Vergelijking met Nederlands gemiddelde

Figuur 58 laat het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners zien in Meierijstad en Nederland zien in de periode 2015-2019. Uit het figuur kan geconcludeerd worden dat aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners in Meierijstad lager ligt dan het Nederlands gemiddelde: 6,2 per 1.000 inwoners in Meierijstad t.o.v. 7,8 per 1.000 inwoners in Nederland.

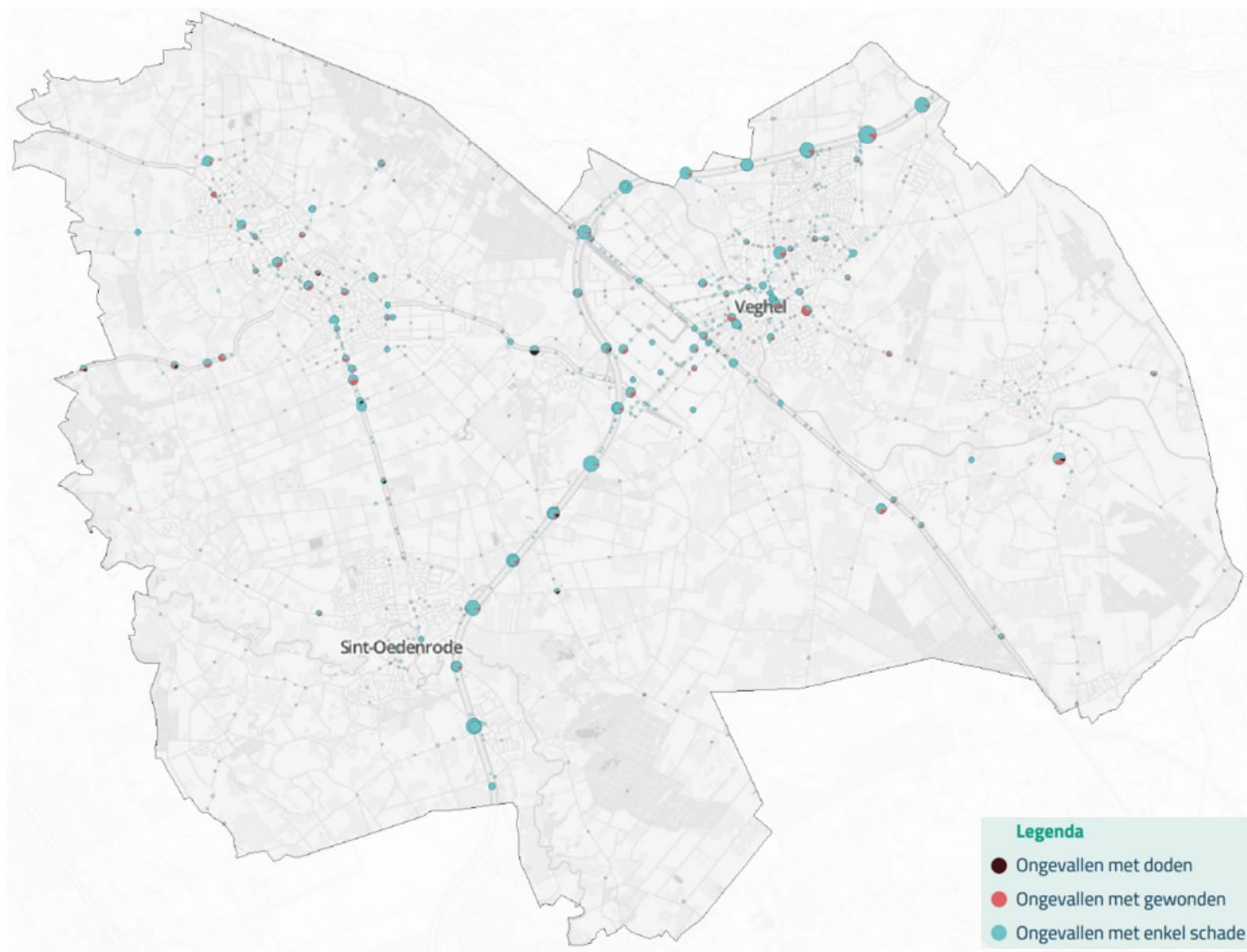
Risicolocaties

Royal HaskoningDHV heeft in februari 2021 een risicoanalyse verkeersveiligheid uitgevoerd voor de gemeente Meierijstad. Deze analyse leidt tot de volgende risicolocaties:

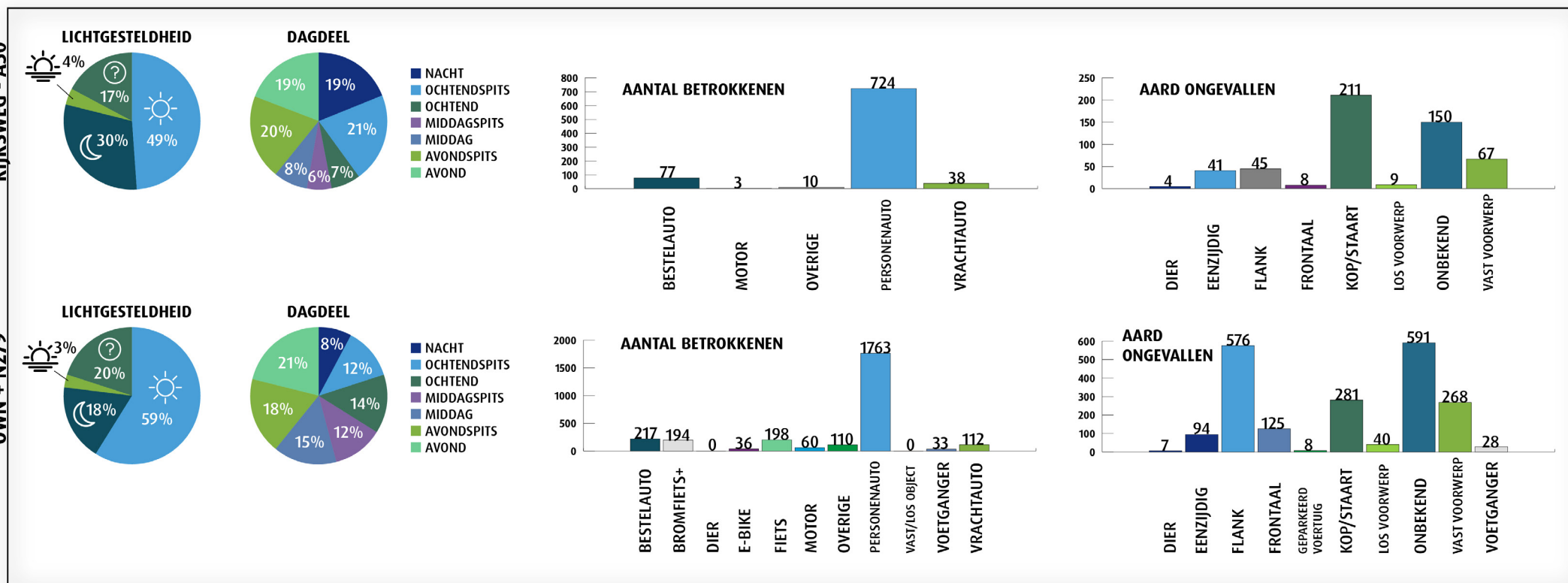
- Wilgenstraat in Veghel (ouderen, fiets, 30 km-weg)
 - Europalaan-Rooiseweg in Schijndel (30 km-weg)
 - Floralaan in Schijndel (30 km-weg, fietsers)
 - Koninginnelaan in Sint-Oedenrode (30 km-weg, fietsers)
 - De Steeg in Schijndel (fietsers en ouderen)
 - Oostelijke Randweg in Sint-Oedenrode (60 km-weg)
 - Ollandseweg in Sint-Oedenrode (60 km-weg)
 - Vogelenzang, Ham, Havelt in Veghel (30 en 60 km-weg)
 - Rotondes waarvan de vormgeving niet voldoet aan landelijke richtlijnen
- Naast infrastructuur zijn ook adviezen over educatie (voorlichting en campagnes) en handhaving opgenomen.

	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2016	478	116	5
2017	424	95	6
2018	371	88	3
2019	377	85	3
2020	272	73	7
totaal	1922	457	24

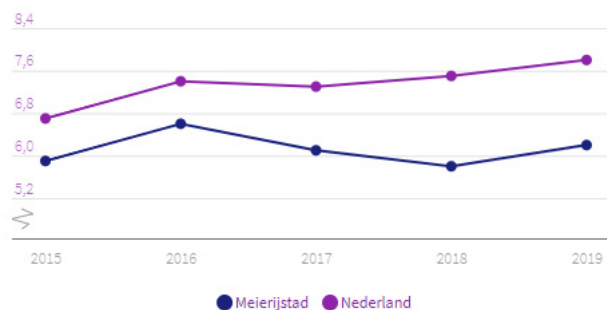
Figuur 52: Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers (bron: ViaStat 2016-2020)



Figuur 53: Ongevallen Meierijstad (bron: ViaStat, 2016-2020)



Figuur 54: Ongevallen Meierijstad (bron: ViaStat (bewerkt), 1 jan 2014 - 31 dec 2019)



Figuur 55: Verkeersongevallen per 1.000 inwoners (bron: BRON 2015-2019)



Bijlage 3: Ambities en opgaven

LANDELIJKE AMBITIES EN OPGAVEN

In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met landelijke ambities en opgaven:

- Strategisch verkeersveiligheidsplan
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets



Strategisch verkeersveiligheidsplan

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. **Overheden en maatschappelijke partijen zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid:** ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Dat betekent dat wegbeheerders een risicoanalyse maken voor het eigen wegennet. Op basis daarvan stellen alle betrokken partijen in de regio een gezamenlijk uitvoeringsprogramma op om die risico's te verminderen.

Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
2. Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
3. Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's

4. Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Nederland ziet zich gesteld voor een groot aantal maatschappelijke opgaven op het gebied van economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid en leefbaarheid. Groeiend fietsgebruik draagt mede bij aan het oplossen van deze urgente maatschappelijke opgaven. Het goed en veilig geleiden van deze groei en de bijbehorende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt beoogd een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor. Ambitie is meer en veiliger fietsgebruik in Nederland met 20% meer fietskilometers.

PROVINCIALE AMBITIES EN OPGAVEN

In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met provinciale ambities en opgaven:

- OV visie 2040
- Toekomstbeeld OV 2040
- Visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk
- Startnotitie Koersnota mobiliteit
- Visie Fiets in de Versnelling
- Brabants verkeersveiligheidsplan
- Provinciaal Verkeers- en vervoersplan
- N279 Veghel-Asten
- Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2020-2023



OV-visie 2040

Toekomstbeeld OV-Zuid zet in op tien actiepunten:

1. Volop ruimte voor de duurzame combinatie van (e-)fiets en collectief vervoer
2. 'Mobiliteit als dienst' door inwoners aan te wenden via 'mobiliteitsbundel'.
3. Samenwerking voor één efficiënt, aantrekkelijk en samenhangend collectief vervoer
4. Internationale connectiviteit via de topknooppunten in Breda, Eindhoven en Zuid-Limburg
5. Een snelle, directe verbinding naar de Randstad en andere aangrenzende stedelijke regio's
6. Een groot aantal frequente, directe regionale treinen in en tussen stedelijke regio's
7. Direct, snel en comfortabel collectief vervoer naar de steden
8. Een vraaggericht aanbod naar attractiepunten
9. Een clustering van wonen, werken en voorzieningen rondom aangename, multimodale knooppunten / stedelijke centra
10. Een grensoverschrijdend afsprakenpakket

Toekomstbeeld OV 2040

De opgave voor Noord-Brabant is een aantrekkelijk en robuust OV-netwerk:

- Versterk internationale verbindingen: hoogwaardige spoorverbindingen van Amsterdam via Breda naar Brussel, van Den Haag via Eindhoven naar Düsseldorf en van Eindhoven via Breda naar Brussel
- Verbeter de nationale verbindingen
- Vorm een kernnetwerk van regionale verbindingen: Vanaf middelgrote steden en grote kernen kun je binnen 20 minuten op een IC-station zijn
- Maak het spoor veiliger en zorg voor minder hinder voor de omgeving



Figuur 56: Toekomstbeeld OV (bron: OV Toekomstbeeld 2040)

Visie gedeelde mobiliteit is maatwerk

Relevante speerpunten van de provincie over OV en gedeelde mobiliteit zijn:

- Een passend aanbod voor alle reizigers realiseren samen met markt en samenleving.
- De provincie zorgt voor de doorontwikkeling van een goed hov-netwerk als basis voor mobiliteit als dienst en maakt nadrukkelijk gebruik van innovaties.
- De reis sluit naadloos aan op de wensen van reizigers ook over provincie-, concessie- en landsgrenzen heen.
- Gedeelde mobiliteit is voor alle reizigers. de provincie wil dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen te ontwikkelen om ook kleinere kernen bereikbaar te houden.
- Gedeelde mobiliteit moet zo duurzaam mogelijk zijn.

Startnotitie Koersnota mobiliteit

De Koers Mobiliteit stelt een aantal heldere doelen, geeft aan wat we willen bereiken in 2030, wat onze inzet daarin is en hoe we dat willen bereiken. De provincie richt zich op zes belangrijke maatschappelijke opgaven:

1. Gezonde en veilige leefomgeving
2. Energietransitie
3. Klimaatproof
4. Duurzame verstedelijking/vitaal platteland & mobiliteit
5. Duurzame concurrerende economie
6. Leefbaarheid

Visie fiets in de versnelling

Het stimuleren van het fietsgebruik staat centraal in verschillende Brabantse beleidsnota's. Het project 'Fiets in de Versnelling' is bedoeld om, samen met partners, het fietsbeleid vorm te geven. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende centrale vraag: 'Op welke wijze kan de provincie Noord-Brabant samen met haar partners het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid?'

Brabants verkeersveiligheidsplan

Het Brabants verkeersveiligheidsplan is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030). In navolging van het SPV gaan we in Brabant de komende jaren aan de slag met een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat we maatregelen nemen op plaatsen en in situaties waar we als partners risico's zien. Doordat de cijfers over verkeersongevallen een ongewenste trend laten zien en omdat het verkeer verandert, is de aanpak vernieuwd. De succesvolle maatregelen uit het vorige plan zijn aangehouden. Daar zijn de volgende nieuwe maatregelen aan toegevoegd:

1. Verbetering van de verkeersongevallendata
2. Aanpak infrastructuur
3. Aanpak gericht op fiets en normvervaging
4. Samenwerking met maatschappelijke partners en bedrijfsleven
5. Vergroten verantwoordelijkheidsbesef bij Brabanders

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

In het Verkeers- en vervoersplan (PVVP) geeft de provincie haar visie op verkeer en vervoer in Brabant. De provincie gaat in het plan uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering. Mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. De provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer.

N279 Veghel-Asten

De provincie Noord-Brabant, de gemeenten Meierijstad, Helmond, Laarbeek, Gemert-Bakel, Asten en Deurne, Waterschap Aa en Maas en Rijkswaterstaat werken samen aan de deelopgave N279 Veghel-Asten. Het doel is het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dat is essentieel voor de economische kracht van Zuidoost-Brabant en vergroot de leefbaarheid. Dit wordt gerealiseerd door:

- De aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen;

- De N279 blijft grotendeels 2x1-baans. De weg wordt zo aangelegd dat een eventuele verbreding naar 2x2 op termijn zonder veel extra investeringen mogelijk is;
- Een omleiding om de wijk Dierdonk;
- Uitbreiding van het huidige tracé bij Veghel naar 2x2 rijstroken met gelijkvloerse aansluitingen.

Bestuursakkoord Provincie Noord-Brabant 2020-2023

Relevante opgaven uit het bestuursakkoord zijn de volgende:

- Kiezen voor slimme oplossingen mobiliteit (smart mobility) waar het kan en verbeteringen aan de infrastructuur waar het moet
- Verkeersveiligheid blijft een absolute prioriteit
- Schaa sprong in het openbaar vervoer (OV): meer snelle betrouwbare busverbindingen (Bravo-direct) en betere verbinding vanuit dorpen en kernen naar het stedelijk netwerk (Bravo-flex) en bedrijventerreinen
- Ervaren concessie OV West-Brabant inzetten voor Oost-Brabant
- Mobiliteitsdeal met Meierijstad
- Investeren in datagedreven mobiliteitsbeleid
- Samenwerken met gemeenten aan regionale mobiliteitsplannen met gezamenlijke investeringen en een gezamenlijke lobby richting het Rijk
- We houden het tempo zo hoog mogelijk bij grote projecten als A50, N279
- Tot 2050 moeten er 175.000 tot 200.000 extra woningen gebouwd worden
- Inzetten op kwalitatief hoogwaardige en toekomstbestendige werklocaties
- Tegengaan leegstand vrijkomende agrarische gebouwen
- Luchtkwaliteit in Brabant voortdurend te verbeteren
- Versnelde realisatie Natuurnetwerk Noord-Brabant en bijbehorende Ecologische VerbindingsZones
- Realiseren een klimaatadaptieve en waterrobuuste inrichting met bijbehorend gebruik
- CO2-uitstoot is in Brabant in 2030 met minstens 50% gereduceerd

Provinciale visie Brabantse Vaarwegen 2004-2050

Provincie wil het vervoer over water verder verbeteren en voor de toekomst waarborgen. In dit kader is de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en Den Bosch opgewaarderd voor vaarklasse IV schepen, is de Zuid-Willemsvaart bij Den Bosch omgeleid. Voor het eindbeeld 2050 is opgenomen dat de belangrijkste Brabantse economische centra over water ontsloten moeten zijn door een klasse IV vaarweg of hoger. Concreet is genoemd vanaf Veghel tot aan Helmond opwaarderen tot een klasse IV vaarweg.

11.1 Regionale ambities en opgaven

In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met regionale ambities en opgaven:

- Programma "slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen"
- Regionale opgaven Noordoost-Brabant
- Mobiliteitsaanpak A50 Eindhoven-Nijmegen
- A2 Randweg Eindhoven
- Samenwerkingsagenda overheden Noordoost-Brabant



Programma "slimme en duurzame bereikbaarheid voor iedereen":

- Uitbouw van het HOV-netwerk, in het bijzonder knooppunt 's-Hertogenbosch en van en naar Uden/Veghel
- Behoud bereikbaarheid voorzieningen vanuit de dorpen
- Slimme multimodale bereikbaarheid van de belangrijkste werklocaties, samen met bedrijfsleven inzetten op een zo duurzaam mogelijk (forenzen) verkeer
- Uitwerking van het klimaatakkoord mobiliteit (zero emissie-binnensteden en laadpalen)
- Schaa sprong fiets, realisatie van het snelfietspadennetwerk, de toeleidende infrastructuur en gedrag
- Basis op orde qua verkeersveiligheid, uitwerking van het brabantse verkeersveiligheids programma 2020-2024 op basis van de risicogestuurde aanpak

Regionale opgaven Noordoost-Brabant

- Verduurzamen van de mobiliteit; een regiobrede opgave
- 's-Hertogenbosch, dé regionale mobiliteitshub voor internationale bereikbaarheid van Noordoost-Brabant.
- Bedrijventerrein Veghel Zuid-West goed bereikbaar
- Voorzieningen blijven voor iedereen bereikbaar

Mobiliteitsaanpak A50 Eindhoven-Nijmegen

Met de strategische agenda en de mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 willen we komen tot:

- Versterken connectiviteit tussen de stedelijke centra
- Versterken van de toegang tussen de stedelijke centra
- Toekomstvast autobereikbaarheid bieden
- Automobilititeit verduurzamen
- Doorbraak bereiken in het bieden van een multimodaal alternatief gericht op suburbane kernen
- Balans vinden in de regionale ontwikkeling van de logistieke sector

A2 Randweg Eindhoven

Brainport Eindhoven omvat een ecosysteem van een bedrijfsleven met wereldmarktleiders, toonaangevende kennisinstellingen, R&D (onderzoek en ontwikkeling) en toeleveranciers. Bedrijventerrein De Run in Veldhoven en enkele omliggende economische toplocaties in de Brainport regio groeien snel. Dit heeft positieve invloed op onder andere de economie in het gebied. Het betekent ook dat de bereikbaarheid, met name op en rondom de Randweg A2/N2 en de A50 bij Eindhoven, steeds meer onder druk komt te staan. Daarom werken we aan een pakket van kortetermijnmaatregelen, waaronder:

- Aanleg van snelfietsroutes;
- Bus over de vluchtstrook op de A50;
- Verbeteren van de aansluitingen van de A50 en de N2 Randweg;
- Optimaliseren van het knooppunt Leenderheide;

- Ontwikkeling van mobiliteitshubs op strategische locaties in de regio;
- Extra inzet op de werkgeversbenadering.

Samenwerkingsagenda overheden Noordoost-Brabant

Omgaan met én inspelen op veranderingen vormen de rode draad in de nieuwe Samenwerkingsagenda. Die bestaat uit vijf hoofdpogaven:



Figuur 57: Vijf hoofdpogaven Samenwerkingsagenda (bron: Samenwerkingsagenda overheden Noordoost-Brabant)

LOKALE AMBITIES EN OPGAVEN

In de opmaak naar de multimodale netwerkvisie is rekening gehouden met bestaande opgaven en ambities uit onderstaande studies:

- Verkeersplannen en structuurvisies voormalige gemeenten
- Mijlpalen van Meierijstad 2017-2022
- Duurzaamheidsvisie Meierijstad, Visie recreatie en toerisme Meierijstad
- Bedrijventerreinenvisie Meierijstad
- Gezondheidsbeleid Meierijstad
- Verkenning havengebied Veghel
- Propositie bereikbaarheid Meierijstad
- N279 strategie en aanpak



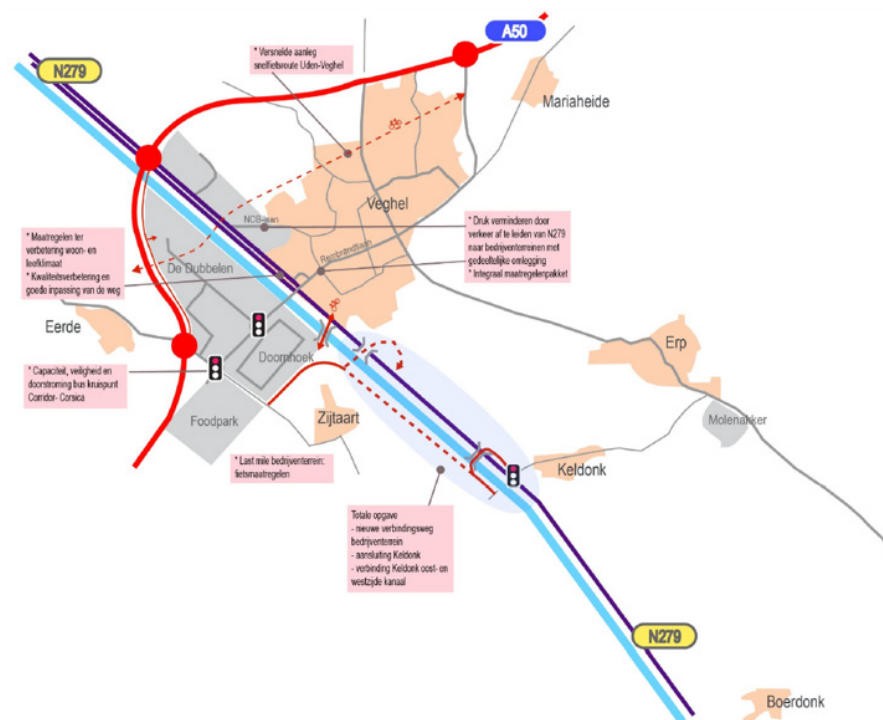
Verkenning havengebied Veghel (Panteia, 2021)

Uit het onderzoek naar het havengebied Veghel zijn drie hoofdlijnen gebleken die ingaan op toekomstbestendigheid en verduurzaming. Het gaat om:

- Modal shift binnenvaart: meer vervoer over water, minder over de weg. Hier liggen kansen als grondstofstromen meer gebundeld kunnen worden, maar ook als er een duidelijke vraag om meer opslag ligt. Financiële prikkels of landelijke maatregelen spelen daar een aanvullende rol bij.
- Toename van economische activiteit is mogelijk op leisurebedrijvigheid en voor de industrie. Enerzijds is leisure in de Oude Haven voor de hand liggend als industrie hiervoor plaats zou maken. Anderzijds is behoud van de robuustheid door de huidige industriële diversiteit van groot belang voor de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan ruimte voor 'containerisering', (combinatie) opslag, eventuele kaveluitgifte richten en mogelijke innovatie-investeringen.
- Vergroening van de binnenvaart door meer in te zetten op nieuwe en herwinbare energie, meer voorzieningen voor elektriciteit en samenwerking tussen bedrijven en ook de productie- en transportketen buiten Veghel bij elkaar brengen op verduurzaming.

