JOR 2026

Jaarprogramma Openbare Ruimte

GEMEENTE MEIERIJSTAD

Datum: 12-01-2026 | Versie:1 JOR 2026 |Auteurs: Programmakamer OG

Inhoudsopgave

Voorwoord: 2
Hoofdstuk 1 Inleiding 3
1.1 Doel 3
1.2 Waaruit bestaat het JOR 3
1.3 Methodiek 3
1.4 Planning en evaluatie 6
Hoofdstuk 2 Stand van zaken lopende projecten 7
Hoofdstuk 3 Overzicht nieuwe projecten JOR 2026 9
Hoofdstuk 4 Overzicht nieuwe projecten financieel 10
Bijlage 1 PROJECTEN JOR 2026 11
26.1 Vervangen persleiding NCB-laan 11
26.2 Kleinschalige verkeersvoorzieningen 12
26.3 Doorfietsroute Veghel-Eindhoven 2026 14
26.4 Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Schijndel 16
26.5 Bus Rapid Transit (BRT) Meierijstad 2026 (deelproject van ontwikkel as Veghel) 18
26.6 Verkeersmaatregelen Schijndelseweg-Lindendijk-Corridor 20
26.7 Verkeersmaatregelen Molendijk-Noord 22
26.8 Verkeersmaatregelen Hoofdstraat-Plein1944-Europalaan-Rooiseweg 24
26.9 Vervangen kunstgras Mixx-velden Schijndel 26
26.10 Aanleg losloopgebieden 28
26.11 Vondelstraat en Kolonel Johnsonstraat, riolering + weg 30
26.12 Reconstructie Geluckweg Boerdonk 32
26.13 Aanpakken probleem fietspaden (wortelopdruk) Aanvullend budget 34
26.14 Reconstructie De Stad, De Haag en de Beukelaarstraat te Veghel 36

Voorwoord:

De openbare ruimte is ‘van de gemeente’, maar het zijn natuurlijk onze inwoners, ondernemers en bezoekers die er élke dag gebruik van maken. Om veilig van A naar B te komen, goederen te vervoeren, te werken, te spelen of te recreëren, elkaar te ontmoeten of om lekker te bewegen. Het omringt ons, we kijken er op uit, en het verbindt de kernen van Meierijstad. De openbare ruimte is daarmee van ons allemaal. Het is ook de ‘bodem’ waarop we werken aan onze ambities voor biodiversiteit, klimaatadaptatie en tegengaan van hittestress.
De gemeente Meierijstad heeft daarom een aantal programma’s waarbinnen zij aandacht heeft voor al die functies van de openbare ruimte. In ‘Thuis in Meierijstad, mijlpalen 2023-2026’ staat beschreven welke ambities richtinggevend zijn voor beleid, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Het atelier Openbaar Gebied geeft hier uitvoering aan bij het ontwerp en het realiseren van openbare ruimte én bij het beheer en onderhoud hiervan. In dit jaarprogramma openbare ruimte (JOR) biedt Openbaar Gebied een integraal kijkje in de keuken van het atelier. Hoever zijn we gevorderd met de projecten uit het JOR 2025?
En welke projecten staan op de planning om te starten in 2026 en daaropvolgende jaren. Welke onderhouds- en vervangingswerkzaamheden vloeien er voort uit de verschillende programma’s, en welke disciplines werken daarin samen om het gestelde doel te bereiken? U leest het in dit JOR 2026.

Jan van Burgsteden
Wethouder ruimtelijke ordening & infrastructuur

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het Jaarprogramma Openbare Ruimte 2026 (hierna JOR 2026) geeft inzicht in de werkzaamheden van het atelier Openbaar Gebied van Meierijstad in 2026.
Het is het product van de integrale afstemming van de volgende disciplines:

- Wegen
- Riolering
- Verkeer
- Openbare verlichting (OVL)
- Groen

Daarnaast zoeken zij afstemming met de overige ateliers van de gemeente Meierijstad zoals bijvoorbeeld het Projectenbureau voor ruimtelijke ontwikkelingen als ook lopende processen zoals IBOR, VGRP en wijkbeheerplannen.