N279 Strategie en aanpak (Goudappel Coffeng, mei 2019). Filosofie:

- Extern verkeer van en naar bedrijventerrein niet naar binnen brengen, maar juist naar buiten
- Verkeer woongebied en centrum Veghel via korte routes naar N279 en A50
- Maak oplossingen passend bij het probleem



Figuur 58: N279 Strategie en aanpak (bron: Goudappel Coffeng, mei 2019)

MOBILITEITSOPGAVE

BEREIKBAARHEID MEIERIJSTAD



Figuur 59: Bereikbaarheid Meierijstad. Een betekenisvol Brabant en een ondernemend Meierijstad (maart 2019).
Propositie in het kader van de verkiezingen van Provinciale Staten.





Bijlage 4: Invulling scenario's en analyses verkeersmodel

Om de huidige knelpunten op te lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn maatregelen op regionaal en lokaal niveau voor de verschillende modaliteiten nodig. Deze maatregelen zijn gebundeld in een basispakket en twee onderscheidende scenario's die beschreven zijn in deze bijlage, ondersteund met kaartmateriaal. Het basispakket en de scenario's zijn doorgerekend met het verkeersmodel. De verkeerseffecten van het basispakket en de twee scenario's zijn opgenomen in deze bijlage.

Basispakket

Om de huidige knelpunten (pre corona) op te kunnen lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn ingrepen op regionaal en lokaal niveau nodig. Deze ingrepen zijn gebundeld in een basispakket van maatregelen voor verschillende modaliteiten. **Het basispakket draagt bij aan de ambitie om aan een prettige en veilige leefomgeving te werken. Daarnaast zorgt het basispakket voor een multimodale bereikbaarheid van het gebied.** Het basispakket omvat een pakket van no-regret maatregelen die op de kaart zijn weergegeven.

(Multimodaal) bereikbare bedrijven

Met bijna 45.000 arbeidsplaatsen in toonaangevende (inter)nationale bedrijven in food, feed en logistiek en in het midden- en kleinbedrijf, is Meierijstad een regionaal economisch centrum. Meierijstad behoort tot de top van de zakensteden in Nederland. Meierijstad streeft naar optimale bereikbaarheid en wil economisch sterke en aantrekkelijke winkelcentra met respect voor de eigen identiteit van de verschillende kernen. **Het scenario draagt bij aan de ambitie om aan een economisch vitale stad te werken.** Het scenario omvat een pakket van maatregelen die op de kaart zijn weergegeven.

Duurzame en gezonde mobiliteit

Meierijstad heeft een voorbeeldfunctie op het terrein van duurzaamheid en draagt dit actief uit. Meierijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In Meierijstad gaan we uit van het begrip positieve gezondheid en zetten in op leefstijlverbetering. **Dit scenario sluit aan bij de ambitie om aan een duurzame en gezonde stad te werken door het stimuleren van een modal shift van auto naar duurzame vervoerswijzen.** Het scenario omvat een pakket van maatregelen die op de kaart zijn weergegeven. In dit scenario wordt in Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode waar mogelijk parkeren van de centrale pleinen gehaald en zoveel mogelijk verplaatst naar de randen van de centra.

Niet-locatiegerelateerde maatregelen

Onderstaande niet-locatie specifieke maatregelen zijn opgenomen in het basispakket:

- Aanpakken inrichting schoolomgeving: maatwerk per school
- Verbeteren fietsparkeren in de centra
- Goede, veilige, vergevingsgezinde en verlichte fietspaden
- Schaalsprong fiets (zoals: deelfietsen, fietsparkeren): meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Goede kwaliteit van het trottoir
- Logische op- en afdalingen trottoir
- Verkeersveilige voetgangersoversteken
- Hoogwaardige halte voorzieningen (zoals: overdekte haltes, fietsenstallingen)
- Werkgeversbenadering: stimulering van duurzame mobiliteit
- Fietsstimulering
- Ondersteuning mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid
- Ondersteunen mobiliteitsinitiatieven
- Slimme VRI's (prio langzaam verkeer)
- Deelsystemen
- Mobility As A Service (Maas)
- Netwerk van hubs met hoogwaardige voorzieningen (zoals: kluisjes, deelfietsystemen, elektrische laadpunten)
- Pilot collectief vervoer Uden/Veghel-Eindhoven

"Om de huidige knelpunten (pre corona) op te kunnen lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn ingrepen op regionaal en lokaal niveau nodig."

BASISPAKKET

AUTO 🚗

Verbindingen: ...

- Verbinding N279 en Rembrandtlaan/Corridor (1.1)
- N622 Ronde Vlagheide-Eerdebaan & verkeersstructuur Duin 3 (1.2)

Verbeteren doorstroming: 🚗

- A50 (1.3)
- Inframaatregelen aansluitingen 9, 10 en 11 (A50) (1.4)

Verbeteren verkeersveiligheid: ⚠️

- N637: De Wit en kruising met de Heiweg (1.5)
- Rotondes Corridor Veghel (1.6)
- Wilgenstraat/Stationsstraat/Gasthuisstraat (1.7)
- Stationsstraat (1.8)
- Pastoor van Haarenstraat in Mariaheide (1.9)
- Lieshoutsedijk in Sint-Oedenrode (1.10)

Afstemmen functie, vormgeving en gebruik: 🚗

- Koninginnelaan (1.11)
- Floralaan Schijndel: (1.12)
- Ollandseweg (1.13)
- 60km-zone ten noorden van Eerde (1.14)
- Kapelstraat in Eerde (1.15)
- Wijbosseweg (1.16)
- De Steeg Schijndel bibeko tussen rotonde en 30 zone (1.17)
- Weg Nijnsel - Mariahout bubeko ETW 60 (1.18)
- Rotonde Schijndel met Het Hooghekke (1.19)

FIETS 🚲

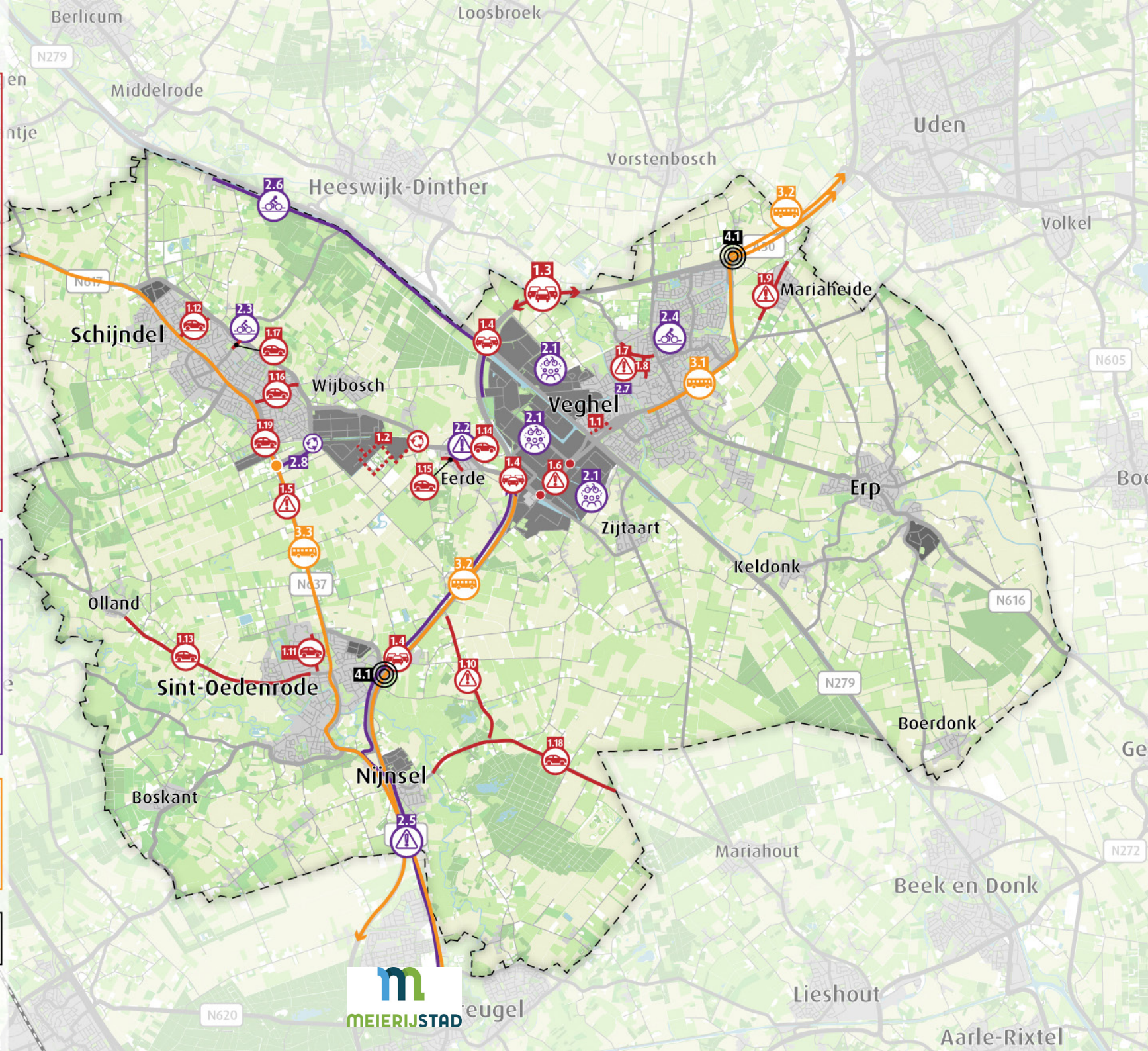
- Last mile bedrijventerreinen en Noordkade met deelfiets (2.1)
- Verkeersveiligheid fiets Eerdebaan verbeteren (2.2)
- Ongelijkvloers voor fietsers De Steeg (2.3)
- Fietspaden De Bunders verbeteren (2.4)
- Oplossen veiligheidsknelpunten fietsverbinding Veghel/Sint-Oedenrode/Son/Eindhoven (2.5)
- Verlichting fietspad Veghel-Den Bosch (2.6)
- Fietsbrug over Aa (2.7)
- Fietsverbinding langs Structuurweg tussen Wijbosch/Duin/Leeuwenhoek/Rooiseweg. Incl. rotonde Structuurweg-Van Leeuwenhoekweg met tak naar Hooghekke. (2.8)

OPENBAAR VERVOER 🚌

- Verbeteren OV-verbinding Veghel - Nijmegen (3.1)
- Bus op vluchstrook (A50 Veghel aansluiting Eerde-Eindhoven en Veghel aansluiting Mariaheide-Uden N264) (3.2)
- Opwaarderen HOV lijn Eindhoven-Sint-Oedenrode-Schijndel-Den Bosch + bushalte Structuurweg Schijndel bij Duin(in onderzoek) (3.3)

KNOOPPUNTEN 📍

- Mobiliteitshubs: A50 afslag Sint-Oedenrode en A50-t Ven (benutten bestaande parkeercapaciteit auto en fiets) (4.1)



(MULTIMODAAL) BEREIKBARE BEDRIJVEN

AUTO 🚗

Verbindingen: ...

- Verbinding Middegaal - Vorstenboschweg (1.1)
- Parallelstructuur A50: lange parallel N264 - Eerdsebaan (1.2)
- Extra ontsluiting op parallelstructuur (De Dubbelen) (1.3)
- Nieuwe verbinding N279 (bij Keldonk) - Doornhoek (1.4)
- Verbinding De Amert - De Dubbelen (1.5)

Overig:

- De Steeg: GOW (1.6)
- Doorstroming rotondes Structuurweg (1.7)
- Noordelijke- en oostelijke randweg Sint-Oedenrode 70 of 80 km/u (1.8)

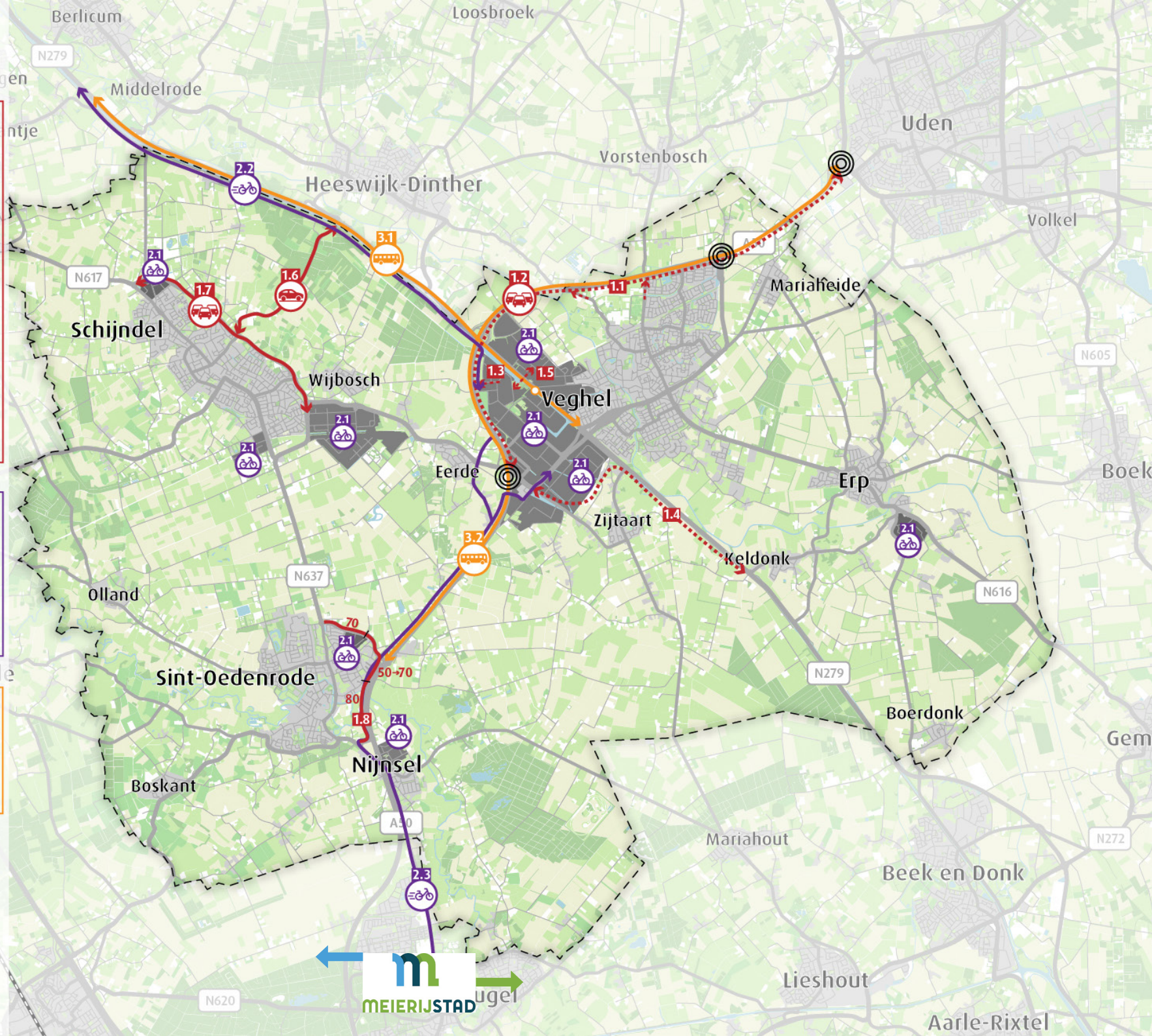
FIETS 🚲

- Fietsinfrastructuur verbeteren bij bedrijventerreinen: 30 km/h zones met fietsstroken - vrijliggend fietspad waar mogelijk (2.1)
- Snelfietsroute Veghel/Den Bosch (2.2)
- Snelfietsroute Veghel/Sint-Oedenrode/Son/Eindhoven (2.3)

OPENBAAR VERVOER 🚌

- Extra OV-verbinding Veghel/Den Bosch. Behoud lijn 158/306 (3.1)
- Bus Rapid Transit Eindhoven station/Veghel (2x)/Uden afrit Volkel/Nijmegen station. Behoud lijn 305/157 (3.2)

* bedrijventerreinen met meer dan 300 banen zijn in donkergrijs uitgelicht op de kaart



DUURZAAM & GEZOND

AUTO

- A50 2x3 met snelheid 80 km/u (1.1)
- Rotonde Eerdsebaan Zandvliet (1.2)

FIETS

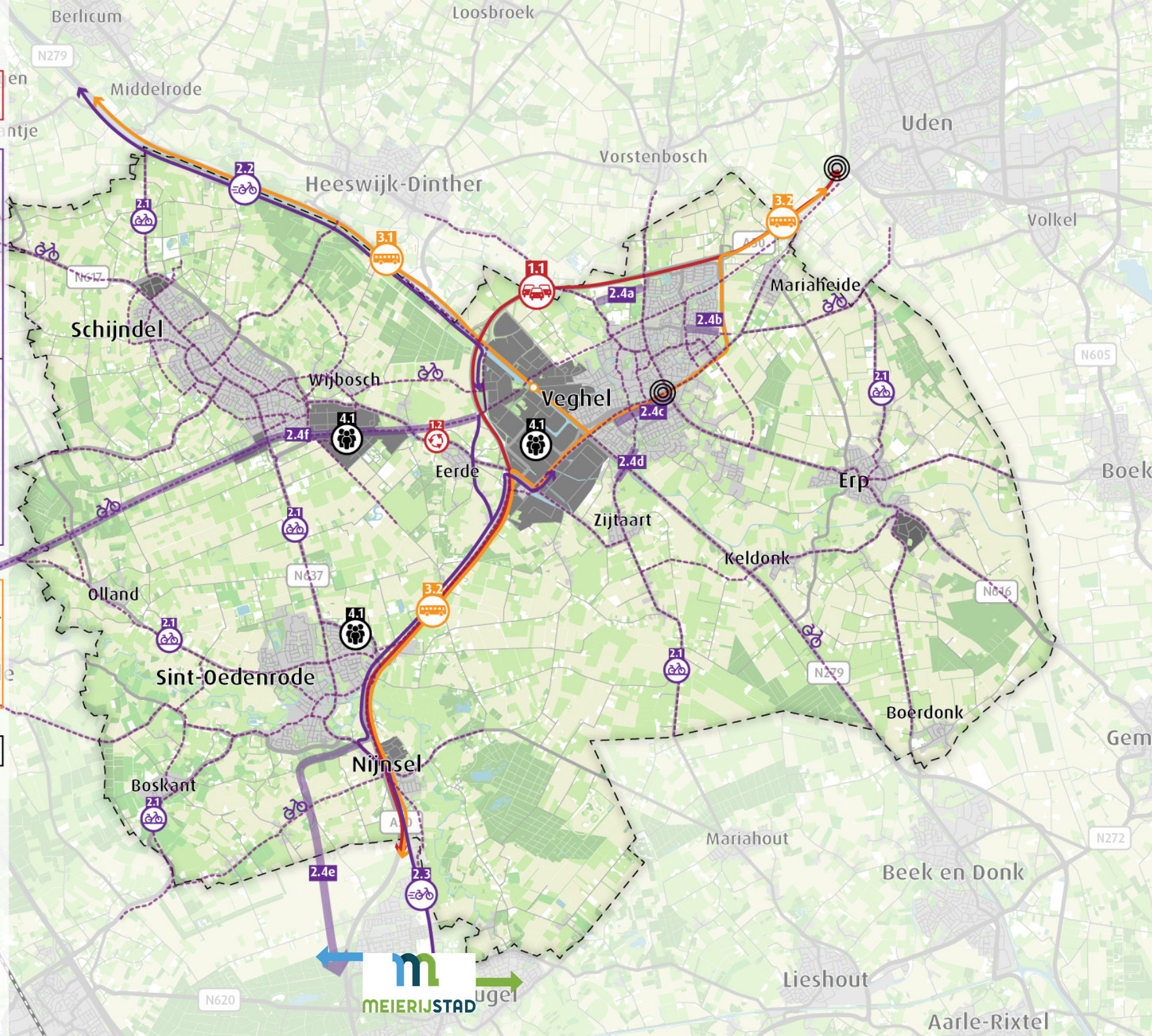
- Investeren fietsnetwerk gemeente: kwaliteitsniveau op peil brengen (2.1)
- Snelfietsroute Veghel/Den Bosch (2.2)
- Snelfietsroute Veghel/Sint-Oedenrode/Son/Eindhoven (2.3)
- Ontbrekende schakels realiseren (2.4)
- 2.4a: fietspad Middegaal-Vorstenboschweg
- 2.4b: fietsroute Populierlaan - Udenweg (via Langedonk / Bunderspark)
- 2.4c: fietsroute Erpseweg - De Leest (parallel aan Corridor Veghel)
- 2.4d: fietsbrug Zijtaart
- 2.4e: fietsroute Nijnsel - Son en Breugel
- 2.4f: Ontsluiting industrie Schijndel en kern Eerde in combinatie met snelfietsroute Boxtel

OPENBAAR VERVOER

- Extra OV-verbinding Veghel/Den Bosch. Behoud lijn Schijndel 158 / 306. (3.1)
- Bus Rapid Transit Eindhoven/Veghel/Uden/Nijmegen. Behoud lijn 305/157 (3.2)

GEDRAG

- Werkgeversbenadering (4.1)



VERKEERSEFFECTEN MAATREGELPAKKETTEN

Indicatoren

Met het Regionaal Verkeersmodel Noordoost Brabant (BBMA2018 update Veghel) is onderzocht wat de effecten zijn van de maatregelpakketten op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid in de gemeente Meierijstad. Hiervoor zijn met het verkeersmodel de volgende indicatoren berekend per pakket:

Indicator	Zegt iets over:
Effect op <u>verkeersintensiteiten</u>	Bereikbaarheid, leefbaarheid
Effect op reizigersaantallen op OV-assen	Bereikbaarheid
Effect op voertuigkilometers	Duurzaamheid/gezondheid, leefbaarheid
Effect op voertuigverliesuren	Bereikbaarheid
<u>Modal split</u>	Duurzaamheid/gezondheid
Effect op bereikbaarheid per fiets	Bereikbaarheid, duurzaamheid/gezondheid, leefbaarheid
Effect op bereikbaarheid per OV	Bereikbaarheid, duurzaamheid/gezondheid, leefbaarheid
Effect op bereikbaarheid per auto	Bereikbaarheid

Om de pakketten goed met elkaar te kunnen vergelijken zijn de resultaten van de modelstudie eerst per indicator beschreven.