1.1 Doel

Met het JOR geven we invulling aan de ambities beschreven in de 'Thuis in Meierijstad Mijlpalen' en de programma's die een relatie hebben met de kwaliteit en functionaliteit van de openbare ruimte. Zodat een aantrekkelijke en veilige woon- en leefomgeving wordt gewaarborgd.
Het doel van het JOR is meervoudig:

- Het JOR geeft extern én intern antwoord op de vragen Wat, Waar en Wanneer in de openbare ruimte van Meierijstad er iets gaat gebeuren. Het fungeert als een gezamenlijke onderlegger in de dialoog met externe partijen zoals dorps- en wijkraden, Waterschappen, Provincie, buurgemeenten en kabels- en leidingenpartijen. Intern waarborgt het een integrale aanpak van projecten.
- Het JOR is een document waarmee we procesmatig 'in control' zijn. Intern is het een belangrijk overdrachtsdocument van beheer naar uitvoering. Het JOR is te beschouwen als een intern uitvoeringsdocument voor College en Raad, ambtelijke organisatie en de verschillende ateliers.

1.2 Waaruit bestaat het JOR

We maken onderscheid in vier onderdelen binnen dit JOR 2026.

- Projecten in de openbare ruimte:
- Lopende projecten
- Nieuwe projecten
- In hoofdstuk 2 en 3 staat een samenvatting van alle projecten. Informatie per project is te vinden in bijlage 1.
- Het JOR 2026 bevat informatieve projectbladen voor élk project en élk programma. Hierin staat kort omschreven waar het project zich bevindt, wat we er willen doen en waarom én wanneer we het willen gaan uitvoeren.

1.3 Methodiek

In deze paragraaf beschrijven we hoe het JOR tot stand komt.
De gemeente heeft als beheerder van de openbare ruimte de wettelijke zorgtaak voor een veilige en bruikbare openbare ruimte. Voor het onderhoud onderscheiden we drie categorieën, namelijk dagelijks onderhoud, klein onderhoud en groot onderhoud.

Dagelijks onderhoud bestaat onder meer uit het legen van prullenbakken of opruimen van zwerfvuil en het vegen van wegen.

Klein onderhoud omvat zaken als het herstellen van scheuren in asfalt, het repareren van schade aan bestratingen of vernieuwen van een kapotte huisaansluiting.

Groot onderhoud omvat omvangrijke werkzaamheden als reconstructies of grote renovaties.

Het klein en groot onderhoud vormen de basis van het JOR. Dagelijks onderhoud valt dus buiten dit kader.

Op basis van inspecties, inventarisaties en meldingen uit de omgeving maar ook op basis van ambities en beleid (regionaal, provinciaal en landelijk) brengen we de onderhoudsopgave in kaart. Vervolgens maken de beheerders de afweging waar de prioriteiten liggen. Daarbij kijken ze naar urgentie, financiën, bereikbaarheid en personele capaciteit. De projecten komen aan de hand van deze prioritering in het JOR.

Bij het bepalen van de budgetten voor nieuwe projecten binnen het Jaarprogramma Openbare Ruimte wordt de SSK-systematiek toegepast. Dit zorgt voor een realistische en goed onderbouwde financiële planning, waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke risico's en onzekerheden in de projecten.

De projecten uit het JOR gaan vervolgens over naar een projectleider. Die zal het project oppakken en volgens de methodiek van 'projectmatig werken' verder uitwerken. Tijdens dit proces is er ook aandacht voor communicatie naar de bewoners, bedrijven en overige belanghebbenden. Zij kunnen zo hun inbreng leveren aan het project. De wijze waarop communicatie en participatie vorm krijgen bepalen we per project zodat we maatwerk kunnen leveren.

Zodra de voorbereiding is afgerond en de stukken aanbesteding gereed zijn, gaan we over tot uitvoering. Na realisatie dragen we de resultaten van het project, gegevens over maatvoering en materialen over aan de gegevensbeheerder. Die verwerkt dan de nieuwe gegevens in de diverse beheersystemen. De cirkel is daarmee dan weer spreekwoordelijk rond. In onderstaande afbeelding geven we deze cyclus weer.