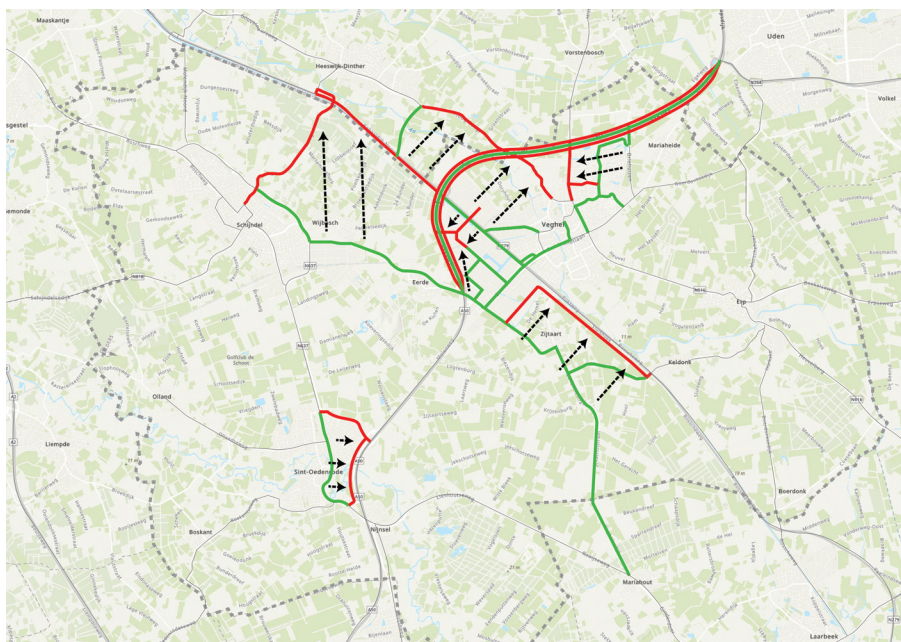
Effect op verkeersintensiteiten

De grootste verkeerseffecten bij het pakket **(Multimodaal) bereikbare bedrijven** bevinden zich op en rondom de A50 ter hoogte van Veghel (figuur 63). Dit komt in belangrijke mate door de nieuwe parallelstructuur tussen aansluiting 10 Eerde en aansluiting 13 Volkel. Door de parallelstructuur wordt het doorgaande verkeer tussen deze aansluitingen gescheiden van het bestemmingsverkeer en verkeer van/naar de N279. Uit de modelstudie blijkt dat circa 50% van het verkeer op de A50 valt in de eerste categorie doorgaand verkeer en 50% in de tweede categorie overig verkeer. Dit heeft als gevolg dat ongeveer de helft van het verkeer op de A50 'verschuift' van de hoofdrijbaan naar de parallelstructuur, waardoor de hoofdrijbaan aanzienlijk beter kan doorstromen. Omdat de parallelweg enkel tussen aansluiting Eerdsebaan en Uden ligt, is er geen bovenregionale aantrekkingskracht op de A50. De verwachte

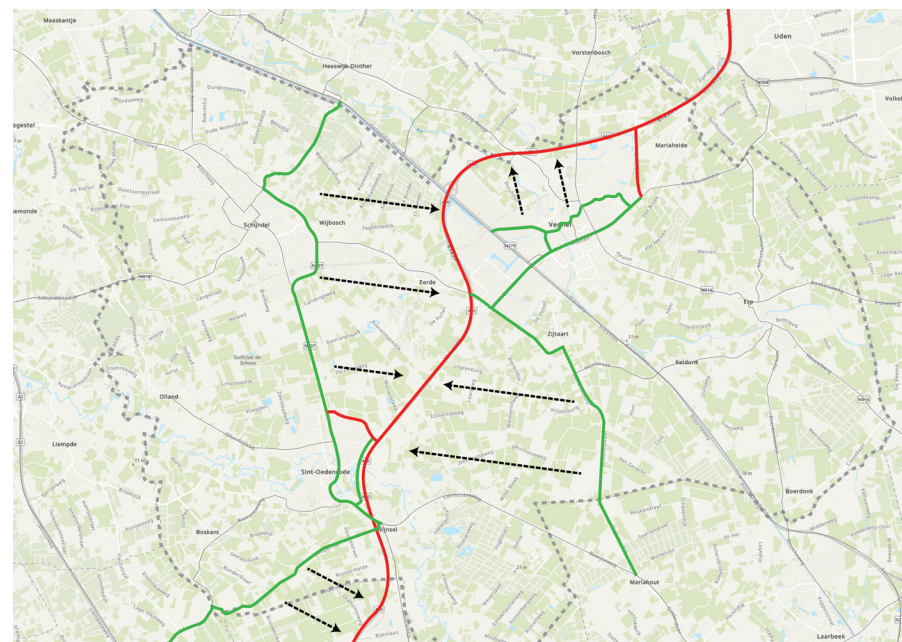
verkeersintensiteiten op de parallelweg liggen rond de 20.000 motorvoertuigen per rijrichting. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of één rijstrook per rijrichting voldoet of dat er twee rijstroken per rijrichting nodig zijn.

De parallelstructuur heeft meer aansluitingen dan de A50 momenteel heeft. Hierdoor kan het verkeer aansluitingen gebruiken die dicht bij hun herkomst/bestemming liggen, waardoor er minder verkeer over het onderliggend wegennet rijdt. Uitgedrukt in verkeersaantallen leidt dit tot afnames op het OWN in het centrum van Veghel en toenames op de toeleidende routes naar de nieuwe toe- en afritten. De overige verkeerseffecten op het OWN zijn toe te schrijven aan andere losse maatregelen:

- Opwaarderen Steeg naar 80 km/uur GOW: Leidt tot een verschuiving van verkeer op de Eerdsebaan (-) naar de N279/Steeg (+)
- Nieuwe verbinding De Dubbelen - De Amert over kanaal: Heeft in dit scenario nauwelijks effect; Dit komt doordat de nut en noodzaak van deze maatregel grotendeels komt te vervallen doordat de nieuwe aansluiting van bedrijventerrein De Dubbelen op de parallelstructuur.
- Opwaarderen noordelijke/ oostelijke Randweg St Oedenrode naar 70/80 km/uur: Leidt tot een verschuiving van verkeer door de kern van St Oedenrode naar de Randweg.
- Verbindingsweg N279 tussen Doornhoek en de N279 (aansluiting Keldonk): Verbindingsweg N279 geeft een verschuiving van het verkeer op de route door Zijtaart naar de verbindingsweg N279.



Figuur 60: Verkeersverschuivingen als gevolg van maatregelen "(multimodaal) bereikbare bedrijven"



Figuur 61: Verkeersverschuivingen als gevolg van maatregelen "gezonde en duurzame mobiliteit"

Het pakket **Gezonde en duurzame mobiliteit** heeft een aanzienlijke verkeerstoename over de gehele A50 tot gevolg (figuur 64). Door de verbreding trekt de A50 ongeveer 6.000 motorvoertuigen per werkdag meer aan. Dit is deels door een verschuiving van bovenregionaal verkeer, maar ook deels door een verschuiving van verkeer op het onderliggend wegennet. Bijvoorbeeld op de Corridor in Veghel, de Steeg, de Schijndelseweg en Zondveldstraat en de Hoogstraat nemen de verkeersintensiteiten af door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding van de A50.

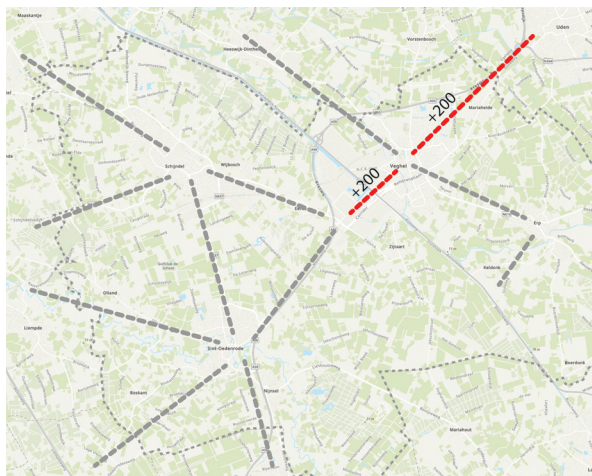
Effect op reizigersaantallen OV

In het **basispakket** leidt de verbetering van de OV-verbinding Veghel-Nijmegen tot een toename van circa 200 reizigers per dag (+5-10%) op het traject tussen Veghel en Uden (figuur 65). De bus op de vluchstrook langs de A50 tussen Veghel en Eindhoven zorgt voor een meer betrouwbaarheid reistijd, maar leidt in het verkeersmodel niet tot extra reizigers. De vraag is wel in hoeverre verkeersmodel in goed staat is om het effect van meer betrouwbaarheid in reistijd in beeld te brengen. Bovendien leidt de verbreding van de A50 in dit scenario al tot een betere doorstroming op de A50, waardoor de bus op de vluchstrook minder concurrerende is met de auto.

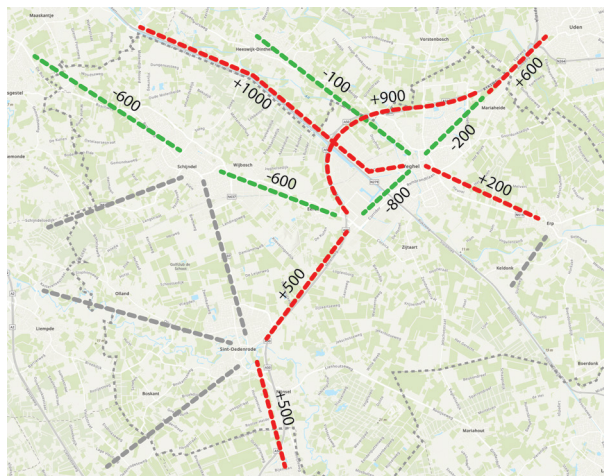
In het pakket **(Multimodaal) bereikbare bedrijven** trekt de directe busverbinding tussen Veghel en Den Bosch ongeveer 1.000 reiziger per dag (figuur 66). Hiervan is wel circa 70% afkomstig uit concurrerende buslijnen tussen Veghel en Den Bosch. Ook neemt het aantal busreizigers tussen Erp en Veghel toe met ongeveer 200 per

dag (+20%). De BRT Eindhoven – Veghel – Nijmegen via de A50 zorgt voor een toename van circa 500 reizigers tussen Eindhoven en Veghel (+15%) en 500 reizigers tussen Veghel en Uden (+15%).

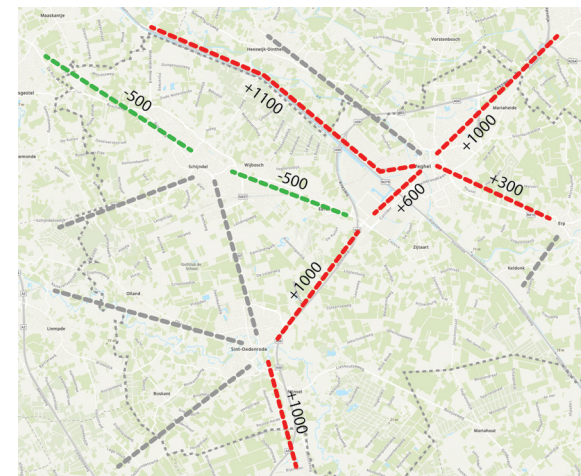
De directe busverbinding tussen Veghel en Den Bosch heeft in het pakket **Gezonde en duurzame mobiliteit** ongeveer dezelfde aantrekkingskracht als het pakket '(Multimodaal) bereikbare bedrijven', hoewel er in dit pakket iets minder afname van reizigers te zien is op de concurrerende buslijnen tussen Veghel en Den Bosch. De BRT Eindhoven – Veghel – Nijmegen via de kern van Veghel heeft een grotere reizigerspotentie dan de variant uit het pakket '(Multimodaal) bereikbare bedrijven'. De verwachte verkeersafname op de Corridor / Rembrandtlaan / Udenseweg en Veghel is echter niet voldoende om één rijstrook op te offeren voor een busbaan zonder capaciteitsprobleem voor het autoverkeer (zie figuur 67).



Figuur 62: Effect maatregelen basispakket op reizigersaantallen OV



Figuur 63: Effect maatregelen "(multimodaal) bereikbare bedrijven" op reizigersaantallen OV



Figuur 64: Effect maatregelen "gezonde en duurzame mobiliteit" op reizigersaantallen OV

Effect voertuigkilometers

In onderstaande tabel zijn de effecten op voertuigkilometers binnen de gemeente Meierijstad weergegeven voor autoverkeer en vrachtverkeer. In het **Basispakket** is enkel een afname van voertuigkilometers te zien op 80 km/uur wegen. Dit komt door de snelheidswijziging op de Taylorburg van 70 km/uur naar 50 km/uur. In het pakket **(Multimodaal) bereikbare bedrijven** zijn afnames te zien op 60 km/h wegen in het buitengebied en 50 km/h wegen binnen de bebouwde kom. Dit is een effect van de parallelstructuur. Op industriewegen is een toename van voertuigkilometers te zien, wat komt door een hoger gebruik van toeleidende wegen naar de nieuwe aansluiting bij de parallelstructuur bij De Dubbelen. Het pakket **Gezonde en duurzame mobiliteit** leidt tot een afname van voertuigkilometers op 30 km/u, 60 km/u en 70 km/u wegen maar toename op de 80 km/u en 100 km/u wegen. Dit is het effect van de verbreding van de A50.

Voertuigkilometers auto	Referentie	Basispakket	(Multimodaal) bereikbare bedrijven	Gezonde en duurzame mobiliteit
Autowegen en snelwegen (80-100)	100%	100%	102%	107%
ETW <u>bubeko</u> (60)	100%	100%	94%	95%
GOW <u>bibeko</u> (70)	100%	93%	102%	92%
GOW <u>bibeko</u> (50)	100%	101%	93%	98%
Industriestraat	100%	99%	120%	91%
ETW <u>bibeko</u> (30)	100%	100%	99%	96%

Voertuigkilometers vracht	Referentie	Basispakket	(Multimodaal) bereikbare bedrijven	Gezonde en duurzame mobiliteit
Autowegen en snelwegen (80-100)	100%	100%	97%	100%
ETW <u>bubeko</u> (60)	100%	100%	100%	100%
GOW <u>bibeko</u> (70)	100%	95%	99%	94%
GOW <u>bibeko</u> (50)	100%	99%	86%	99%
Industriestraat	100%	100%	117%	100%
ETW <u>bibeko</u> (30)	100%	102%	103%	102%

Effecten voertuigverliesuren auto

In onderstaande tabel zijn de effecten van de maatregelpakketten op voertuigverliesuren weergegeven. De voertuigverliesuren hebben alleen betrekking op de hoofdwegen (80-100 km/uur). Op het onderliggend wegennet zijn de aantallen voertuigkilometers een betere indicator. Bij het **basispakket** nemen de voertuigverliesuren tijdens de ochtendspits en avondspits lichtelijk af met 6-9%.

Bij het **maatregelpakket (Multimodaal) bereikbare bedrijven** nemen de voertuigverliesuren tijdens de ochtendspits af met circa 16-20% en tijdens de avondspits met een forse 55-58%. Dit komt in grote mate door de nieuwe parallelstructuur, waardoor het verkeer zich over meer infrastructuur kan verdelen en daardoor de doorstroming verbetert. Een kanttekening hierbij is dat er rekening is gehouden met twee rijstroken per rijrichting op de parallelstructuur. Het kan zijn dat de voertuigverliesuren hoger uitvallen bij één rijstrook per rijrichting.

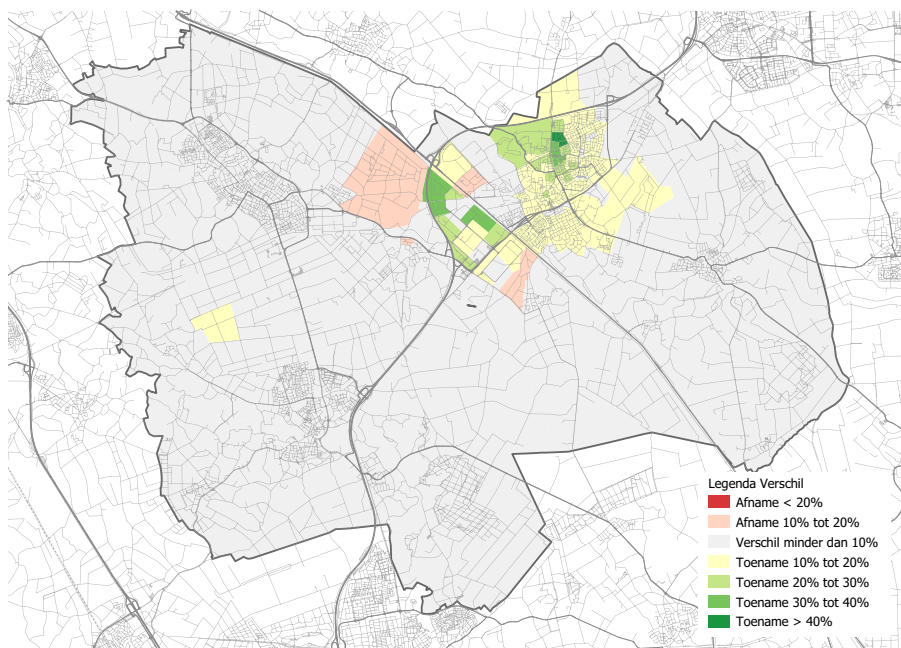
Bij het pakket **gezonde en duurzame mobiliteit** nemen de voertuigverliesuren zeer sterk af tijdens zowel de ochtendspits als de avondspits. Dit komt door deels door de verbreding van de A50 en deels door de snelheidsverlaging van 100 km/uur naar 80 km/uur op het traject langs Veghel. De verbreding zorgt ervoor dat er minder knelpunten zijn en het verkeer beter door kan stromen. De snelheidsverlaging zorgt voor een rekenkundige afname van voertuigverliesuren tijdens de spits; als het verkeer bijvoorbeeld met een snelheid van 60 km/uur op de snelweg rijdt is de vertraging ten opzicht van de maximumsnelheid nog maar $80-60=20$ km/uur in plaats van $100-60=40$ km/uur.

Voertuigverliesuren HWN	Referentie	Basispakket	(Multimodaal) bereikbare bedrijven	Gezonde en duurzame mobiliteit
Autoverkeer, ochtendspits	100%	91%	84%	45%
Autoverkeer, avondspits	100%	92%	45%	33%
Vrachtverkeer, ochtendspits	100%	94%	80%	43%
Vrachtverkeer, avondspits	100%	94%	42%	27%

Bereikbaarheid per auto

In figuur 68 en 69 zijn de relatieve effecten op autobereikbaarheid weergegeven van de scenario's (Multimodaal) Bereikbare bedrijven en gezonde en duurzame mobiliteit (ten opzicht van de referentie). De autobereikbaarheid is gemeten als het aantal inwoners dat vanuit een gebied binnen 30 minuten bereikt kan worden per auto tijdens de spits. De autobereikbaarheid kan dus verbeteren door een betere doorstroming of door nieuwe of snellere verbindingen.

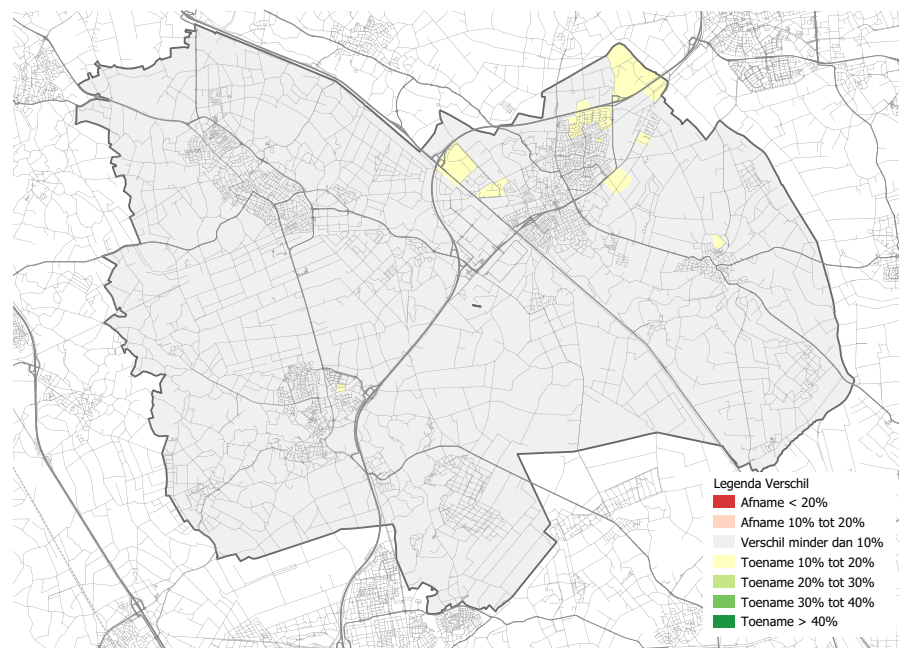
Bij het scenario **(Multimodaal) Bereikbare bedrijven** verbetert de autobereikbaarheid het sterkst rondom de nieuwe toe- en afritten van de A50 parallelstructuur. Dit zijn de onder andere bedrijventerrein De Dubbelen en de noordelijke wijken van Veghel. Ook de autobereikbaarheid van Veghel centrum



Figuur 65: Toe- en afname autobereikbaarheid als gevolg van maatregelen "(multimodaal) bereikbare bedrijven"

verbetert licht. De autobereikbaarheid van het natuurgebied Wijboschbroek ten oosten van Schijndel verslechtert lichtelijk. Oorzaak hiervoor is de verschuiving van het verkeer van de Eerdsebaan naar de N279. Echter, zitten er maar in dit gebied zeer weinig functies waarop dit een negatieve impact kan hebben.

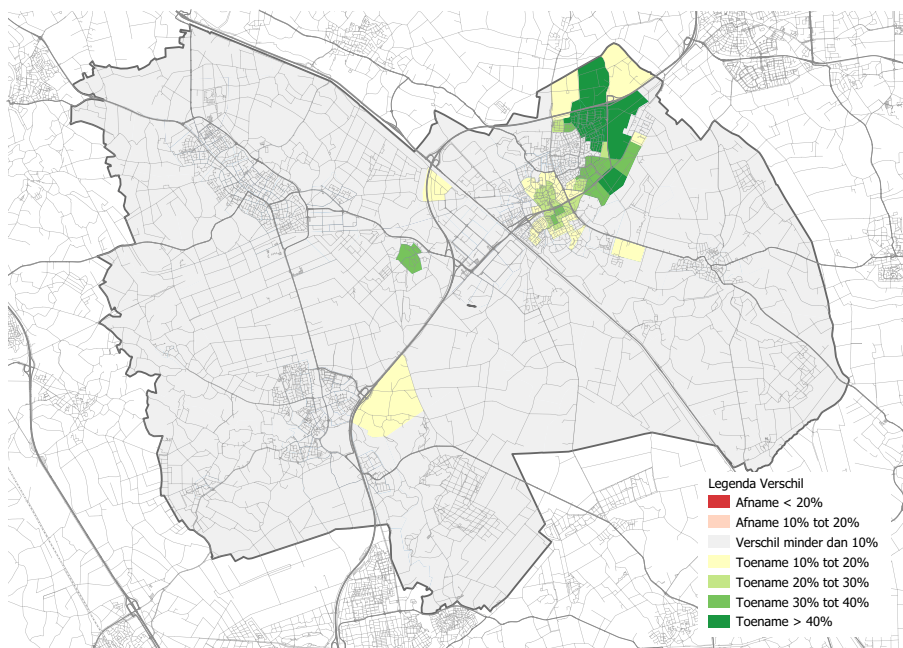
In het scenario **gezonde en duurzame mobiliteit** zijn de effecten op autobereikbaarheid beperkter. Rondom de toe/afritten van de A50 ter hoogte van Veghel zijn lichte verbeteringen te zien, die vermoedelijk samenhangen met een betere doorstroming op de A50.



Figuur 66: Toe- en afname autobereikbaarheid als gevolg van maatregelen "gezonde en duurzame mobiliteit"

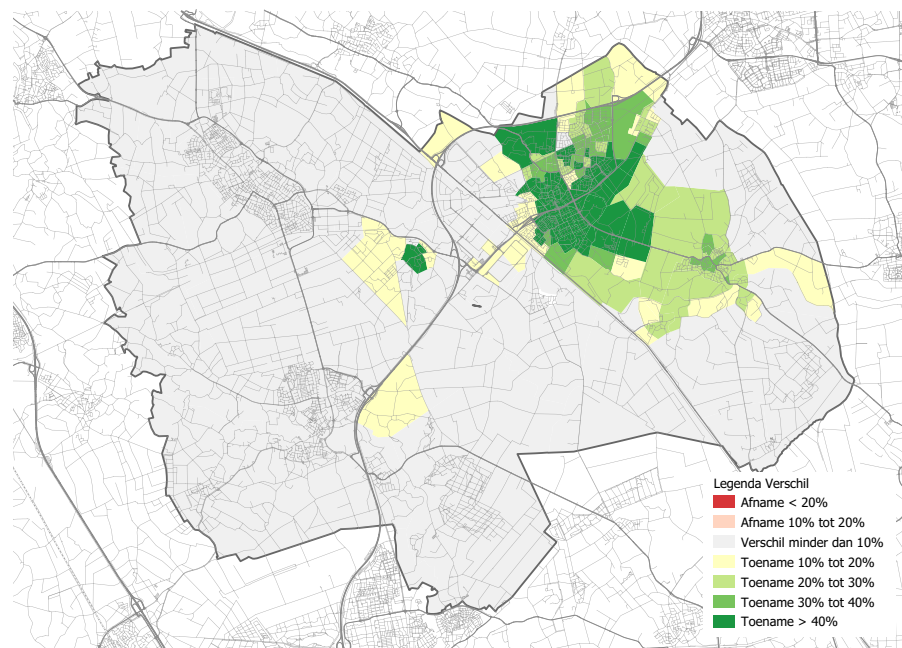
Bereikbaarheid per openbaar vervoer

In figuur 70 en 71 zijn de relatieve effecten op OV-bereikbaarheid weergegeven van de scenario's (Multimodaal) Bereikbare bedrijven en gezonde en duurzame mobiliteit (ten opzicht van de referentie). De OV-bereikbaarheid is gemeten als het aantal inwoners dat vanuit een gebied binnen 45 minuten bereikt kan worden per openbaar vervoer tijdens de spits. De OV-bereikbaarheid kan dus verbeteren door verbeteringen van het OV-netwerk zoals hogere frequenties, nieuwe lijnen of kortere overstappen. Bij het scenario **(Multimodaal) Bereikbare bedrijven** verbetert de OV-bereikbaarheid sterk rondom de nieuwe BRT-halte bij afrit 12 Veghel-Noord. Hier profiteren met name de wijken aan de oostkant van Veghel van. De tweede BRT-halte in Veghel bij afrit 10 Eerde heeft veel minder effect op de OV-bereikbaarheid. De beperkte effectiviteit kan te maken hebben met de lange loop/fietsafstand tussen de



Figuur 67: Toe- en afname OV-bereikbaarheid als gevolg van maatregelen "(multimodaal) bereikbare bedrijven"

halte en de omliggende bedrijventerreinen. De BRT-halte bij afrit 9 Sint-Oedenrode heeft een beperkt positief effect op de bereikbaarheid van het gebied rondom de afrit. In het centrum van Veghel verbetert de OV-bereikbaarheid licht door de nieuwe directe busverbinding Veghel-Den Bosch. Bij het scenario **gezonde en duurzame mobiliteit** is te zien dat de centrale ligging van de BRT-halte in Veghel centrum zeer effectief is: Er treedt een grote verbetering van OV-bereikbaarheid op in bijna heel Veghel en Erp, met uitzondering van de bedrijventerreinen aan de oostkant. De groene 'vlek' spreidt zich zo ver uit doordat de BRT-halte op een knooppunt in het OV-netwerk ligt, waardoor er een goede overstap is op andere regionale buslijnen. Hierdoor neemt bijvoorbeeld ook de OV-bereikbaarheid rondom de bestaande buslijn richting Erp aanzienlijk toe. Dit vertaalt zich ook in een hoger verwacht gebruik van deze buslijn.

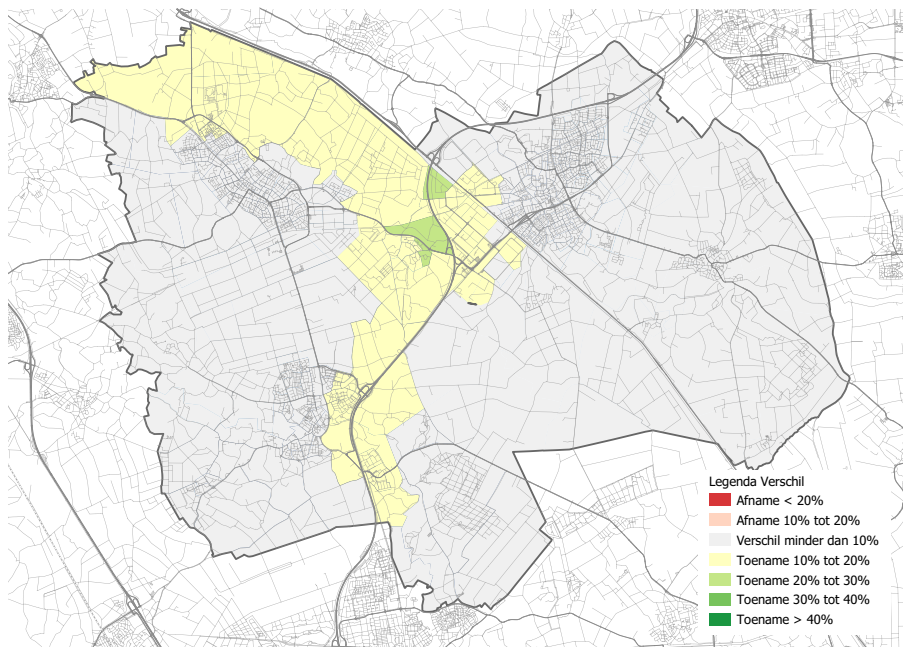


Figuur 68: Toe- en afname OV-bereikbaarheid als gevolg van maatregelen "gezonde en duurzame mobiliteit"

Bereikbaarheid per fiets

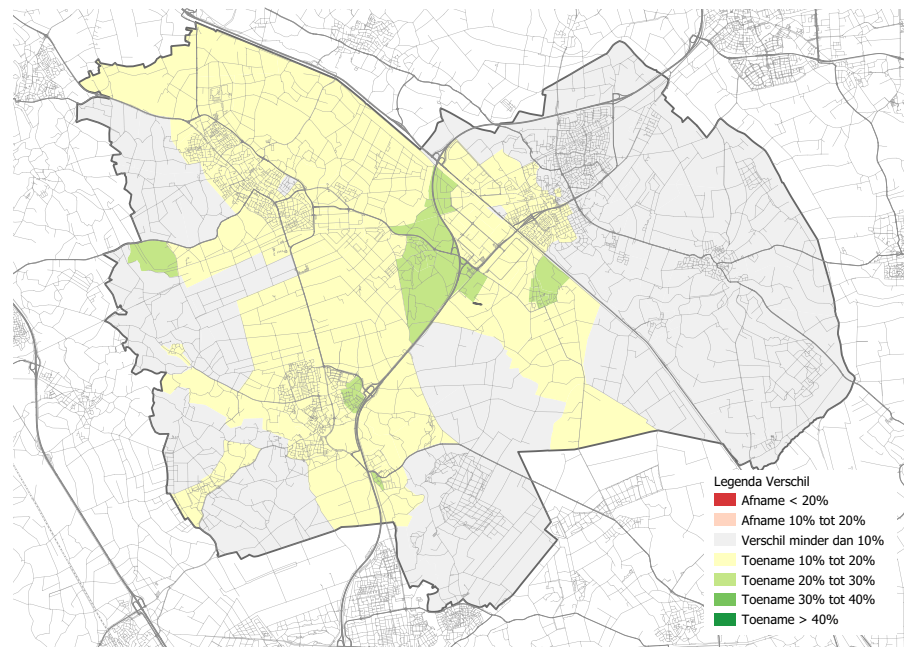
In figuur 72 en 73 zijn de relatieve effecten op fietsbereikbaarheid weergegeven van de scenario's (Multimodaal) Bereikbare bedrijven en gezonde en duurzame mobiliteit (ten opzicht van de referentie). De fietsbereikbaarheid is gemeten als het aantal inwoners dat vanuit een gebied binnen 30 minuten bereikt kan worden per fiets. De fietsbereikbaarheid kan dus verbeteren door snellere of directere fietsverbindingen te realiseren.

Bij het scenario **(Multimodaal) Bereikbare bedrijven** verbetert de fietsbereikbaarheid langs de nieuwe snelfietsroutes Veghel-Den Bosch en Veghel – Sint Oedenrode – Eindhoven. Hieronder vallen onder anderen bedrijventerrein De Dubbelen, Eerde, Oost-Sint-Oedenrode en Nijnsel. De maatregelen hebben geen/weinig effect op de fietsbereikbaarheid van Schijndel en Veghel (woonwijken).



Figuur 69: Toe- en afname fietsbereikbaarheid als gevolg van maatregelen "(multimodaal) bereikbare bedrijven"

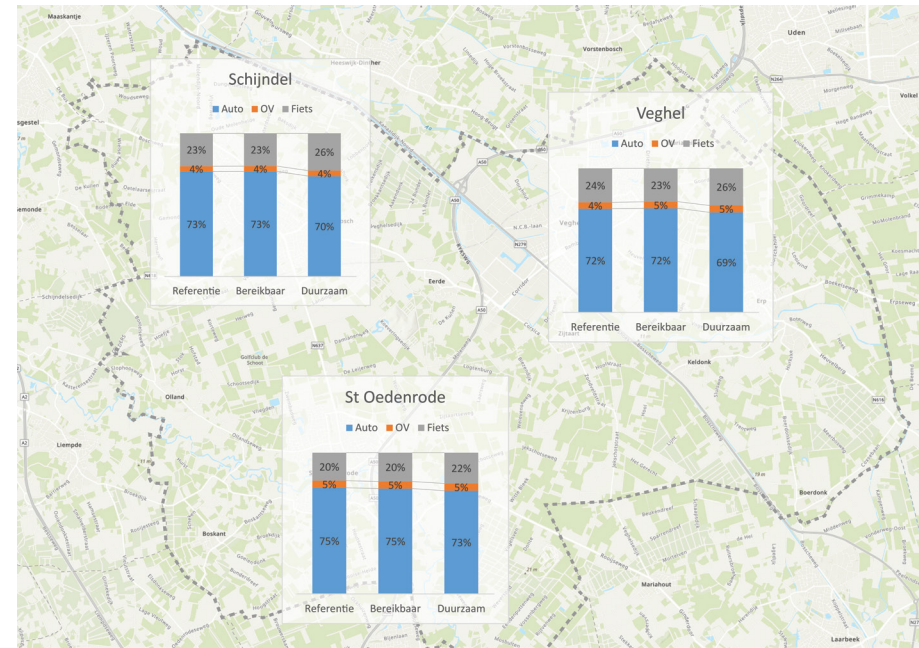
Bij het scenario **gezonde en duurzame mobiliteit** heeft het realiseren van de 'ontbrekende schakels' in het fietsnetwerk een positief effect op de fietsbereikbaarheid in Schijndel, Veghel west, Sint Oedenrode en alle gebieden daar tussenin. De fietsbereikbaarheid verbetert het sterkst rondom Eerde, omdat hier de snelfietsroutes richting Veghel, Den Bosch, Sint Oedenrode/Eindhoven en Boxtel samenkomen. Een ander opvallend effect is de sterke verbetering van de fietsbereikbaarheid in Doornhoek en Zijtaart, door de nieuwe fietsbrug over het kanaal richting Veghel centrum.



Figuur 70: Toe- en afname fietsbereikbaarheid als gevolg van maatregelen "gezonde en duurzame mobiliteit"

Modal split

In figuur 74 is de modal split zichtbaar voor de gemeente Meierijstad, onderverdeeld naar de voormalige verkeersgrenzen van Veghel, Schijndel en Sint Oedenrode. In de grafieken is te zien dat in het scenario **(Multimodaal) Bereikbare bedrijven** de modal split nagenoeg ongewijzigd blijft ten opzicht van de referentie in alle deelgemeenten. In het scenario **gezonde en duurzame mobiliteit** neemt het aandeel autoritten wel af met circa 2-3%. Dit hangt samen met een lichte verhoging van het aandeel fietsritten van circa 2-3% en OV-ritten (niet zichtbaar in de percentages). Vermoedelijk is de verschuiving van auto naar fiets te danken aan de algemene verbetering van het fietsnetwerk door het realiseren van de ontbrekende schakels, en in mindere mate door de snelfietsroutes Veghel – Den Bosch en Veghel – Sint Oedenrode - Eindhoven. Immers: Als deze twee snelfietsroutes ook een relatief groot effect op de modal split zouden hebben, zou dit ook zichtbaar moeten zijn in het scenario (Multimodaal) Bereikbare bedrijven.



Figuur 71: Modal split in de referentiesituatie, (multimodaal) bereikbare bedrijven en gezonde en duurzame mobiliteit





Bijlage 5: Adaptief uitvoeringsprogramma

De invulling van het adaptief uitvoeringsprogramma is opgenomen in de tabellen op de volgende pagina's.



Nr op kaart	Maatregel	kern	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma *1000					Opmerking	Deelprogramma		
				2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners			1	2	3
	Hoofdstructuur verbeteren											
1.1	Aanpak A50 (2x3, parallelstructuur)		Lobby, onderzoek	pm	pm	pm	Rijk, provincie	Bijdrage van gemeente	x			
1.2	Extra ontsluiting op parallelstructuur (De Dubbelen)		Lobby, onderzoek	pm	pm	pm	Rijk, provincie	Bijdrage van gemeente	x			
1.3	Verbinding N279 en Rembrandtlaan/Corridor	Veghel	Onderzoek, investering	0	0	0	Provincie	Onderdeel van project Rembrandtlaan	x			
1.4	Inframaatregelen aansluitingen 9, 10 en 11 (A50)		Investering	0	pm	pm	Rijk, provincie, regio	Onderdeel van project A2 Randweg Eindhoven. Bijdrage van gemeente	x			
1.5	Ontsluiting Duin-Vlagheide	Schijndel	Onderzoek	0	0	0	Provincie	Onderdeel van plan Duin-Vlagheide	x			
1.6	Doorstroming en veiligheid rotondes Structuurweg	Schijndel	Onderzoek (en investering)	20	pm	20 + pm			x			
1.7	Nieuwe verbinding N279 Keldonk-Doornhoek	Keldonk-Zijtaart-Veghel	Onderzoek	0	0	0	Provincie	Financiering project Nieuwe verbindingsweg N279-Doornhoek	x			
1.8	Noordelijke en oostelijke randweg Sint-Oedenrode 70 of 80 km/u	Sint-Oedenrode	Onderzoek	40		40		Nagaan of het mogelijk is om weg op te waarderen met name ivm leefbaarheid (geluid) en wat de kosten zijn	x			
	Verkeersveiligheid verbeteren:											
1.9	N637 (met name De Wit en kruising met de Helweg)	bij Schijndel	Onderzoek (en investering)	0	pm	0		N637 is een provinciale weg. Onderzoek door provincie		x		
1.10	Rotondes Corridor	Veghel	Onderzoek (en investering)	0	pm	pm		Onderzoek naar doorstroming en verkeersveiligheid; budget onderzoek beschikbaar		x		
1.11	Wijgenstraat-Stationsstraat-Gasthuisstraat	Veghel	Investering	pm	100	100 + pm		Combineren met wegonderhoud		x		
1.12	Stationsstraat	Veghel	Investering	100	0	100		Combineren met wegonderhoud		x		
1.13	Pastoor van Haarenstraat	Mariaheide	Investering	700	0	700		Tegengaan fietsers op het trottoir		x		
1.14	Lieshoutsedijk	Sint-Oedenrode	Investering	200	0	200				x		
1.15	Nadere veiligheidsanalyse Eerdsebaan-Zandvliet	Eerde	Onderzoek	0	0	20	Provincie			x		
	Afstemming functie, vormgeving en gebruik:											
1.16	60 km-zone ten noorden van Eerde en gebied ten noorden van Erpseweg	Eerde	Investering	0	200	200				x		
1.17	Floralaan	Schijndel	Investering	600	0	600				x		
1.18	Ollandseweg	Sint-Oedenrode-Olland	Investering	pm	0	0		Combiproject met wegbeheer en groen. Mogelijk ook bijdrage verkeer		x		
1.19	Lindendijk, Corridor	Sint-Oedenrode	Onderzoek (en investering)	30	pm	30 + pm				x		
1.20	Kapelstraat	Eerde	Investering	0	0	0		Lopend project, budget geregeld. Uitvoering in 2021		x		
1.21	Wijbosseweg tussen Structuurweg en Hoofdstraat	Schijndel	Investering		700	700				x		
1.22	De Steeg Schijndel bibeko tussen Structuurweg en 30-zone	Schijndel	Investering	0	700	700				x		
1.23	Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout bubeko ETW 60	Nijnsel-Mariahout	Onderzoek (en investering)	0	pm	pm	Laarbeek	Onderzoek samen met Laarbeek		x		
1.24	Boschweg-Hoofdstraat-Plein1994-Europalaan-Rooiseweg	Schijndel	Investering	0	4300 +pm	4300 + pm				x		

Adaptieve werkwijze: ruimte bieden om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends/ontwikkelingen en financiële (on)mogelijkheden



Maatregelen fiets

Nr op kaart	Maatregel	kern	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma *1000				Opmerking	Deelprogramma		
				2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners		1	2	3
2.1	Last mile bedrijventerreinen en Noordkade met deelfiets	diverse	pilot	0	0	0	provincie	Geld voor pilotproject reeds gereserveerd voor 2021-2022	x	x	
2.2	Verkeersveiligheid fiets Eerdsebaan verbeteren	Eerde	Investering	0	0	0	provincie	Korte termijn kleinschalige maatregelen door provincie in afstemming met gemeente en dorpsraad. Reeds 50 duizend hiervoor beschikbaar gesteld		x	
2.3	Ongelijkvloers voor fietsers De Steeg-Structuurweg	Schijndel	Onderzoek (en investering)	0	0			onderdeel van project 1.22		x	
2.4	Fietspaden De Bunders verbeteren	Veghel	Investering		1500	1500				x	x
2.5	Fietsbrug over Aa (Vondelstraat-Stadhuisplein)	Veghel	Onderzoek (en investering)	0	pm	pm				x	x
2.6	Fietsroute Boxtel-Veghel langs Duits Lijntje		investering	0	10000	10000	Boxtel	Combi met toerisme & recreatie en natuur		x	x
2.7	Fietsinfrastructuur verbeteren bij bedrijventerreinen	diverse	Onderzoek (en investering)	0	pm	pm			x	x	
2.8	Snelfietsroute Veghel-Den-Bosch		Investering	0	850	850	provincie, Sint-Michielsgestel, Den Bosch	Totale kosten geraamd op 1,7 miljoen in Meierijstad. Bijdrage gemeente 8,5 ton	x	x	
2.9	Snelfietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven		Investering	0	2000	2000	Rijk, provincie, regio	Totale kosten zijn 4 miljoen euro. Aannee 50% van de kosten voor gemeente (rest provincie en/of rijk)	x	x	
2.10	Kwaliteitsniveau fietsnetwerk op peil brengen o.a: - Veghelsedijk tussen Edisonweg en Wijboscheweg	diverse	Onderzoek (en investering)	100	pm	100 + pm				x	x
	- Sint-Oedenrode-Ekkersrijt				1000	1000		Totale kosten voor maatregelen passend bij een regionale fietsroute zijn 2 miljoen euro. Nadere afweging maatregelen. Aannee 50% van de kosten voor gemeente (rest provincie en/of rijk)			
	- Erpseweg tussen Heuvel en Rembrandtlaan										
	- Langs Structuurweg Schijndel nabij Duin/Hooghekke										
	Ontbrekende schakels realiseren:									x	x
2.11	Middegaal-Vorstenboscheweg langs PWA sportpark	Veghel	Investering	600		600					
2.11	Zuidzijde Rembrandtlaan tussen Erpseweg en De Leest	Veghel	Onderzoek (en investering)		pm	pm					
2.11	Fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279; fietsroute tussen Zijtaart en Veghel langs Aa		Investering		3500	3500	provincie				
2.11	Fietsdoorsteek De Langedonk - Beverweide	Veghel	Investering	150	0	150					
2.11	Langs Structuurweg bij Duin/Hooghekke	Schijndel	Onderzoek (en investering)		pm	pm					

Adaptieve werkwijze: ruimte bieden om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends/ontwikkelingen en financiële (on)mogelijkheden



Nr op kaart	Maatregel	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma				Opmerking	Deelprogramma		
			2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners		1	2	3
3.1	Onderzoek naar Bus Rapid Transit Eindhoven/Veghel/Uden/Nijmegen. Behoud lijn 305/157	Onderzoek		pm	pm	Rijk, provincie, regio		x		x
3.2	Bus op de vluchstrook (A50 tussen aansluiting Eerde en Eindhoven en tussen aansluiting Mariaheide en N264)	Investering	0	0	0	Rijk, provincie	gepland voor 2022-2023	x		x
3.3	Opwaarderen HOV lijn Eindhoven - Sint-Oedenrode - Schijndel - Den-Bosch	Onderzoek	0	0	0	Provincie, regio	Onderzoek vanuit Tactisch OntwikkelTeam	x		x
3.4	Onderzoek naar mobiliteitshubs: - Nabij Eerdsebaan en in het centrum van Veghel gekoppeld aan BRT door Veghel - Nabij Sint-Oedenrode gekoppeld aan BRT of overstap HOV-lijnen Den Bosch-Eindhoven en Nijmegen-Eindhoven.	Onderzoek		pm	pm	Provincie, regio		x		x
3.5	Netwerk van hubs (met hoogwaardige voorzieningen zoals kluisjes, deelfietssystemen, elektrische laadpunten)	Onderzoek (en investering)		pm	pm		Nader onderzoek in aansluiting op onderzoek door regio (met uitwerking voor Meierijstad)	x		x
3.6	Pilot collectief vervoer Uden/Veghel-Eindhoven	Onderzoek (en investering)	pm		pm		Project vanuit Brainport Eindhoven			x
3.7	HOV-lijn Veghel-Den Bosch via Schijndel of N279	Onderzoek (en investering)	0	pm	pm	Provincie, regio, Arriva		x		x
3.8	HOV-verbinding naar bedrijventerreinen aan A2 in Eindhoven	Onderzoek	0	0	0	Provincie	Aansluiten op Brainportlijn Eindhoven			x

Adaptieve werkwijze: ruimte bieden om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends/ontwikkelingen en financiële (on)mogelijkheden

Nr maatr.	Maatregel	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma *1000				Opmerking	Deelprogramma		
			2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners		1	2	3
4.1	Mobiliteitsinitiatieven (oa deelsystemen, MAAS (Mobility As A Service))	Gedrag, pilot	10	pm	10 + pm	Marktpartijen, inwoners	Regulier werk			x
4.2	Werkgeversbenadering (stimuleren duurzame mobiliteit door werkgevers)	Gedrag	20	pm	20 + pm	Provincie, bedrijven	Voor werkgeversbenadering en fietsstimulering			x
4.3	Fietsstimulering	Onderzoek, investering, pilot	20	pm	20 + pm					x
4.4	Mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid	Gedrag	0	0	0	Seniorenraad, scholen, dorps- en wijkraden etc.	Reeds opgenomen in reguliere jaarlijkse begroting	x		
4.5	Aanpakken schoolomgevingen	gedrag, onderzoek, investering	40	pm	40 + pm	Scholen	Maatwerk per school (combi van gedragsmaatregelen, afspraken en fysieke maatregelen)	x		

Nr maatr.	Maatregel	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma *1000				Opmerking	Deelprogramma		
			2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners		1	2	3
5.1	Verbeteren fietsparkeren in de centra	Onderzoek	150	pm	150 (en fietstelling elke 5 jaar)					x
5.2	Kleinschalige voorzieningen	onderzoek en investering	200	100 per jaar	100 per jaar			x		
	- goede kwaliteit van het trottoir o.a. logische op- en afdangen voetpaden									
	- verkeersveilige voetgangersoversteken									
	- laadpalen elektrische fietsen								x	
	- hoogwaardige halte voorzieningen (zoals: overdekt, fietsenstallingen)									
	- snelheidsremmers									

Nr	Maatregel	Type	Indicatieve kosten voor uitvoeringsprogramma *1000				Opmerking	Deelprogramma		
			2022-2023	na 2024	Totaal	Externe partners		1	2	3
6.1	Meetnet (periodieke verkeerstellingen binnen de gemeente)	Investering	80	40 per jaar	40 per jaar	Provincie				x
6.2	Landbouwverkeer oa Sluisstraat, NCB-laan in Veghel: meer inzicht in probleem en mogelijke oplossingen	onderzoek	0	30	30			x		
6.3	Monitoring verkeer Keldonk, Erp en indien ontwikkeling bedrijventerrein Molenakker II: wat betekent dit voor wegenstructuur Erp en omgeving of ontwikkeling Molenakker II	onderzoek	0	30	30			x		
6.4	Ontsluiting woongebieden westzijde Schijndel	onderzoek	0	0	0		onderdeel van woningbouwprogramma	x		
6.5	Visie op parkeren in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode	onderzoek	50	50	100			x		
6.6	Slimme verkeerslichten	Investering	0	0	0		bij vervangen vri's (onderdeel van investering wegen)			x
6.7	(lobby voor) belangrijkere plek verkeershandhaving in Integraal VeiligheidsPlan	lobby	0	0	0			x		
6.8	Laadpalen elektrische auto's	onderzoek, investering	pm	pm	pm		nader bepalen rol die gemeente inneemt			x

Adaptieve werkwijze: ruimte bieden om in te spelen op landelijke, regionale en lokale trends/ontwikkelingen en financiële (on)mogelijkheden



Bijlage A: Verslag focusgesprekken

Mobiliteit - verkeer en vervoer - is van essentieel belang voor de aantrekkelijkheid van de gemeente Meierijstad. De gemeente Meierijstad ontwikkelt zich als aantrekkelijk leefgebied. Verbetering van de bereikbaarheid moet altijd in de pas lopen met bescherming van die waarden. Omdat er nog geen Mobiliteitsplan is voor de gehele gemeente Meierijstad, en omdat ontwikkelingen steeds sneller gaan, is de gemeente toe aan een actualisering van het mobiliteitsbeleid. Het doel van de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad is het hebben van een stip op de horizon (met de kaders) waar we gezamenlijk aan willen werken inclusief een (adaptief) uitvoeringsprogramma om naar die stip aan de horizon te kunnen werken.