Het beschikbaar stellen van middelen voor 2026 betekent niet dat deze ook volledig in dat jaar worden uitgegeven. Veel projecten vereisen een voorbereidingstraject, zoals een participatieproces, waardoor de uitvoering vaak over het jaar heen loopt. Omdat financiële regels vereisen dat middelen eerst beschikbaar zijn voordat verplichtingen worden aangegaan, kunnen werkzaamheden die in 2026 starten doorlopen in 2027 of later. Het JOR schept daarmee geen garantie dat alle projecten binnen hetzelfde jaar worden afgerond.


Beleid
Investeringen
Evaluatie
Kwaliteit buitenruimte (ambitie)
Inventariseren Inspecteren Onderzoek
Maatregelen bepalen
Prioriteiten Programeren
Onderzoek Ontwerp Werkvoorbereiding
Contact
Directie voering
Toezicht
Nacalculatie
Projectleiding
Investeringen
Onderhoud
Opdrachtgever
Uitvoering
Voorbereiding
Onderhoud
Beheer
Investeringen
Projecten ketenpartners & ruimtelijke ontwikkeling

1.4 Planning en evaluatie

Ons streven is de projecten binnen de aangegeven planning en binnen het beschikbaar gestelde budget te starten en af te ronden. Sommige projecten, bijvoorbeeld omvangrijke, hebben een lange tijdspanne. Dan kan het voorkomen dat projecten over meerdere jaren doorlopen.
Niet alleen de projecten volgen een vooraf opgestelde planning maar ook het JOR. Zodra de eerste resultaten bekend zijn van de inspecties en inventarisaties gaan we aan de slag. In onderstaande figuur schetsen we het proces van het JOR. Dit neemt jaarlijks enkele maanden in beslag



Hoofdstuk 2 Stand van zaken lopende projecten

In onderstaande tabel geven we een overzicht van de stand van zaken van álle projecten binnen het atelier Openbaar Gebied.

Project:	Kern	Status*	Toelichting status
Rioolvervanging en afkoppelen Vijverwijk	Veghel	Rea	De uitvoering is medio november 2024 gestart. Einde van het werk is voorzien in mei 2026.
SFR (Snelfietsroute)	Meierijstad	VB/Rea/NZ	Fase centrum (Amert-Udenseweg) is opgeleverd. Nieuwe veldenweg Mariaheide is opgeleverd. Aanleg fietspad langs Duitslijntje bij Mariaheide is aanbesteed. Fietsbrug over Udenseweg en De Dubbelen zijn in voorbereiding.
Renovatie hoofdrioolgemalen en drukriolering	Meierijstad	Rea /VB	Hoofdrioolgemalen zijn in uitvoering. Drukriolering bestek wordt geschreven. Uitvoering blijft doorlopen.
Vervanging Openbare verlichting	Meierijstad	VB	In voorbereiding, gepland om alles vervangen te hebben voor 31-12-2026
Klimaatrobuust beekdal Sint-Oedenrode (voorheen Droge Voeten Sint-Oedenrode)	Sint-Oedenrode	NZ	Werk is uitgevoerd. Financiële afwikkeling, inclusief aanpassingen aan randvoorziening riolering, gepland voor Q1 2026
Herinrichting en afkoppelen Markt Sint-Oedenrode	Sint-Oedenrode	Rea/NZ	Klimaatmaatregelen, waaronder realisatie van de beheers- en onderhoudsstrook langs het open watersysteem zijn gereed. Afwikkeling grondverwerving en realisatie “mijmerplek” is voor de eerste helft van 2026 voorzien.
Vervangen Brug Corridor over de Dommel	Sint-Oedenrode	VB	In voorbereiding, uitvraag ingenieursdiensten wordt opnieuw uitgezet. Periode van uitvoering 2027
Reconstructie Ollandseweg	Sint-Oedenrode	Rea	Uitvoering loopt nog. Voorziene oplevering datum Q3 2026.
Reconstructie Hoofdstraat-Kloosterstraat	Schijndel	NZ	Uitvoering is afgerond, inspectie en tekeningen dienen nog opgesteld te worden.
Rioolvervanging en afkoppelen Zeemanswijk	Schijndel	Rea	In uitvoering, werk gereed in Q4 2026.
Verkeersmaatregelen Pastoor van Haarenstraat	Mariaheide	Rea	Pastoor van Haarenstraat, Mariaheide. Sinds 8 oktober 2025 in uitvoering. Oplevering maart 2026
Reconstructie Fietspaden De Bunders	Veghel	VB	Voorbereiding is gestart. Inventarisatie (inmeting e.d.) op locatie is lopende. Ambitie eind 2026 in uitvoering.
Reconstructie De Steeg te Schijndel van Structuurweg tot kol Kinnardbrug:	Schijndel	NZ	Uitgevoerd. Nazorg v.w.b. verkeersmaatregelen loopt nog.
Steeg – Turborotonde – Fietstunnel – GOW50	Schijndel	VB	Traject voorbereiding 2026. Uitvoering voorzien 2027.
Aanpak burgemeesters vijver	Schijndel	NZ	Uitvoering is gereed. Nu monitoring waterkwaliteit en mogelijk nog kleine aanpassingen nodig.