Door middel van focusgesprekken krijgen we een beeld wat leeft in de stad en bij verschillende doelgroepen. Het verslag van de focusgesprekken is vastgelegd in de volgende paragrafen:

- Paragraaf 1.2: Programma en aanwezigheid focusgesprekken
- Paragraaf 1.3 Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen mobiliteit
- Paragraaf 1.4: Opgaven in de gemeente Meierijstad

PROGRAMMA EN AANWEZIGHEID

Met de aanwezigen is het volgende programma doorlopen:

-  Introductie en proces mobiliteitsvisie
-  Kennismaking
-  Thema's mobiliteitsvisie score kwaliteit en belang (spidergraph)
-  Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen mobiliteit in Meierijstad (SWOT-analyse)
-  Opgaven
-  Samenvatting en vervolg

Door middel van één sessie met het interne kernteam en vier focusgesprekken is input voor de duurzame mobiliteitsvisie opgehaald. Onderstaande stakeholders waren aanwezig tijdens deze sessies:

- [Intern kernteam](#) (31 oktober 2019)
- [Focusgesprek experts](#) (3 december 2019): vertegenwoordigers van de regio, gemeente Bernheerze, Arriva, gemeente Son en Breugel.
- [Focusgesprek belangenorganisaties en scholen](#) (10 december 2019): vertegenwoordigers van Stichting Toegankelijkheid, Elde College, Hub, Seniorenraad Schijndel.
- [Focusgesprek dorps- en wijkraden](#) (12 december 2019): vertegenwoordigers van wijkraad Veghel-Zuid, dorpsraad Keldonk, dorpsraad Nijnsel, dorpsraad Mariaheide, dorpsraad Olland, wijkraad De Bunders, dorpsraad Wijlbosch, dorpsraad Boerdonk
- [Focusgesprek bedrijven](#) (16 januari 2020): vertegenwoordigers van Commissie Verkeer en vervoer van POM, Cumela en ZLTO



Figuur 72: Focusgroep bedrijven

STERKTES, ZWAKTES, KANSEN EN BEDREIGINGEN

Een SWOT-analyse is een methode om de huidige positie van een organisatie in beeld te brengen en om een koers te vinden waarin die organisatie zich kan gaan bewegen in de toekomst. SWOT is een afkorting en staat voor de Engelse termen Strengths (sterktes), Weaknesses (zwaktes), Opportunities (kansen) en Threats (bedreigingen). De sterktes en zwaktes gaan vooral over de interne oriëntatie, terwijl de kansen en bedreigingen met name betrekking hebben op de omgeving van de betreffende (overheids)organisatie. In de SWOT-analyses zijn met zowel interne medewerkers van Meierijstad als met diverse externe groepen (bijvoorbeeld bewoners via dorpsraden, onderwijsorganisaties, bedrijfsleven) de sterktes en zwaktes (interne factoren) voor de gemeente Meierijstad opgehaald. Vervolgens is input verzameld over de kansen en bedreigingen (externe factoren) die op ons af komen. Dit heeft een breed beeld opgeleverd van wat er speelt en naar verwachting zal gaan spelen. Naast diversiteit van de opmerkingen uit de verschillende groepen waren ook veel overeenkomsten te constateren.



Sterktes

Resultaten interne werkgroep

- A50 snelwegverbinding naar 2 grote steden
- Veel infrastructuur beschikbaar
- Kracht binnen kleine kernen om zelf oplossingen te bedenken en te creëren (bijvoorbeeld dorpsauto Boerdonk)
- Multimodaal bereikbaar
- Overall komen en parkeren (ook zwak)
- Kruising van stroomwegen
- Centrale ligging tussen N279-A50 (Eindhoven, Den Bosch, Nijmegen)
- Bereikbaarheid over water, m.n. Veghel-Den Bosch
- Multimodaliteit en economische waarde
- Actieve inwoners met veel gemeenschapszin, met name in de kleine kernen
- HOV-bussen direct langs bedrijventerreinen Veghel-west
- HOV-bussen structuurweg Schijndel, HOV-halte Sint-Oedenrode, HOV door Veghel met diverse voorzieningen vlakbij HOV-haltes en goede verbindingen naar Den Bosch, Eindhoven en Uden
- Ligging aan regionale hoofdwegen A50 en N279
- Aanwezigheid van het kanaal
- Voormalige gemeenten hadden mobiliteitsbeleid. Dat is voor een groot deel nog actueel
- Besluit snelfietsroute Veghel-Uden (baant weg vrij voor andere projecten voor de fiets)
- OV fiets

Resultaten focusgesprek experts

- Strategische ligging in groter geheel
- Basis op orde
- Meierijstad vanuit beleid gericht op gedragsaanpak (werkgevers en verkeersveiligheid)

- Intrinsieke economische groeikracht
- Allianties die Meierijstad sluit met burens, bedrijfsleven
- (Redelijk) goede busverbindingen naar Den Bosch en Eindhoven
- Aantrekkingskracht scholen Veghel vanuit omliggende dorpen
- Veiligheid in orde?
- Goede busverbindingen Den Bosch en Eindhoven (betrouwbaarheid is minder)

Resultaten focusgesprek belangenorganisaties en scholen

- Fietsstraat door Schijndel doorgetrokken tot het Elde college (diverse kruispunten zijn echter wel onveilig zoals bij De Wit)
- Verbinding auto(snel)wegen met industriegebieden (weinig vracht door wijken is positief)
- Werkgelegenheid
- Veel scholen, veel fietsbewegingen
- BVL Subsidie verkeerslessen + verkeersprojecten op gemeenteniveau invullen (dit is ook een kans)

Resultaten focusgesprek dorps- en wijkraden

- Ontsluiting via A50
- Er zijn veel 30 km/h zones (maar dan moet men er wel 30 km/h rijden!)
- Structuur fietsverbindingen Veghel is goed, maar kwaliteit is slecht
- Goede fietsverbindingen (snelfietspad)
- Parkeergelegenheid centrum Sint-Oedenrode
- OV-bereikbaar + centraal
- Verschil in uitwerking verkeersregels

Resultaten bedrijven

- Ligging aan de Zuid-Willemsvaart
- Ligging A50
- N279 Noord
- Economisch sterk gebied
- Noordkade als sterke trekker

- Fiets in Veghel is redelijk goed voorzien (ook i.r.t. snelfietsroute)
- Goed fietsnetwerk in Veghel, makkelijk naar de buitengebieden
- Goede overlegstructuur en betrokkenheid
- Gezamenlijke lobby bedrijfsleven / gemeente
- Algemeen besef voor het belang
- Ook praktisch blijven in besluitvorming
- Kapitaalkrachtig gemeente
- Prominente plek op vele lijstjes
- HOV naar Eindhoven



Zwaktes

Resultaten interne werkgroep

- Overall parkeren (ook sterk)
- A50 loopt vol: om file te mijden alternatieven zoeken
- Veel verkeer via de kern Veghel
- Kanaal alleen naar Den Bosch hoge vaarklasse
- Gedrag: werk aanwezigheid grote bedrijven 9-17 uur
- Geen treinverbinding
- OV richting zuiden (Helmond, Gemert, Erp)
- Gedragsverandering is lastig
- Veel korte-afstand verplaatsingen per auto
- Geen politieke bereidheid om gebruikers te laten betalen voor een parkeerplaats
- Hoog autobezit (en -gebruik)
- Aandeel korte ritten met de auto is hoog
- Bereikbaarheid Noordkade met openbaar vervoer
- HOV-bussen Sint-Oedenrode van de snelweg ook als er geen busreizigers zijn (vertraging voor doorgaande reizigers)
- Aantal grijze wegen (twijfelwegen GOW-ETW)
- A50 loopt vol: autoverkeer zoekt alternatieve routes door kernen
- Bedrijven sluiten om 17u, dan staat alles vast

- Keuze N279 Veghel-Asten niet om Veghel maar door Veghel waardoor geen winwin met ontsluiting bedrijventerrein
- Nog niet alle wegen duurzaam veilig ingericht
- Ligging van bedrijventerrein Molenakker in Erp (bij woonkern niet aan een GOW)
- OV-verbinding naar Nijmegen universiteit en hoge scholen
- Slechte OV-verbinding Erp
- Nog geen plannen voor opwaardering kanaal ten zuiden van Veghel.
- Met zoveel kleine kernen is OV geen goede optie
- Kwaliteit fietsvoorzieningen

Resultaten focusgesprek experts

- Tweedeling door Zuid-Willemsvaart
- Aansluitingen op de A50
- Slechte bereikbaarheid door files A50
- Slechte doorstroming Corridor / Taylorbrug; bussen in de file
- Geen treinstation in Veghel
- Knooppunt van wegen, geen spoorwegen
- Minder goede busverbinding naar Nijmegen
- Minder goede busverbinding Schijndel/Eerde naar Eindhoven
- Bereikbaarheid bedrijventerreinen met OV
- Fietsvoorzieningen bushaltes
- Positionering, smoel als verblijfsstad
- Verhouding balans economie – leefbaarheid
- Expertise data
- Waar is Veghel als verblijfsstad?
- Hoog autobezit

Resultaten focusgesprek belangenorganisaties en scholen

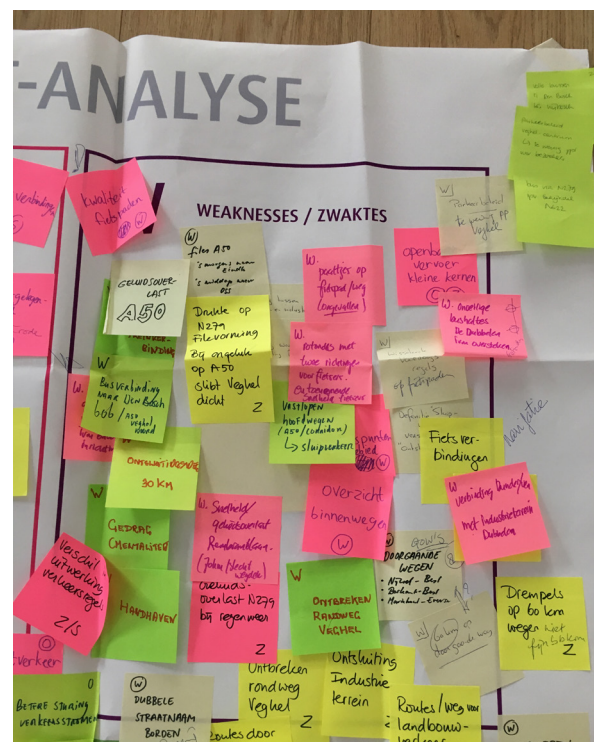
- De fietspaden sluiten niet op elkaar aan → ontbrekende schakels in het fietsnetwerk Bijvoorbeeld langs Rembrandtlaan en Populierlaan. In het fietsplan Veghel is aandacht besteed aan ontbrekende schakels, maar in de praktijk is dit nog niet tot uiting gekomen.
- Mobiliteit buiten gemeentegrens.
- Kleine kernen hebben bijna geen busverbindingen meer
- Gebrek aan OV verbinding Schijndel en Heeswijk (Kanaal = barrière)
- Eenduidigheid voorrangsbepaling op rotondes: er ontstaat verwarring (vooral bij ouderen) waar men voorrang heeft en waar men voorrang moet verlenen.
- Afwisseling van rotondes waar eenrichtingsverkeer geldt en waar fietsers in twee richtingen over de rotonde fietsen
- Onveilige verkeersomgeving bij scholen (o.a. smalle straten)
- Onvoldoende parkeerplaatsen bij Elde college Schijndel. De school krijgt klachten van bewoners in de buurt dat men in de wijk parkeert.
- Voetpaden zijn slecht onderhouden en onlogisch aangelegd. Met als gevolg schuine en ongelijke voetpaden
- Onduidelijke oversteekplaatsen
- Verkeer vanuit bedrijventerreinen rijdt onnodig door woonwijken
- Wayfinding en infrastructuur naar bedrijven is niet op orde, vooral bij “oude” bedrijventerreinen (De Dubbelen).
- Inbreidingslocaties in bestaand gebied is een probleem, de wegen zijn hier niet op voorbereid en er is te weinig plaats om de auto te parkeren (voorbeeld: Sweelinckstraat, Noordkade, NCB-laan).

Resultaten focusgesprek dorps- en wijkraden

- Kwaliteit fietspaden
- Geluidsoverlast A50
- Geen treinverbinding
- HOV Busverbinding naar Den Bosch doet er lang over
- In 30 km/h gebieden wordt niet gehandhaafd ivm onvoldoende straatinrichting
- Gedrag (mentaliteit)

- Handhaving
- Verschil in uitwerking verkeersregels
- Files A50 's morgens naar Eindhoven, 's avonds naar Oss
- Drukke op N279 filevorming
- Bij ongeluk op A50 slibt Veghel dicht
- Geluidsoverlast Rembrandtlaan (70 km/h, slecht wegdek)
- Geluidsoverlast N279 bij regenweer
- Dubbelzijdige straatnaamborden
- Ontbreken rondweg Veghel
- Routes door Veghel
- Ontsluiting industrieterrein
- Routes voor landbouwverkeer (bijvoorbeeld Sluisstraat)
- Parkeren in de wijk/dorp
- Ontsluiting tussen woonwijken en industrie
- Ontsluiting woonwijken richting A50
- Paaltjes op fietspaden (ongevallen)
- Rotondes met tweerichtingen voor fietsers
- Toenemende snelheid fietsers
- Vastlopen hoofdwegennet (A50/corridor): sluipverkeer
- Zicht kruispunten buitengebied
- Overzicht binnenwegen
- Volle bussen richting Den Bosch bij Wijbosch. Hierdoor kunnen scholieren niet meer instappen
- Parkeerbeleid Veghel centrum → te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers
- Bus naar Den Bosch moet via N279 in plaats van Schijndel N622 (duurt lang via N622)
- Busverbinding Wijbosch - Boxtel
- Openbaar vervoer kleine kernen
- Onveilige bushaltes De Dubbelen i.v.m. oversteken Corridor
- Wisselende voorrangsregels op fietspaden
- Fietsverbindingen
- Verlichting wandel- en fietspaden

- Drempels op 60 km wegen niet fijn
- Doorgaande wegen (80 km/h): Nijnsel – Best / Boskant – Best / Mariahout – Everse → 60 km/h op doorgaande weg. ETWs in buitengebied (Boskant) moeten GOWs worden.
- Verschil in inrichting tussen gemeenten. Denk aan weg tussen Boekel en Erp. In Meierijstad anders ingericht dan in Boekel.



Figuur 73: Zwaktes - dorps- en wijkraden

Resultaten bedrijven

- Parkeerroute Veghel centrum is niet duidelijk
- Geen trein → landelijk
- Handhaving parkeren vrachtwagens
- Verbindingswegen tussen de kernen eenduidig inrichten
- Salami oplossingen, geen totaaloplossing
- Routes landbouwverkeer
- Er is nooit rekening gehouden met landbouwverkeer bij het afwaarderen van wegen (gevolg is veel te smalle wegen)
- Bereikbaarheid Duitse achterland
- HOV naar Den Bosch: geen directheid, snelheid (bus gaat door Schijndel, Sint-Michelsgestel). Indien de bus langs het kanaal zou gaan, dan is HOV richting Den Bosch wel een sterkte
- Politiek belang, kwaliteit besluitvorming
- Openbaar vervoer 24/7
- Aan- en afvoer openbaar vervoer
- Veiligheid voor fietsers uitvoering, m.n. grote rotondes (hier zijn tunnels nodig om verkeersstromen te scheiden)
- Voorrang fiets bedrijventerreinen
- Ontsluiting bedrijventerrein De Dubbelen
- Koppeling N279 Noord en Zuid bij Veghel
- Scheppen van banen die niet nodig zijn voor Meierijstad
- Leefbaarheid in de knel
- Infrastructuur Veghel



Kansen

Resultaten interne werkgroep

- Inspelen op nieuwe vervoerswijzen en trends zoals e-bike
- Paar "grote jongens": makkelijker i.v.m. afspraken dan veel kleine
- Voertuig info beschikbaar 'smart mobility'
- Bus op vluchtstrook A50
- Data inwinnen modelleren herijken
- Rijden op waterstof
- Elektrische fietsen en auto worden goedkoper: meer binnen bereik
- Goede fietsverbindingen
- Mogelijkheid diverse modaliteiten: water, wegen, spoor?!
- Landelijk geharmoniseerd stelsel van milieuzones
- Algemeen: wat is de vervanger hier voor de auto?
- Zelf goede voorbeeld geven
- CO2 opgave
- Meer vervoer per water (ook mensen)
- ZWV: waterrecreatie
- Duits Lijntje: vrijetijdsroute
- Bedrijfsleven dat de noodzaak ziet om tot een gezamenlijk plan te komen
- Draagvlak POM voor community Meierijstad
- We staan op de kaart in de regio en bij provincie. Bereikbaarheid bedrijventerrein Veghel 1 van de 5 regionale mobiliteitsopgaven. Draagvlak om mee te hepen aan goede bereikbaarheid bedrijventerrein Veghel
- Aandacht bij provincie en regio voor betere OV-verbinding kernen Veghel-Uden. HOW plus. Voor doorontwikkeling HOV-netwerk met multimodale knooppunten
- Gebiedsdeal bij Veghel in bestuursakkoord provincie
- Veel kansen voor de fiets. Veel verplaatsingen, 5 km (of <10 km voor elektrische fiets)
- Ligging van Meierijstad t.o.v. Brainsport Eindhoven, Den Bosch, Nijmegen
- Veel werkgelegenheid in Meierijstad

- Veel regionale projecten waar we direct bij betrokken zijn (A2 Randweg Eindhoven, A50 Bankhoef-Paalgraven, propositie A50 Eindhoven-Nijmegen, N279 Veghel-Asten)
- Duurzame mobiliteit met accent op fiets in regionale mobiliteitsopgave
- Technologische ontwikkelingen
- Landelijke aandacht voor duurzaamheid en (positieve) gezondheid
- Wethouder Mobiliteit en Duurzaamheid
- Ouderen die steeds meer fietsen
- Accent op gedrag en besef dat niet alles met asfalt voor de auto op te lossen is
- Rekening rijden komt steeds dichterbij
- OV verbinding van Eindhoven naar Nijmegen via Veghel

Resultaten focusgesprek experts

- Verbinden van opgave
- Geld vanuit provincie en rijk beschikbaar
- Zuid-Willemsvaart als ontwikkelas Den Bosch-Meierijstad-Helmond
- Doorstroming bus naar Eindhoven, Den Bosch en Nijmegen verbeteren geeft kansen/betere concurrentiepositie t.o.v. auto
- Stikstof urgentie
- Elektrisch rijden
- Deelfietsen bushaltes (bij bedrijventerreinen)
- Balans verbeteren in aantal inwoners versus arbeidsplaatsen (woningbouw omhoog, mobiliteit omlaag)
- Kwaliteit kernwinkelapparaat
- Uniformiteit rotondes fietsers in de voorrang bibeko
- Gebruik fiets te vergroten
- Hub ontwikkelen
- Gebiedsaanpak
- Vanuit opgaven werken

Resultaten focusgesprek belangenorganisaties en scholen

- Voldoende op- en afgang bij stoeppaden maken

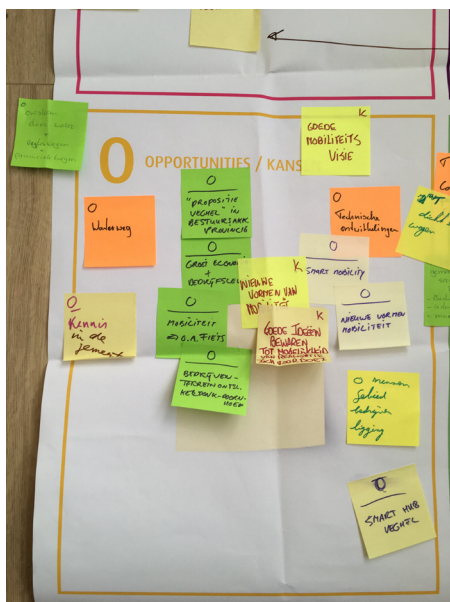
- Veilige fietsroutes/kruispunten kern Schijndel en omgeving
- Gemeentes krijgen meer verantwoordelijkheden en meer inspraak
- Samenwerking Arriva, gemeente en scholen om jongeren te begeleiden bij het gebruik van het openbaar vervoer.
- Verbinding tussen organisaties die vervoer faciliteren

Resultaten focusgesprek dorps- en wijkraden

- Vrachtverkeer beperken tot hoofd- en randwegen
- Betere sturing verkeersstromen: welk verkeer hoort waar?
- Menselijk gedrag sturen
- (Positief) stimuleren gedrag verkeersdeelnemers
- Scheiding van verkeersstromen (vracht en auto vs voetganger en fietser)
- Minder drempels, meer rotondes
- Duurzaamheid
- Mobility as a Service

Resultaten bedrijven

- Ontsloten door water + rijkswegen + provinciale wegen
- Waterweg
- Kennis in de gemeente
- Propositie Veghel in bestuursakkoord provincie
- Groei economie + bedrijfsleven
- Mobiliteit o.a. fiets
- Bedrijventerrein ontsluiten Keldonk-Doornhoek
- Nieuwe vormen van mobiliteit
- Goede ideeën bewaren tot mogelijkheid van realisatie zich voordoet
- Technische ontwikkelingen
- Smart Mobility
- Nieuwe vormen van mobiliteit
- Mensen, gebied, bedrijven, ligging
- Smart HUB Veghel



Figuur 74: Kansen - bedrijven



Figuur 75: Kansen - bedrijven



Bedreigingen

Resultaten interne werkgroep

- Dichtslibben als gevolg van nieuwe ontwikkelingen(VanderLanden, Foodpark)
- Eigenwijsheid / gewoonte dieren
- RWS: water, goederenvervoer voorrang
- Noordkade autolocatie. Grote trekkers ontsluiten
- Congestie A50
- "Oud beleid"
- Gedragsverandering gaat heel langzaam en beïnvloeding is moeilijk
- Groei logistieke bedrijven → congestie
- Groot aantal woon-werk pendelaars (druk op de spitsperiode)
- Behoudend ten opzichte van "oude" inrichting inwoners
- Veel kleine kernen – leefbaar houden (bereikbaarheid van voorzieningen vanuit kleine kernen)
- Complexiteit (angst voor keuzes)
- Hoeveelheid vrachtvervoer
- Onvoldoende handhaving: snelheid, parkeren, richtwijzen, fietslamp
- 20e eeuw wegen en uitvoering van 21e eeuw vervoermiddelen: lastig in te passen Hooverboards, elektrische steps, snelle fietsen
- Ieder wil zin hebben. Grote tegenstellingen
- Nog weinig beeld bij betrokken dat ze zelf aan de slag moeten
- Snoeien van de provincie in buslijnen met weinig reizigers. Focus op dikke lijnen. Wordt overgelaten aan de dorpen/vrijwilligers als ze vervoer willen.
- Krimp van bevolking in kleine kernen
- Centra (winkels) van middelgrote gemeenten hebben het moeilijk
- Accent ligt toch vooral erop dat de gemeente zelf aan de slag gaat met infrastructurele maatregelen voor de auto ipv dat allen een rol hebben
- Toch beperkte politieke wil om keuzen te maken voor goede kwaliteit leefomgeving ten koste van geld of particulier of bouwonderneming die iets anders wil

- Ouderen die steeds mobieler zijn. Zij zijn ook kwetsbaar in het verkeer. Meer ongevallen
- Politie die weinig doet aan verkeersovertredingen. In integraal verkeersveiligheidsplan geen accent op handhaving verkeersovertredingen. Prioriteit ligt elders voor inzet politie.
- 80.000 inwoners, maar enorm gespreid

Resultaten focusgesprek experts

- Blijfklimaat: wat is nodig om talenten te binden?
- Stikstof
- Meer HOV, minder ontsluitend → bereikbaarheid OV minder voor bepaalde groepen
- Maatregelen i.v.m. verkeersveiligheid versus doorstroming (kwaliteit) OV
- Vergrijzing
- Gedrag moeilijk te sturen
- Doorstroming rijksweg A50 en N279
- Duurzaamheid zit niet tussen oren (wie fietst en wie neemt de bus)

Resultaten focusgesprek belangenorganisaties en scholen

- Gelden worden vanuit overheid niet overgedragen naar lagere overheid (denk aan transitie jeugdzorg).
- OV bereikbaarheid Elde college richting meerdere relaties is niet goed op orde
- Interne busverbindingen in nabije omgeving. Zowel voor leerlingen als voor ouderen
- Groei onderwijs setting in kleine wijken niet mogelijk door dichtslibben van wegen
- Verkeer naar Boxtel moet via Schijndel

Resultaten focusgesprek dorps- en wijkraden

- Toenemend knelpunt A50/N279
- Verlies natuur / groen
- Focus op duurzaamheid waarbij veiligheid uit het oog verloren wordt
- Groei woon/werk verkeer (bijvoorbeeld Eindhoven-Nijmegen)
- Vergoeding woon-werkverkeer stimuleert autoverkeer. Afschaffen.
- Bankhoef 2x3 → A50-Paalgraven bottleneck schuift dan op richting Veghel

Resultaten bedrijven

- Leefbaarheid
- Dichtslibben wegen
- Concurrentiepositie/ congestie
- Ontwikkeling A50
- Een halve N279
- Slecht nadenken over oplossingen
- Vrachtwagenheffing
- Linkse politiek
- Onveilige verkeerssituatie (gelijkwaardige kruisingen op hoofdwegen)
- Belang/ lobby natuur
- Diverse natuurbescherming gebieden rond gemeente
- Duur beslissingsproces
- Emotie regeert/ krijgt veel aandacht
- Beschikbare middelen
- Geen keuzes maken
- 3 gemeenten zijn wel samengevoegd, maar de Raad nog niet eenduidig

OPGAVEN IN DE GEMEENTE MEIERIJSTAD

In deze paragraaf zijn de opgaven vanuit de stakeholders voor de gemeente Meierijstad opgesomd. Tijdens de focusgesprekken werd aan de stakeholders gevraagd welke opgaven een bijdrage leveren aan de Duurzame Mobiliteitsvisie. Hierbij kon gedacht worden aan verschillende thema's zoals auto, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer, leefbaarheid, verkeersveiligheid, etc..



Interne werkgroep

Twee van de twaalf ambities uit de duurzaamheidsvisie:

- In 2050 is de mobiliteit in Meierijstad innovatief en schoon. Vervoersbewegingen zijn zonder emissie en vrij van fossiele brandstof (7)
- In 2050 is de bedrijvigheid in Meierijstad schoon en emissieloos (8)
- Toegankelijkheid
- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid bedrijventerreinen (Veghel)
- OV-bereikbaarheid kleine kernen en voorzieningen
- Stimuleren fietsgebruik (meer op de fiets)
- OV-bereikbaarheid Noordkade
- Bewustwording mobiliteitskeuze (inwoners/bedrijven)
- Ieder zijn rol: scholen, bedrijven, organisaties, dorps-/wijkenraden en overheid
- Wegen: vervangingsopgave (herijken van de functionele waarde van infrastructuur bij einde levensduur). Onderhoudsopgave: criteria voor prestaties van infra voor gebruik/benutten)
- Ruimtelijke kwaliteit / duurzaamheid / robuustheid versus mobiliteit
- Kleine stapjes, meetbare doelen
- Belonen duurzaam vervoer (fiscaal systeem) biedt ruimte voor alternatieve inrichting



Focusgesprek experts

Fiets

- Ruggengraat (SFR, regionaal, hoofd fietsroute, lokaal) voor externe verbinding op orde
- Wayfinding
- Fietsparkeren bij belangrijke voorzieningen (samenwerken met bijvoorbeeld winkelier)
- Groot aandeel bij verduurzamen mobiliteit (klimaat, positieve gezondheid)
- Belangrijk bij bereikbaarheid kleine kernen, voorzieningen
- Eindhoven - Ekkersrijt-west – Sint-Oedenrode - Veghel fietsverbinding voor fietsers die niet in dorp (Son) hoeven te zijn
- Fiets op orde op verbindingniveau + bestemmingsniveau
- Fiets + bus faciliteren diversiteit (bijv. eigen elektrische step)
- Last mile naar HOV

Openbaar vervoer

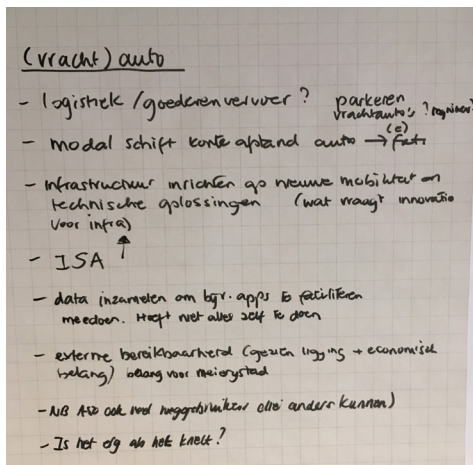
- HUBs HOV haltes (bijvoorbeeld pakketjes)
- Kans bij HOV halte Sint-Oedenrode
- Schijndel-Eindhoven HOV
- Verknoping laatste km
- Eindhoven-Nijmegen hoge kwaliteit
- Betere integratie fiets-OV
- Bij drukke haltes deelmobiliteit
- Verbinding Eindhoven-Dusseldorf. Hoe help je Eindhoven?
- Doorstroming bus (houdt rekening met bus in 30-km zones + doorstroming Taylorbrug/Corridor)
- Halte/taxi Zuid-Willemsvaart. Den Bosch-Veghel. Noordkade – bedrijventerrein

Gedeelde mobiliteit

- Hoe houden we voorzieningen bereikbaar vanuit/naar de kleinere kernen?
- Geen samenhang regiotaxi en regulier OV. Kosten regiotaxi stijgen flink (grote kosten voor gemeenten).
- Kleinschalige initiatieven ondersteunen (meeliften op proces West-Brabant/concessie)

(Vracht)auto

- Logistiek + goederenvervoer (parkeren vrachtauto's)
- Modal shift korte afstand auto → e-bike
- Infrastructuur inrichten op nieuwe mobiliteit + technische oplossingen (wat vraagt innovatie voor infra) → ISA intelligente snelheidsadaptie
- Data (inzamelen om bijvoorbeeld apps te faciliteren). Meedoen, we hoeven niet alles zelf te doen.
- A50/N279 belangrijk voor externe bereikbaarheid + verbinding (economische ligging)
- NB A50 ook veel weggebruikers die anders kunnen
- Is het erg als het knelt?



Figuur 76: Focusgroep experts

Verkeersveiligheid

- Risicogestuurd werken vanuit verkeersveiligheid: gemeenten gaan hiermee werken. Regionale opgave van maken als input voor deze studie
- Vertalen BVVP (BrabantsVerkeersVeiligheidsPlan) in gemeentelijk beleid
- Raakvlakken met categorisering: welke vervoerswijze wil je voorrang geven?
- Aandacht voor verkeersveiligheid bij integratie veiligheid
- BOAs inzetten voor gedrag (als dit uit risicoanalyse blijkt)
- Snelheid autoverkeer omlaag
- Gezamenlijk optrekken richting Rijk voor ISA
- 90% van de ongevallen komt door gedrag
- Inzicht in risicobenadering als fundament

Locatie/gebied

- Bereikbaarheid bedrijventerreinen
- Tip: kijk naar aantrekkingskracht locaties, bovenlokale schaal

Leefbaarheid

- Inclusieve infrastructuur. Kan iedereen in voldoende mate deelnemen? Kan men overall lopen? Mensen moeten durven oversteken (meegeven aan projectleiders tactisch niveau)
- Verbinding welzijn-klimaat-gezondheid.

Overig

- Wat doe je met het buitengebied? Vrijgekomen clusters

Opgaven Bernheze

- Het zuidelijke deel van Bernheze leunt aan tegen Meierijstad. We ontwikkelen meer buiten dan binnen, omdat mensen naar buiten gericht zijn voor plezier/inkomen
- Niet concurrerend
- Achterland, voorzieningen voor zuid-Bernheze in Meierijstad



Focusgesprek belangenorganisaties en scholen

Scholen

- Veilige + begrijpbare fietsroutes voor leerlingen en ouders
 - Inrichting openbare weg rondom scholen
 - Voetganger/fietsers/automobilist
- Logistieke inrichting schoolomgeving (als de logistieke inrichting op orde is, kunnen we mensen aanspreken op verkeerd gedrag)
 - Bezoekersparkeerplaatsen kort/lang
 - Leveranciers
 - Taxi's
- Fietsapp+ Meierijstad: kenmerken toevoegen in de app zoals gevaren, knelpunten en eigenschappen van de route
- OV "op maat"
- Verkeersonderwijs
- Gedragsbeïnvloeding

Seniorenraad en stichting toegankelijkheid

- Meer openbaar vervoer op maat tot aan de eindbestemming. Het OV stopt nu aan de randen van de industrieterreinen. Het is een uitdaging om de bus te laten rijden op de industrieterreinen vanwege de lage bezetting in de daluren.
- Laadpalen voor fietsen
- Beter onderhoud trottoirs
- Parkeerplaatsen mindervaliden niet omzetten naar elektrische parkeerplaats
- Openbaar vervoer ook binnen de industrieterreinen
- Sluipverkeer voor industrieterrein uit de wijken weren (wijken alleen voor bestemmingsverkeer). Dit om de leefbaarheid in woongebieden te versterken.
- Op de invalswegen de bedrijven al aangeven. Bijvoorbeeld: Schijndel Structuurweg: De Wit / Kranenbroek



Focusgesprek dorps- en wijkraden

- Gedrag: handhaving verkeersregels (snelheid). Gedrag handhaven in algemene zin: "verstoren" van de dag door iemand op te pakken die de maximumsnelheid overtreed in plaats van een bon uitdelen aan die persoon.
- Centrum Veghel (zowel NCB-laan als andere wegen) niet gebruiken als doorgaande weg (alleen bestemmingsverkeer)
- Alternatief voor Taylorbrug: Verkeer Ven/Bunders → Dubbelen) Randweg Noord
- Consequent toepassen verkeersoplossingen (bijvoorbeeld rotondes/kruisingen)
- Geld niet gebruiken om stenen te verleggen (markt/centrum) maar voor grote knelpunten
- Natuurlijke verkeersremmende maatregelen (geen drempels, wel rotondes en versmallingen)
- Logische en eenduidige verkeersregels (overal gelijk, 80 km/h op doorgaande wegen tussen dorp-dorp). Verbinding tussen doorgaande wegen onderling 60 km/h.
 - Voorbeeld: fiets voorrang ja/nee
 - Voorbeeld: veiligheid door verschillende regels (binnen Meierijstad en aanliggende gemeenten)
- Verkeersader "Rembrandtlaan" ontsluiting Veghel West met Veghel
- Ontsluiting Veghel, met name Zuid-Scheifelaar Veghels-Buiten (Bunders). Inclusief fietsroutes
- Verkeersdoden Meierijstad naar 0
- Flexibel ingrijpen gemeente op gewijzigde situaties (verkeerssituatie, techniek, nieuwe ruimtelijke plannen)
 - Voorbeeld: laadpalen moet er wel komen bij meer elektrische auto's
- Stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen. OV is duurder dan auto
- Hoofdstructuur A50 moet goed blijven functioneren bij toename verkeer

- Fiets:
 - Goede doorgaande route met veilige fietspaden (Wijbosch richting Schijndel Noord-Zuid-Nijnsel)
 - Aansluiting met toeristisch verkeer beter
- OV:
 - Verbinding Schijndel/Boxtel
 - Meer capaciteit naar Den Bosch en Eindhoven tijdens de spits
 - OV-app is niet up-to-date (Google Maps is wel up-to-date)
- (Vracht)verkeer uit de "kern"
- Verkeersveiligheid → scheiding / verkeersstroming
 - Eenduidigheid voorrang op rotondes
 - Te veel verschillende snelheden op het wegennet
- Leefbaarheid
 - Geluidsoverlast A50
 - Parkeergelegenheid in de kern bij woningen Wijbosch + sportveld Wijbosch
- Algemene bereikbaarheid Nijnsel en Wijbosch is goed, behalve richting Boxtel met het OV. Vanuit Boxtel kan men naar alle drie de hoofdrichtingen (Eindhoven, Den Bosch, Tilburg)



Figuur 77: Focusgroep dorps- en wijkraden

Focusgesprek bedrijven

- Bereikbaarheidspropositie
 - Integrale aanpak
 - Realisatie! Doen!
- Fiets duidelijkheid → eenduidig (ov-fiets)
- Openbaar vervoer → moet beter
- Water → Stimuleren vervoer over water
- Auto → meer mensen op de fiets
- Vrachtauto → duidelijke routes (tomtom)
- Verkeersveiligheid → heel belangrijk
- Streven naar één totale oplossing
- Analyseer alle knelpunten
- Zoek slimme oplossingen waarbij verkeersveiligheid & leefbaarheid samen kunnen gaan
- Zorg voor communicatie naar stakeholders en leg belangen goed uit
- Samenhang kan en mag gefaseerd uitgevoerd worden
- Houd vast aan mobiliteitsvisie en laat eigen politieke agenda's erbuiten
- Probeer zoveel mogelijk met provincie samen te werken
- Bereikbaar en berijdbaar houden van wegen voor landbouwverkeer en zwaar verkeer
- Eenheid in wegoopbouw + uitstraling
- Goed routenetwerk samen met buurgemeenten
- Op niveau houden van kunstwerken (bruggen)
- Verkeerseducatie LBM/scholieren (VOMOL = veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer)
- Onderhoud wegen / bermen / snoeien = informatie ophalen. Kwaliteit bermen is slecht in heel Meierijstad



Bijlage B: Verslag werkatelier 1 - visie en gebiedsfoto

Maandag 31 augustus 2020 heeft het eerste werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het eerste atelier, visie en gebiedsfoto, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Terugkoppeling gebiedsfoto
- Werksessie 1: Trends en ontwikkelingen
- Werksessie 2: opgaven en doelen

De resultaten van de werksessie met de externe stakeholders zijn in dit verslag uitgewerkt. Vanwege COVID-19 is de werksessie digitaal georganiseerd.

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Veel impact op mobiliteit, van groot belang voor gemeente

- Corona (gevolgen nav..)
- Sluipverkeer nav dichtslippen van RUIT
- Veiligheid fietsers (m.n. ouderen)
- Regionale verkeersdoorstromingen en hiermee gepaard gaand sluipverkeer om de doorgaande wegen te ontwijken.
- Demografie
- Economie
- Fiets
- Verkeersveiligheid
- Positieve gezondheid
- Smart mobility
- Autobezit
- Politiek
- Deelfiets en deelauto's
- Heterogeniteit vervoersmiddelen

- Werkgelegenheid, aantal banen, aantal auto's per 1000 inwoners
- MAAS
- Fietsstimulering
- Schets 2040
- Fiets- en goede fietsverbindingen, vermindering autobezit, samen met bedrijven kijken naar verschillende begin- en eind tijden van het werk, maar ook in deze tijd van vaker thuis werken, in overleg welk bedrijf op welke dagen zijn medewerkers thuis laat werken, spreiden van verkeersstromen.
- Zelfrijdende Voertuigen met name voor de industrieterreinen

Veel impact op mobiliteit, van klein belang voor gemeente

- MaaS
- Zelfrijdende auto's
- Smart Mobility
- Politiek
- Heterogeniteit vervoermiddelen
- Fiets
- Demografie
- Positieve gezondheid
- Economie
- Heterogeniteit
- Autobezit
- Deelmobiliteit
- Corona, Economische activiteiten: inzetten van gemeente op aantrekken van bedrijvigheid wat zich leent voor thuiswerk, werven van productiebedrijven, aansluiting zoeken met Brainport.
- Heterogeniteit

Weinig impact op mobiliteit, van groot belang voor gemeente

- Economie
- Deelauto's
- Fietsstimulering
- Verkeersveiligheid
- Fiets(stimulering)
- Positieve gezondheid
- Maas
- Zelfrijdende auto's
- Politiek

Weinig impact op mobiliteit, van klein belang voor gemeente

- Elektrisch vervoer
- Lucht kwaliteit (is meer landelijk)
- Deelmobiliteit
- Zelfrijdend
- Fiets
- Smart Mobility
- Politiek
- Deelfietsen
- Positieve gezondheid
- MaaS
- Zelfrijdende voertuigen
- Voorzieningen zo dicht mogelijk bij huis

OPGAVEN

De **dikgedrukte** opgaven moeten prioriteit krijgen volgens de externe stakeholders.. Tussen haakjes staat in geel gemarkeerd hoe vaak de desbetreffende opmerking als prioriteit is doorgegeven. De *schuingedrukte* opgaven zijn toegevoegd op basis van de voorzet van de lijst met opgaven.

Bereikbaar Meierijstad "werken aan een economisch vitale stad"

- **Betere doorstroming op de A50 en op de N279-zuid (x4)**
- **Betere busverbinding Veghel-Den Bosch, Schijndel-Eindhoven, Sint-Oedenrode-Den Bosch, Eindhoven-Veghel-Uden-Nijmegen (x2)**
- **Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen (ook water) (x3)**
- **Betere autobereikbaarheid bedrijventerreinen Veghel-zuidwest vanaf de A50 (x2)**
- **Verbeteren van de last mile op bedrijventerreinen (vanaf de openbaar vervoerhaltes naar de bedrijven)**
- **Betere bereikbaarheid van de Noordkade per openbaar vervoer**
- **Betere bereikbaarheid per collectief vervoer/bus van de bedrijventerreinen aan de A2 in Eindhoven en Den Bosch vanuit Meierijstad**
- **Betrouwbare reis voor weggebruikers**
- ***Verminderen vrachtverkeer naar beide zijden over de Taylorbrug (Rembrandtlaan ontzien)***
- ***Kijk ook als gemeente en ondernemers samen naar wat je kunt doen in het gezamenlijk kijken naar werktijden en naar die dagen waarop je werknemers thuis werken, wellicht is het ook mogelijk carpool groepjes te maken vanuit verschillende bedrijven.***
- ***Elektrisch busje rond laten rijden over industrieterrein op het moment dat veel werknemers arriveren***
- ***Agrarische industrie en service bereikbaar houden voor LBV en vrachtverkeer***
- ***Cruciale oversteken A50, ZWV, N279 berijdbaar voor LBV houden***

Leefbaar Meierijstad "zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving"

- Voorzieningen blijven voor iedereen bereikbaar in het bijzonder in de kleine kernen (x3)
- Verkleinen verkeersveiligheidsrisico's in met name 30 km-zones, 60 km-zones, voor (e)fietzers en voor ouderen en kinderen (kwetsbare verkeersdeelnemers) (x2)
- Betere busverbinding Veghel-Erp-Gemert
- Aanpak verkeersonveilige locaties (concentratiepunten verkeersonveiligheid)
- Duurzaam veilige inrichting van wegen
- Toegankelijkheid mindervaliden
- Minder door rood licht rijden
- Autoverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van hoofdwegen (1. Autosnelweg, 2. Provinciale wegen, 3. Overige gebiedsontsluitingswegen, 4. Erftoegangswegen/woonstraten)
- Maatregelen tegen overlast geluid, lucht en stank (Co2)
- Minder stops bij verkeerslichten
- Minder afleiding in het verkeer
- Houden aan de snelheid
- Centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode autoluw, in ieder geval geldt dit voor Schijndel. Maar breng hier ook groen en waterpartijen aan.
- Bijdrage vanuit mobiliteit aan recreatie en toerisme in Meierijstad: benutten (en verbeteren) van historische verbinding Duits Lijntje en goed verbinden van recreatieve clusters, goede multimodale ontsluiting van recreatieve clusters
- *Meer zichtbaarheid en aanwezigheid van ziekenhuis Bernhoven in Veghel, zoals in Oss*
- *Stimuleer verplaatsing kantoren/bedrijven naar industrieterrein of rand bebouwde kom*
- *Centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode autoluw, in ieder geval geldt dit voor Schijndel. Maar breng hier ook groen en waterpartijen aan.*
- *Leefbaarheid en veiligheid op 60km wegen wordt niet verbeterd door invoeren van 60km/h limiet, maar door 80km/h te handhaven (ongevallen worden veelal veroorzaakt door "veel te hard (> 100, of nog harder) te rijden" of door afleiding, wat juist bij lagere snelheid eerder voorkomt (bij 60 ben je eerder geneigd "iets te doen", dan bij 80.*
- *Betaald parkeren invoeren, voor het 'kort parkeren', zodat het winkelend publiek, de auto kort bij de winkel kan parkeren en 'lang parkeren' wordt afgestraft met hoog tarief. (nu parkeert het personeel kort bij de winkel of op stadhuisplein) Voor ambtenaren zou een andere parkeerplaats gezocht moeten worden, niet zo kort bij het centrum*
- *(Basis-)scholen veilig bereikbaar maken voor fiets, ontmoedigen van het wegbrengen van de kinderen met de auto. Bijvoorbeeld door kiss and ride zone verder weg van de school te plaatsen.*

Duurzaam en gezond Meierijstad "transitie naar duurzame, gezonde en slimme mobiliteit"

- Stimuleren fietsgebruik (x5)
- Mobiliteitsbeleid draagt bij aan positieve gezondheid (gezond gedrag, gezonde keuzes en gezonde leefstijl) (x3)
- In 2050 is de mobiliteit in Meierijstad innovatief en schoon. Vervoersbewegingen zijn zonder emissies en vrij van fossiele brandstof. Ons duurzaam mobiliteitsbeleid is gericht op het voorkomen van verplaatsingen. Verplaatsingen die wel plaatsvinden, zijn schoon (Duurzaamheidsvisie Meierijstad) (x2)
- Verbeteren regionale en lokale fietsroutes (x2)
- Verbeteren fietsvoorzieningen (x2)
- Stimuleren van deelmobiliteit (deelauto's,), lager autobezit
- Goede voetgangersvoorzieningen
- *Verplaatsingen over korte afstand vinden per (e-)fiets of te voet plaats en vooral goede en beveiligde fietsstallingen aanbieden*
- *Goede fiets verbindingen naar sportvelden buiten de bebouwde kom. Denk zeker ook aan een goede verlichting. Met name in de winter gaan kinderen in vroege avond trainen.*
- *Een MAAS oplossing: een combinatie van verschillende mobiliteiten in combinatie met slimme software sturing*
- *Speciale parkeer plaatsen voor elektrische auto's, weren van oude diesel auto's*

Actief Meierijstad "ruimte bieden aan lokale mobiliteitsinitiatieven"

- Samen met markt en samenleving nieuwe vormen van mobiliteit ontwikkelen om ook kleinere kernen bereikbaar te houden (x3)
- Samen op weg naar prettig verkeer in dorpen, buurten, schoolomgevingen (x3)
- Ruimte bieden aan initiatieven duurzame mobiliteit
- Samenwerken voor duurzame, innovatieve en slimme oplossingen via communities
- Ondersteunen van mensgerichte maatregelen verkeersveiligheid
- *Behouden van voorzieningen in de kernen en wijken, dit zal ook zijn invloed hebben op de verkeersbewegingen*



Bijlage C: Verslag werkatelier 2 - persona's en netwerken

Maandag 26 oktober 2020 heeft het tweede werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het tweede atelier, bedenken van oplossingen, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Toelichting inhoud en proces
- Werksessie over persona's

De resultaten van de werksessie met de externe stakeholders zijn in dit verslag uitgewerkt. Vanwege COVID-19 is de werksessie digitaal georganiseerd.

PERSONA'S

Personenvervoer en goederenvervoer zijn van belang voor de duurzame mobiliteitsvisie. Voor personenvervoer zijn er veel doelgroepen/ invalshoeken. Ook goederenvervoer is belangrijk en behandelen we als apart onderdeel. In dit werkatelier werken we met verschillende persona's. Iedere deelnemer leeft zich in in een bepaald type gebruiker van de gemeente Meierijstad. Vanuit verschillende doelgroepen/ invalshoeken werken we op die manier aan de mobiliteitsvisie binnen de gemeente. De deelnemers hebben op vrijwillige basis gekozen voor één van de persona's.

De persona's:

- Jongeren (tot 16 jaar)
- Studenten
- Werkgevers/werknemers (gericht op fiets)
- Werkgevers/werknemers (gericht op auto)
- Actieve ouderen (70+ jaar)
- Doelgroepreiziger / vervoersarmoede
- (Winkel/cultureel)bezoeker van de gemeente

We weten inmiddels waar de knelpunten zich voordoen binnen de gemeente en wat de opgaves zijn. De deelnemers geven antwoord op de vragen:

- Wat betekent dat voor jouw persona? Wat heeft jouw persona nodig om bereikbaar, leefbaar, veilig, duurzaam en gezond binnen de gemeente te kunnen verplaatsen?
- Welke keuzes zou je maken?
- Welke maatregelen zijn daarbij nodig (o.a. infrastructuur, gedrag, techniek)?

Jongeren (tot 16 jaar)

- Goede, veilige, verlichte, vrijliggende en vergevingsgezinde fietspaden: vooral richting de bestemmingen waar ze graag naartoe gaan zoals wijkcentra, dorpskernen, sportvelden, muziekscholen en sporthallen
- Vrijliggende fietspaden omdat ze vaak met 3 naast elkaar fietsen. Dan zorgen ze voor overlast voor de overige verkeersdeelnemers
- Jongeren hangen graag, dus ook ontmoetingsplaatsen voor jongeren en de weg daarnaartoe goed inrichten
- Veilige mogelijkheden om goed te kunnen verplaatsen, duidelijk aangegeven oversteekplaatsen, eventueel verkeerslichten
- Goed openbaar vervoer. Jongeren uit randgemeenten hebben weinig mogelijkheden om met openbaar vervoer naar school (Elde college) te komen
- Basisscholen: kinderen worden meestal op fiets of met de auto door ouders gebracht. Middelbare scholen: jongeren fietsen in groepen naast elkaar. Dus heel ander verkeersgedrag tussen basisscholen en middelbare scholen
- Gedragsmaatregelen: lastig om hier een oplossing voor te bedenken. De ervaring leert hoe harder je ertegen ingaat, hoe meer het tegenovergestelde je krijgt. Dus gedrag corrigeren is niet altijd goed. Tot 12 jaar is gedrag makkelijker te sturen. Tussen de 12 jaar en de 16 jaar is gedrag lastiger te sturen. Maar als je niets doet,

krijg je sowieso niets. Conclusie: denk goed na over de gedragsmaatregelen. Het kan werken als je gericht maatregelen bedenkt voor jongeren tussen de 12 en 16 jaar, maar het kan ook averechts werken.

- De elektrische fiets wordt steeds stoerder en dus ook meer gebruikt. Er is behoefte aan oplaadpunten voor elektrische fietsen bij de school. Het gemiddeld percentage e-bikes begint groter te worden. en het percentage scooters neemt af. Dat is een positieve ontwikkeling. Negatieve ontwikkeling is meer fietsdiefstallen. Betere stallingsvoorzieningen zou meer jongeren op de fiets laten komen. Goede stallingsvoorzieningen bij middelbare scholen en rondom de bushaltes in de omgeving is zeer gewenst.
- Voor jongeren is de first- en last mile belangrijk. Kinderen die met OV komen zetten de fiets bij de bushalte neer. Er is een bushalte op korte afstand met een busverbinding naar Eindhoven-Veghel. Als je vanuit Den Bosch komt, moet je vanaf de Structuurweg een volledig dorp door voordat je bij het Elde college bent. Veel fietsen staan bij die bushalte. Fietsen die gestolen worden bij het Elde college gaan naar die bushalte.
- Veilige, fatsoenlijke fietspaden zijn essentieel. In de avond moeten de fietspaden goed verlicht zijn.
- Kinderen worden vaak door ouders gebracht. Als het hard regent komt iedereen met de auto. Kruisingen tussen fietsers, voetgangers en autoverkeer zorgen voor gevaarlijke situaties. Gaat over gedrag én inrichting
- In Veghel is er nergens een schoolzone (zoals er in Uden wel is), dat verbaast me. Dat zou een oplossing kunnen zijn.
- Beleid, uitvoering en inrichting tussen de drie kernen is zo verschillend, dat verbaast me (bijvoorbeeld zebropaden, ontbrekende voetpaden). Zaak om dat op één lijn te krijgen.
- Kinderen kiezen vaak voor een sport waarvan de sportvoorziening in diezelfde kern aanwezig is als waar ze wonen
- Nieuwe sportparken: in of tegen de bebouwde kom plannen
- Aandacht voor gastvrijheid bezoekende sporters. Gastvrije indeling voor wat betreft de parkeerruimte in de directe omgeving van de sportparken.

Studenten

- Busfietser of treinfiets. Dus op de fiets naar het bus- of treinstation en dan verder reizen is goed te doen voor een student. Goede busverbindingen zijn een pre net als (beveiligde) fietsenstallingen.
- Vanuit Boerdonk reizen veel studenten via Beek en Donk aansluitend naar Eindhoven en Den Bosch. Er rijdt geen (buurt)bus naar Beek en Donk. Naar Veghel gaat een buurtbus maar die rijdt nu niet vanwege Corona – alle bestuurders zitten in de risicogroep. Fietsen naar Veghel of eventueel Uden. Stimuleren studenten om te fietsen. Maar vanaf een bepaalde leeftijd is een auto wel aantrekkelijk en gemakkelijk, zeker als er nagenoeg geen openbaar vervoer is.
- In het voorbeeld is een student genoemd die in Meierijstad woont en elders naartoe gaat. Maar er zijn ook interessante bedrijven in Meierijstad waar studenten naartoe komen. Zelfs op die scholen/universiteiten wordt Meierijstad niet genoemd, omdat er geen treinstation is. Dus de student van elders denkt niet eens aan Meierijstad, want die student komt daar niet eens. Studenten die van ver komen zijn gewend om met de trein te komen. Er moet een goed alternatief zijn! Studenten in HOV is wel hoog. Dat is een gemiste kans waar we wel iets mee moeten. Bedrijventerreinen moeten goed bereikbaar zijn vanuit aantal plekken om studenten die elders wonen en stage lopen/werken in Meierijstad een goede / frequente busverbinding aan te bieden (Eindhoven-Nijmegen-Den Bosch)
- Gebrek aan openbaar vervoer in de kleine kernen in het weekend en na een bepaald tijdstip
- Goede fietsvoorzieningen richting openbare plekken als busstation / bushaltes zijn belangrijk
- Goede, veilige fietspaden zijn van belang
- Gedrag: jongeren hebben andere triggers en andere dingen die ze belangrijk vinden dan ouderen. Jongeren misbruiken fietspaden: hoort dat bij het gedrag van de groep? Of kun je daar echt iets aan doen?

- Studerende kinderen zijn verplicht om te fietsen omdat er niet voldoende alternatieven zijn. Met de eerste bus vanuit Erp ben je niet op tijd in Den Bosch voor de eerste les. Als je naar Nijmegen gaat (vanuit Erp), ben je verplicht om op kamers te gaan. Het kost teveel tijd om daar met het openbaar vervoer te komen.
- Goed openbaar vervoer naar de kleine kernen is van belang. Dan zullen ze de binding met het dorp blijven behouden.
- Hogere frequentie van de HOV lijnen (naar Eindhoven en Den Bosch) is gewenst
- De student wil graag met de fiets in de bus om deze mee te nemen naar de bestemming. Zodat niet aan twee kanten wat geregeld moet worden. Dat mag in de toekomst ook twee keer een leensysteem zijn. Als het maar zeker is dat de fiets twee keer beschikbaar is. De student wil zelfstandig zijn en zijn eigen ding kunnen doen.
- Studenten binnen de gemeente houden: starterswoningen bouwen voor de studenten in deze gemeente

Werkgevers en werknemers (gericht op fiets)

- Op de e-bike naar het werk wil ik niet teveel verkeerslichten kruisen. Want als ik vaak stil moet staan, pak ik de volgende keer weer de auto.

Werkgevers en werknemers (gericht op auto)

- Veelvuldig gebruik van de A50 / N279. Veel korte afstandsverplaatsingen in de driehoek Sint-Oedenrode-Veghel-Uden. Veel opstoppen bij de op- en afrit. We moeten op- en afritten gebruiken om plaatselijke verkeer goed te doseren, bijvoorbeeld in de vorm van een derde rijstrook. A50 met een brede vluchtstrook kan goed gebruikt worden als spitsstrook voor lokaal verkeer. Bossche-Eindhoven oplossing A2-N2 waarbij het volledig gescheiden is kan ook een oplossing zijn.
- Veel drempels in de dorpen is niet bevorderlijk voor verkeersstromen (bus en aanhanger). Drempels op hoofdweg van Olland – Boskant / Olland – Sint-Oedenrode zijn zeer storend. Ontwerp de weg voor de functie die de weg heeft. Langzaam verkeer en snel verkeer scheiden van elkaar buiten de kernen.

- Afslag A50 tussen Son en Nijnsel is gewenst waarbij industrieterrein in Nijnsel goed wordt ontsloten. Geef Sint-Oedenrode 2 afritten en combineer dat met de gemeente Son. Sluit aan bij gescheiden rijstroken voor lokaal verkeer
- Automobilist wil zo snel mogelijk en zo dichtbij mogelijk bij bestemming aankomen. N279 noord tussen Veghel-Den Bosch is fijn. Die doortrekken naar Asten. En iets bedenken bij de 4 verkeerslichten in Veghel om de doorstroming te verbeteren (naar 2x2).
- Bedrijventerreinen zijn te beperkt ontsloten. Dus extra ontsluiting bedrijventerrein de dubbelen is logisch. Kan ook via bedrijventerrein de Amert en dan N279, hoeft niet per se direct op de A50.
- Verkeer moet beter gespreid worden: op andere momenten en op andere tijdstippen. Corona heeft ons laten zien dat dat kan. Werkgevers zijn bezig om thuiswerken structureel te gaan inbedden. Tijdelijk en blijvend positief effect waardoor groei nieuwe ontwikkelingen op bedrijventerreinen mogelijk is.
- Gebieden voor bedrijvigheid zijn er ook voor snelverkeer. Fietsverkeer moet dan gescheiden worden, ook niet kruisen. Alleen via brug of tunnel laten kruisen.
- Verlichting moet overal goed zijn voor voorkomen van ongelukken. Ook voorkomen dat mensen met mobiel achter het stuur zitten.
- Snapt dat er niet altijd voor de deur geparkeerd kan worden. Ergens anders parkeren is ook goed, maar dan moet er wel voor gezorgd worden dat ik daar veilig kan parkeren en snel op locatie kom. Dus alternatief moet genoeg comfort bieden.
- Opstoppen brug over het kanaal in Veghel vanwege ene kant wonen en andere kant werken. Nieuwe aansluiting Keldonk-bedrijventerrein Doornhoek zit in de procedures.
- Elde college ligt in het zuiden van Schijndel. Alle ontsluitingswegen en rondwegen lopen via de noordkant. We moeten dwars door de dorpskern heen met veel smalle verkeerswegen, drempels, waardoor het moeilijk aanrijden is. Parkeren is ook een groot probleem. Pleiten voor een rondweg rondom Schijndel zodat je ook via de onderkant makkelijk naar het Elde college kan rijden zonder door het dorp te rijden.
- Goede bereikbaarheid en doorstroming

- Meer laadvoorzieningen voor elektrische auto's
- Vrachtverkeer en sluipverkeer:
 - Overlast vrachtverkeer in de Sluisstraat
 - Overlast sluipverkeer vanuit Keldonk naar Doornhoek over Sweenslag-Hoolstraat
 - Een goede verbinding over het kanaal en vrachtverkeer weren uit de kernen is gewenst
- Incidenteel centrumverkeer weren uit de centra:
 - Voorbeeld: P+R—locatie bij Jeroen Bosch ziekenhuis. Auto parkeren en met de fiets naar de eindbestemming
- Deelauto's implementeren
- Aandacht voor goederenvervoer Veghel-Boxtel: vrachtverkeer over A50/A2 en niet over Eerdsebaan – Bosscheweg.

Actieve ouderen (70+ jaar)

- Ouderen buiten de kern die naar het centrum willen
 - Vanuit Zuid: N265 verkeerslichten moet je lang wachten.
 - Bankjes om de paar kilometer zodat men kan rusten is gewenst
- Uitstallingen in het centrum waardoor mensen met een rolstoel moeilijk in het centrum kunnen bewegen
- Cursussen voor e-bikes is gewenst
- Actieve ouderen gaan vooral te voet en met de fiets naar het centrum
- Parkeerprobleem is aan de orde: slecht ter been en toch met de auto dan moet je niet te ver van het centrum kunnen parkeren
- Veghel-Zuid: vanaf Atrium naar het centrum zijn rolstoelroutes, maar die trottoirs liggen scheef. Let ook op of- en afgangen bij trottoir-weg, dat is ook een aandachtspunt
- Actieve ouderen nemen deel aan het autoverkeer. Soms toch wel een opgave om goed te participeren met de auto. Wellicht voor oudere bestuurders fijner om rechts te blijven rijden

- Helaas mis ik ook nog wat innovatie. We blijven kijken naar wegen en transportmogelijkheden zoals ze er nu zijn. Meierijstad zou ook kunnen nadenken over een totaal andere manier van transport van personen. Een kleinschalig (bovengrondse) metrolijn naar de highlights (gemeentehuis/scholen/industrieterreinen centra kernen)
 - Reactie werkgevers: hop-on – hop-off is een goed idee. Alles gaat om geld en dikke stromen. Dikke stromen missen we in Meierijstad. Op een andere manier naar zaken kijken is wel goed. Dat is een uitdaging voor ons allemaal, niet vanuit de huidige mogelijkheden kijken.
- Rechts blijven rijden op de snelweg bij de huidige max snelheid van 100 km/u is geen straf. Je kunt ook proberen mensen te adviseren te genieten van hun mobiliteit op de rechter rijstrook
- Ouderen hebben behoefte aan parkeerplaatsen voor de scootmobiel. In Veghel zijn er te weinig parkeerplaatsen voor ouderen met een scootmobiel
- Goede toegankelijkheid naar de gebouwen is belangrijk.
- Veilig over straat is ook van belang. Verlichting in de gemeente is niet op orde. Vooral bewegen in de avond is nu nog niet op orde (toegankelijkheid trottoir).
- Mensen met een rollator kunnen zich niet goed voortbewegen (trottoir, drempels, instappen in een bus). Oplossing is voetpaden meer vrij houden. Bijvoorbeeld: Vlas en Graan beslaat het complete trottoir.
- Bij het Prins Willem Alexander park kun je makkelijk de auto kwijt, daar is het goed geregeld
- Kleine kernen (Erp, Keldonk): verkeersborden staan midden op de stoep, de voetpaden worden onderbroken door perkjes, kinderkopjeswegen zijn vervelend, voetpaden ontbreken (Keldonk).
- Als oudere wil ik veilig oversteken. De gemeente moet meer aandacht besteden aan zebrapaden. Bijvoorbeeld bij het Heilig Hartplein. Zeker 800 meter omlopen om daar veilig over te kunnen steken.
- Bij de Busselbundersweg ligt een zebrapad bij het winkelcentrum. Daar fietst veel jeugd van en naar school. De jeugd maakt misbruik van het zebrapad door het als fietspad te gebruiken.
- Zebrapaden beleid voor de hele gemeente is belangrijk.

- Het land en de gemeente vergrijst. En daar moet de gemeente goed rekening mee houden in de visie. Aandacht moet meer liggen op de oudere in de gemeente Meierijstad (vanwege vergrijzing). Want de student gaat de gemeente uit om ergens anders te studeren. Maar discussie is er ook om de student juist te behouden in de gemeente Meierijstad (thuiswonende student). Conclusie: is én student (vanwege leefbaarheid dorp, nieuwe aanwas moet je blijven voeden) én ouderen. Innovatieve mobiliteitsoplossingen zijn nodig voor beide groepen.

Doelgroepreiziger / vervoersarmoede

- Trottoirs en voetpaden moeten goed begaanbaar zijn, met name naar de bushaltes. Lijnen die bedoeld zijn voor mensen die slechthoofden zijn, staan vaak vol geparkeerd met fietsen. Er moet dus een goede fietsenstalling komen bij bushaltes.
- Trottoirbanden: op- en afdalingen zitten vaak niet tegenover elkaar waardoor men schuin moet oversteken.
- Parkeerplaatsen in het centrum: steeds meer parkeerplaatsen voor elektrische auto's worden ingeruild voor parkeerplaatsen met een laadpaal. Dat kan niet de bedoeling zijn.
- Mensen die niet in staat zijn om zelfstandig te rijden: makkelijk gezamenlijk met de bus mee kunnen. Voor toegankelijkheid is het belangrijk dat de drempels op de weg van Het Ven naar Udenseweg vervangen worden. Dat is heel vervelend voor rolstoelgebruikers die in het speciaal vervoer zitten.
- Mensen hebben behoefte aan goed toegankelijke centra (drempelloos en niet laten belemmeren door geparkeerde fietsen)
 - Bij nieuwbouwwijken moeten we dat zeker meenemen in de plannen

(Winkel/Cultureel)Bezoeker van de gemeente

- Goede bewegwijzering aan de rand van de gemeente is van belang (richting scholen, centrum, industrieterrein, naar parkeerterrein)
- Interactieve bewegwijzering via een app: gelijk toegang tot het fietswagennet. Wel goed om te kijken wie de doelgroep dan is (cultureel bezoeker, jongeren, ouderen). Op basis daarvan moeten we zaken afstemmen

- Experts zien we ook als bezoekers. Zij zijn op zoek naar huisvesting in de gemeente Meierijstad (en werken in Eindhoven). Daar moeten we een goede infrastructuur voor opzetten. Een ophaalplek in Meierijstad om naar Eindhoven te reizen hoeft niet. Ze rijden zelf met de auto op en neer.
- Campagne van de gemeente om ons goed op de kaart te (blijven) zetten. Om te laten zien dat we veel in Meierijstad hebben (talent, grote bedrijven).
- Cultureel- en winkelaanbod moet zo uitgebreid zijn dat men er met de fiets of auto wil komen. Bezoeker moet veilig en goed kunnen parkeren (met auto en fiets). Het moeten geconcentreerde centra zijn met aan de rand parkeren zodat het centrum makkelijk te voet te bereiken is vanaf de rand. Fietsparkeerplaatsen die schoon, veilig en gratis zijn.
- Binnen het winkelen en culturele publiek zijn verschillende persona's te onderscheiden met verschillende behoeftes (bourgondisch, praktische, etc.)
- Centrum Schijndel: parkeerplaatsen liggen dichtbij het centrum, dus is goed geregeld. Voor de fiets kan dat beter
- Centrum Veghel: auto kan nog iets beter, rondom het centrum moeten nog parkeerplaatsen gemaakt worden. Ook meer aandacht voor fietsparkeren.
 - Tegendeel is waar: er is een overcapaciteit aan parkeren
 - In Veghel insteek op boodschappenfunctie: bedoeld voor lokale inwoner van Veghel
- Centrum Sint-Oedenrode: als autovrij centrum, dan rondom centrum parkeerplekken maken
- Kort parkeren bij het centrum, maar ook snelle boodschappen doen is tegenstrijdig:
 - Veel parkeervoorzieningen bij het centrum: je wil juist je auto's uit het centrum weren
 - Kort parkeren voor een snelle boodschap. Maar als die parkeervoorziening vol staat met auto's van medewerkers en bewoners, dan kunnen boodschappen niet meer snel ingeladen worden (dat gebeurt nog veel te veel). Wil je dat faciliteren, dan moet je betaald parkeren voor de lange periode invoeren.

- Een ander geeft aan dat Meierijstad niet klaar is voor betaald parkeren. 1 of 2 euro om te parkeren voor een avondje uit is prima, maar 1 of 2 euro voor de wekelijkse boodschappen is niet oké. In grote steden werkt betaald parkeren, in Meierijstad is dat geen oplossing.
- Mogelijke oplossing: eerste uur gratis, daarna betalen
- In de toekomst als we nog meer gaan bouwen in het centrum (woningen), dan kunnen er ondergrondse parkeergarages komen. Dan ondervang je dat er overal geparkeerd gaat worden
- Er komen minder winkels in het centrum van Veghel, dan hoef je ook minder parkeerplaatsen te hebben voor winkelpersoneel. Dan moeten we dus zeker niet voor betaald parkeren gaan. Met winkelondernemers bespreken: regeling busvervoer-fietsverkeer voor mensen die daar werken. Dan zijn er meer parkeerplaatsen voor mensen die daar gaan winkelen.

AANVULLENDE DISCUSSIE

Landbouwverkeer en langzaam zwaar verkeer

- Bereikbaarheid van de percelen mist. Een grote driewieler moet erdoorheen omdat we een agrarische gemeente zijn (maatgevend).
- “Slotenmaaibeleid” is van belang en dat is nu waardeloos! Als dat niet op orde komt, is dat nadelig voor de veiligheid in het buitengebied. Over de brug in Keldonk kunnen geen grote landbouwvoertuigen overheen. Hopelijk komt de nieuwe brug daar snel. Is een grote zorg bij deze sector.
- Agrarisch verkeer uit de Sluisstraat en Heilig Hartplein in Veghel weren: maak het mogelijk dat landbouwverkeer over de NCB-laan tot de laatste verkeerslichten kan rijden. Dan wordt Veghel ontlast met zwaar landbouwverkeer. Dan gaat het agrarisch verkeer over de provinciale weg.
- Als de fietsbrug verlegd gaat worden, maak die klaar zodat daar ook landbouwverkeer en langzaam zwaar verkeer overheen kan. Connectiviteit vanuit Eerde en Schijndel naar Veghel. Dat is ook voor de koppeling van de twee bedrijventerreinen voordelig. Plus als extra calamiteitenroute van het industrieterrein. Reactie: fietsbrug zou een snelfietsroute moeten worden volgens de wijkraad als de brug verlegd gaat worden. Dus daar mag geen ander verkeer overheen.
- Andere mogelijkheden: verleggen fietsbrug kost 2,3 miljoen euro. Advies: verleg de brug niet, dan hou je veel geld over. De snelfietsroute Uden - Veghel loopt tot eind De Dubbelen. Dat geld kun je stoppen in het doortrekken van het fietspad naar Sint-Oedenrode – Schijndel.
- Meierijstad is een toeristisch fietsgebied. Landbouwvoertuigen worden steeds groter. Conflictsituaties worden steeds erger. De nieuwe fietsbrug openstellen voor landbouwverkeer is niet slim. Naast de fietsbrug een bestemmingsbrug leggen is mogelijk een oplossing.
- Een rondweg ontbreekt in Veghel. Daarmee kan je dit soort problemen (landbouwverkeer en vrachtverkeer) oplossen. De vraag is alleen waar de rondweg moet komen te liggen. Op het voormalig Duits lijntje?

Logistiek (werkgever / werknemer gericht op autoverkeer)

- Veghel moet aangesloten worden/blijven via hoofdwaarwegennet op Europese natte infrastructuur. En zo aangesloten blijven bij TEN-T corridors en opgenomen worden in core-network zodat aanspraak gemaakt kan worden op SEF-gelden.
 - Nu klasse 4 schepen (max 9,60 breed), we willen naar klasse 5 (11,4 breed). Dit betekent meer containers in de breedte door de brug (in de hoogte gaat dat niet, dan moeten de bruggen hoger worden en dat is niet positief voor fietsers).
 - Kanaal moet op een aantal plekken verbeterd worden (verbreed hoeft niet per se). Kanaal is op veel plekken aan weerszijde met talud uitgerust. O.a. aan westkant van het kanaal zou een damwandprofiel moeten komen, zodat varen technisch veiliger is (dan heb je een bredere bak).
 - Meierijstad moet sterker inzetten op logistiek over water richting de provincie (meekoppelkansen).
- Meierijstad heeft een centrale ligging. Als Meierijstad moeten we ons beter profileren over de hoeveelheid mobiliteit in deze gemeente op het gebied van goederenvervoer over water en weg. De mobiliteitsopgave neemt alleen maar toe. Het aantal bewegingen van goederenvervoer neemt alleen maar toe. Ook rekening houden met forensenverkeer daarin.
- Smarthubs aan de buitenkant van Meierijstad zijn goede voorbeelden. Grotere hubs aan de rand van Meierijstad in combinatie met HOV en deelauto's / oplaadpunten. En daarmee de lokale mobiliteit in het centrum faciliteren.
- Vrachtverkeer weren uit de Rembrandtlaan is een grote wens.
- Er is veel vrachtverkeer over de Rembrandtlaan (tussen N279 en Sluisstraat) wat ook gebruik kan maken van andere wegen (bijv. vrachtwagens Campina-terrein komen over de Taylorbrug en gaan via de Rembrandtlaan naar Campina. Er is een wens om deze vrachtwagens via de A50 naar de N279 en dan naar Campina te laten rijden.



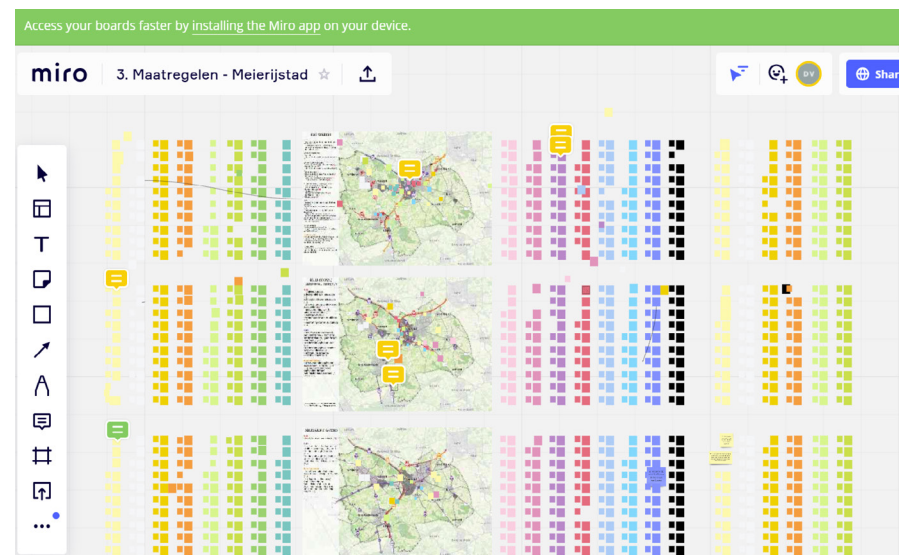
Bijlage D: Verslag werkatelier 3 - maatregelen

Maandag 14 december 2020 heeft het derde werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het derde atelier, bedenken van maatregelen, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Toelichting inhoud en proces
- Werksessie over maatregelen

De resultaten van de werksessie met de externe stakeholders zijn in een digitale werkomgeving verzameld. Vanwege COVID-19 is de werksessie digitaal georganiseerd.

Voor de werksessie met de externe stakeholders is de digitale werkomgeving MIRO gebruikt. In de digitale werkomgeving hebben de deelnemers input voor de maatregelen doorgegeven. Alle input van de stakeholders is terug te vinden in de digitale werkomgeving via de volgende link: https://miro.com/app/board/o9J_lb7S6v4=



Provincie Noord-Brabant

ARRIVA

www.bravo.info

Bravo

Brabant vervoert ons

8231

VDL BERKHOF

Ambassador 200

NL BT-BX-36
www.vdlbuscoach.com

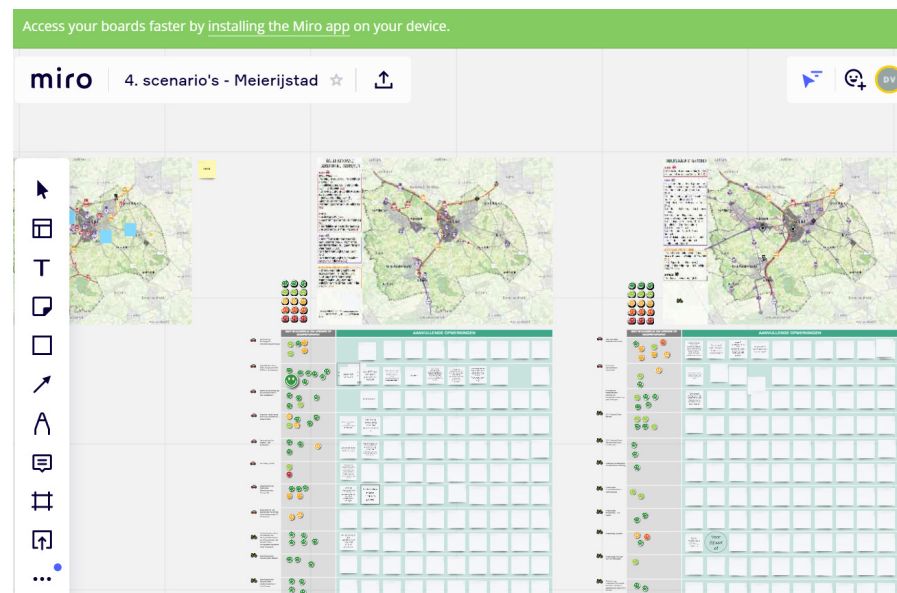
Bijlage E: Verslag werkatelier 4 - scenario's

Maandag 29 maart 2021 heeft het vierde werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het vierde atelier, scenario's, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Toelichting inhoud, proces en resultaten verkeersmodel
- Werksessie over resultaten verkeersmodel en werken aan voorkeursvariant

De resultaten van de werksessie met de externe stakeholders zijn in een digitale werkomgeving verzameld. Vanwege COVID-19 is de werksessie digitaal georganiseerd.

Voor de werksessie met de externe stakeholders is de digitale werkomgeving MIRO gebruikt. In de digitale werkomgeving hebben de deelnemers de maatregelen gescoord op kansrijkheid door middel van smiley's. Alle input van de stakeholders is terug te vinden in de digitale werkomgeving via de volgende link: https://miro.com/app/board/o9J_IMxSi-U=





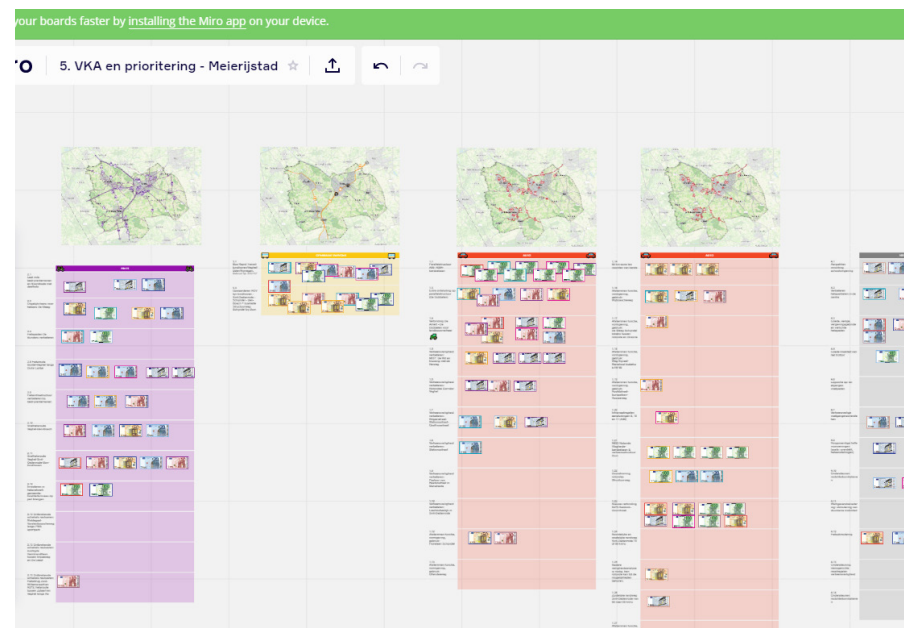
Bijlage F: Verslag werkatelier 5 - VKA en prioritering

Maandag 12 april 2021 heeft het vijfde werkatelier met de externe stakeholders plaatsgevonden. In het vijfde atelier, VKA en prioritering, zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Toelichting inhoud, proces en hoofdpogaven
- Werksessie over longlist van maatregelen en prioritering

De resultaten van de werksessie met de externe stakeholders zijn in een digitale werkomgeving verzameld. Vanwege COVID-19 is de werksessie digitaal georganiseerd.

Voor de werksessie met de externe stakeholders is de digitale werkomgeving MIRO gebruikt. In de digitale werkomgeving hebben de deelnemers aangegeven welke maatregelen prioriteit hebben. Iedere deelnemer kreeg eurobiljetten om te verdelen over de maatregelen. Alle input van de stakeholders is terug te vinden in de digitale werkomgeving via de volgende link: https://miro.com/app/board/o9J_IEd7XQk=





Veghel
3500-3700
Veghel
Helmond
N279
Veghel
1500-2000
Noordkade

150 m

30

Service Station

Bijlage G: Verslag sessie met experts

Via verschillende werkateliers kunnen direct betrokken meedenken over de invulling van de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad. De experts zijn in één aparte sessie bevroegd. Op maandag 24 september 2020 heeft de werksessie met experts plaatsgevonden. Daarin zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Toelichting inhoud en proces
- Relevante ontwikkelingen met invloed op mobiliteit Meierijstad
- Oplossingen mobiliteit Meierijstad voor opgaven regio

De resultaten van de sessie met de experts zijn in dit verslag uitgewerkt.

Aan de experts is de volgende vraag voorgelegd: welke ontwikkelen spelen in jullie organisatie of expertisegebied die van invloed zijn op mobiliteit Meierijstad?

Son en Breugel

- Bus op de vluchtstrook A50
- Mutatie woningen: Sonniuswijk
- Tweede ontsluiting Ekkersrijt – Kennedylaan
- Tracé A50 Son-Sint-Oedenrode: P+R-locatie
- Sinds de komst van de A50 is Son&Breugel meer op Meierijstad gericht dan voorheen

Gemert

- In zetten op risico gestuurd werken aan verkeersveiligheid (positie fiets, 30km-wegen)
- Autogerichte politiek
- Verbeteren fietsverbindingen: Gemert – Eindhoven / Gemert – Helmond
- Gesprek over ontheffing voor speed pedelec op het fietspad loopt in provincie/ regio

Uden

- N264: rotondes worden vervangen door kruispunten
- Uit onderzoek blijkt dat de A50 na 15 jaar aan zijn taks zit
- Veghel-Uden snelfietsroute
- Woningbouw Uden gepland in de oksel N264-A50 (eventueel in combinatie met een hub)
- Risicoanalyse verkeersveiligheid: 50 km/h wegen zijn aandachtspunten, vooral rondom het busstation (in het centrum van Uden)
- Data exchange portal: op kleine schaal verkeersstromen in beeld brengen
- De overheid moet de aanjager zijn voor deelmobiliteit

Bernheze

- Veiligheidsanalyse
- Heeswijk Dinther: werkzaamheden aan de N606: reconstructies om sluipverkeer tegen te gaan

SmartWayz

- Niet alleen richten op infrastructuur, maar ook op MaaS, mobiliteitsdiensten, VRI's, etc.
- Maak een inventarisatie van bestaande projecten en programma's in de regio
- Maak de set van basiseisen waaraan deelmobiliteit moet voldoen inzichtelijk
- Geef antwoord op de vraag wat voor regio je wil zijn en speel daarop in
- Energietransitie en klimaatadaptatie zijn relevante thema's
- Beïnvloed de vraag: andere vervoersmiddelen en op andere tijden reizen

BMN

- Zoom verder uit dan alleen naar de randen van de gemeenten en focus naast infrastructuur ook op gedrag.
- Vanwege de bedrijvigheid in de regio is er veel verkeer vanuit Veghel naar de A2.
- Voor verplaatsingen binnen een afstand van 7,5-15 kilometer kan fietsstimulering (bijv. e-bike probeerpoule) een uitkomst bieden om verkeer van de A50 te halen.
- Er zijn veel werkgevers in het gebied. Grote bedrijven zijn al bezig om werknemers steeds meer thuis te laten werken. Landelijke campagne gericht op thuiswerken kan hier verder bij helpen.
- Door middel van camera's op de N279 zijn postcode analyses uit te voeren

Algemeen

- We moeten geen anti-auto regio worden, maar alternatieven bieden van de auto voor de burger
- Het is lastig om in bestaand woongebied interventies te doen. Dit in tegenstelling tot de Merwedekanaalzone waar men er bewust voor kiest om in een gebied te wonen met lage parkeernormen
- Maak met beeldmateriaal de voor en na situatie duidelijk: leefbaar/groene pleinen
- Uit onderzoek blijkt dat op de A50 rondom Meierijstad veel korte afstand verplaatsingen met de auto zitten. Er wordt veel in de auto geïnvesteerd, maar we willen ook inzetten op mobiliteitstransitie. Daarbij moeten we ons realiseren dat we geen randstad zijn.

Opgaven in de regio

- Verdichting vanuit verblijfsklimaat
- Practice what you preach: we werken 3 dagen per week thuis
- Wat wil je met het landelijk gebied in de gemeente?
- Deelauto/deelfiets niet alleen inzetten voor bereikbaarheid, maar ook voor duurzaamheid
- Maak duidelijk dat de korte termijn keuzes te herleiden zijn naar de lange termijn keuzes. Welke resultaten wil je bereikt hebben in 2040? En past dat ook bij de korte termijn keuzes?
- Van tijdelijke maatregelen kunnen we op de lange termijn de vruchten plukken (thuiswerken door corona)
- Zorg ervoor dat de basis op orde is
- Maak duidelijk wat je als gemeente wil uitstralen





Bijlage H: Verslag ANWB

Aanleiding voor het overleg is het verzoek van een raadslid om de ANWB te betrekken bij het opstellen van de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad. Dit verzoek is gedaan tijdens de beeldvormende avond op 11 maart 2021. De raadsleden hadden die avond de mogelijkheid om nog zaken mee te geven voor de mobiliteitsvisie op proces en inhoud. Eerder was bij ons ANWB niet in beeld omdat wij ons vooral gericht hebben op lokale betrokkenen en het beeld hadden van de ANWB dat zij vooral belangenbehartiger waren op landelijk en provinciaal niveau.

ANWB DOELSTELLING

Hoofddoelstelling van de ANWB voor mobiliteit is “zorgeloos en met plezier onderweg”. Schoon, betaalbaar en zonder ongelukken. Dit kan per fiets, auto, wandelen of openbaar vervoer. Wens is dat mensen een keuze hebben. Bijvoorbeeld dat de auto of het openbaar vervoer kan nemen als het regent. ANWB staat voor denken vanuit de reiziger. Waar heeft de reiziger behoefte aan, hoe kan men de reiziger verleiden, wat is daarvoor nodig?

De ANWB heeft zich aangesloten bij de Mobiliteitsalliantie. Zie website www.mobiliteitsalliantie.nl. Hier staat over ons “De Mobiliteitsalliantie is een uniek samenwerkingsverband van inmiddels 25 partijen, opgericht om ervoor te zorgen dat de bewegingsvrijheid van Nederland ook in de toekomst behouden blijft. Dit vraagt om een verandering naar een nieuw, slimmer mobiliteitssysteem waarin zowel de reiziger als de ondernemer flexibel kan reizen”.

THEMA'S IN DUURZAME MOBILITEITSVISIE MEIERIJSTAD

Aandacht voor onderstaande thema's is nodig in de duurzame mobiliteitsvisie:

1. Verkeersveiligheid
2. Deelmobiliteit
3. Gedragsverandering
4. Hubs, BRT

Ad 1. Verkeersveiligheid

De ANWB vraagt wat in de visie wordt gedaan met de risicoanalyse verkeersveiligheid en vraagt naar het standpunt in actuele thema's als 30 km-zones en speedpedelecs. De Tweede Kamer heeft op 20 oktober 2020 een motie aangenomen over 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt. Standpunt van ANWB is dat het plaatsen van een bord niet de oplossing is. De inrichting moet worden afgestemd op 30 km/uur. Niet alle wegen zijn geschikt hiervoor.

De ANWB bepleit een keuzemogelijkheid voor de speed pedelec-gebruiker op de rijbaan of het fietspad, waarbij hij zijn snelheid aan de omstandigheden aanpast. Een fietser kan zelf inschatten waar gebruik van de rijbaan wel of niet veilig is afhankelijk van de snelheid die auto's rijden en de massa van de voertuigen op de weg. De ANWB vindt de speed pedelec een goed alternatief voor forenzen die met de auto dagelijks 15 tot 40 kilometer naar hun werk afleggen.

Ten aanzien van de risico-analyse verkeersveiligheid vraagt de ANWB hoe deze in de visie wordt opgenomen. De thema's uit de risico-analyse verkeersveiligheid krijgen een plek in de visie. Ook komen ze terug in het uitvoeringsprogramma. We doen nog een check of de risico-locaties goed in beeld zijn.

Standpunt van ANWB over Intelligente Snelheids Adaptie (ISA) is dat ze dit niet overal wil invoeren maar dat we zouden moeten beginnen met schoolomgevingen. Hier is het afdwingen van 30 km/u gewenst.

Ad 2. Deelmobiliteit

De ANWB vraagt hoe we straks van A naar B kunnen komen. Wat is de rol van deelmobiliteit hierin? Het is een integraal verhaal; hoe zorg je ervoor dat mensen de keuze hebben? En hoe zorgen we dat mensen de juiste keuzes maken?

Ad 3. Gedragsverandering

ANWB pleit ervoor om te denken vanuit de reiziger. Waarom maken mensen de keuzes die ze maken? Wat zijn de knoppen waaraan je kunt draaien? Zijn die keuzes reëel voor de reizigers? Bij gedragsverandering ben je deels afhankelijk van het Rijk. Wat wordt in het coalitieakkoord afgesproken over betalen naar gebruik. Voor gedragsverandering is nog geen blauwdruk. Er is nog geen kant en klare oplossing. Wellicht kun je een pilot houden en nagaan wat er werkt in Meierijstad. Voorbeeld is de werkgeversbenadering. Hoe stimuleer je werknemers om te kiezen voor duurzame mobiliteit? Bedrijven kunnen zich profileren met besparing CO₂, maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het hangt ook van de locatie af. Heb je een goed alternatief? ANWB geeft als voorbeeld dat de ANWB een vergoeding geeft voor de woon-werkkilometers onafhankelijk van het vervoermiddel. Traditioneel werden alleen de autokilometers vergoed. Nu ontvangen werknemers ook een vergoeding als ze bijvoorbeeld per fiets komen.

Ten aanzien van parkeernormen geeft ANWB aan dat voorzichtig moet worden omgegaan met lage parkeernormen. Ze hebben voorbeelden uit de Randstad waar een parkeernorm van 0,5 werd toegepast en huishoudens de (2e) auto op een andere plek in de stad parkeren.

Ad 4. Hubs, BRT

Hubs en het Bus Rapid Transit-systeem gaan vooral over de relatie met de grote steden. Echter er zijn veel meer verplaatsingen dan naar de grote steden. Beide worden nu soms gezien als het ei van Columbus omdat we anders niet weten hoe we mensen uit de auto moeten halen. Is de invloed die nu wordt ingeschat voor hubs en BRT wel reëel? Kun je van inwoners verwachten dat ze met een auto naar een hub rijden en dan met de BRT verder gaan? Wat kun je doen om mensen uit het 'ommeland' uit de auto te krijgen? Reizigers willen geen 2 of 3 keer overstappen. Het openbaar vervoer legt de focus op de grote stromen. Dus denk vanuit de reiziger. De indruk is dat er veel meer voor nodig is in Meierijstad. Belangrijk aspect hierbij zijn ook de mobiliteitskosten. Als we willen dat mensen overstappen van de auto naar bijvoorbeeld een BRT betaal je in verhouding teveel. De rit met de auto is vanwege het huidige wegenbelastingstelsel al betaald terwijl daar dan ook nog een OV-kaartje bovenop komt. Door een andere manier van betalen van de auto per kilometer zou je dit kunnen afvangen. Daarvoor zijn we wel afhankelijk van het rijk.

Concreet voor Meierijstad lijkt een BRT-systeem door het centrum effectiever. Maar vanuit de regio is de doelstelling minder autoverkeer op de A50. Dat vraagt een snelle en directe verbinding tussen Eindhoven en Nijmegen via A50. Maar dit zou dan wel minder effectief zijn voor de inwoners van de gemeente Meierijstad.

Ad 5. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit

In de informatie die is verstrekt was de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen beperkt. ANWB vraagt zich af hoe Meierijstad omgaat met de woningbouwontwikkelingen en eventuele uitbreiding bedrijventerreinen. Loopt mobiliteit daarmee in de pas? In de verkeersmodelberekeningen zijn de ruimtelijke ontwikkelingen voor een groot deel meegenomen. De samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit krijgen een plek in de visie. Echter voor een deel zal nadere uitwerking later worden gemaakt omdat op dit moment niet precies duidelijk is waar bepaalde ontwikkelingen plaats gaan vinden.

DOELEN IN DUURZAME MOBILITEITSVISIE MEIERIJSTAD

ANWB vraagt of er harde doelen in de visie komen bijvoorbeeld over ongevallen, modal split of zero emissie. ANWB streeft naar prettig en zorgeloos verkeer. Dit uit zich in:

- nul emissie
- geen files
- nul verkeersslachtoffers

Dit als wenkend perspectief. We kunnen niet met zijn allen in de auto blijven zitten.

We zullen hierover het gesprek met elkaar moeten aangaan. Wat is het alternatief?

Hoe verleiden we mensen om uit de auto te gaan?

Goudappel



Emmasingel 15 | 5611 AZ Eindhoven



Snipperlingsdijk 4 | 7417 BJ Deventer
De Ruyterkade 143 | 1011 AC Amsterdam
Anna van Buerenplein 46 | 2595 DE Den Haag
F. HaverSchmidtwei 2 | 8914 BC Leeuwarden



+31(0) 570 666 222



Goudappel@goudappel.nl



www.goudappel.nl