Reconstructie boven en ondergrondse infra Hoevenbraak noord	Schijndel		On-hold, wordt intergraal opgepakt met riolering
Uniformeren en saneren verkeersbebording	Meierijstad	Rea	In uitvoering
Vervanging einde levensduur binnenwerken verkeerslichten	Meierijstad	VB	In voorbereiding
Vervanging VRI Wilgenstraat-Populierenlaan	Veghel	Rea	Uitvoering in 2026.
Aanpakken probleem fietspaden (Wortelopdruk)	Meierijstad	VB	In voorbereiding.
Reconstructie rijbaan Hool	Erp	VB	In voorbereiding. Uitvoering in Q3/Q4 van 2026.
Reconstructie rijbaan Groene-Woud & Kleine heisteeg	Sint-Oedenrode	VB	In voorbereiding. Uitvoering in 2026
Civiel kunstwerk vervangen brug Rembrandtlaan	Veghel	VB	On hold: wordt meegenomen bij verdere uitwerking van doorfietsroute Veghel-Eindhoven.
Doorfietsroute Veghel-Eindhoven	Meierijstad	VB	In voorbereiding
Reconstructie bovengronds en ondergronds Heikantstraat	Schijndel	VB	In voorbereiding. Uitvoering in Q3/Q4 van 2026.
Vervangen valzand speelplekken	Meierijstad	Rea	In uitvoering. Werk gereed in Q4 2026
Herinrichting gemeentelijke begraafplaatsen	Erp, Veghel	VB	In voorbereiding. Uitvoering in 2026.
Onderhoud en modernisering fonteinen	Meierijstad	VB	Inventarisatie is lopende, uitkomst en uitvoering 2026

* project fase
Opd➔ schriftelijke opdracht
Ini/ def ➔Initiatie of definitie fase
Def➔ Definitie
VB➔ Voorbereiding
Rea➔ Realisatiefase
NZ➔ Nazorg

Hoofdstuk 3 Overzicht nieuwe projecten JOR 2026

In onderstaande tabel staan alle nieuwe projecten vermeld waarmee we in 2025/2026 aan de slag willen gaan. Voor een uitgebreide toelichting per project verwijzen we naar de corresponderende projectbladen in bijlagen 1.

Nr.	Project	Kern
26.1	Vervanging persleiding NCB-laan	Veghel
26.2	Kleinschalige verkeersvoorzieningen	Meierijstad
26.3	Doorfietsroute Veghel-Eindhoven	Meierijstad
26.4	Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Schijndel	Schijndel
26.5	Bus Rapid Transit (BRT) Meierijstad 2026	Veghel
26.6	Verkeersmaatregelen Schijndelseweg-Lindendijk-Corridor	Sint-Oedenrode
26.7	Verkeersmaatregelen Molendijk-Noord	Schijndel
26.8	Verkeersmaatregelen Hoofdstraat-Plein1944-Europalaan-Rooiseweg	Sint-Oedenrode
26.9	Vervangen kunstgras Mixx-velden Schijndel	Schijndel
26.10	Aanleg honden losloopgebieden	Meierijstad
26.11	Reconstructie Vondelstraat en Kolonel Johnsonstraat, riolering en rijbaan	Veghel
26.12	Reconstructie bovengronds infra Geluckweg Boerdonk	Boerdonk
26.13	Aanpakken probleem fietspaden (wortelopdruk)	Meierijstad
26.14	Reconstructie bovengrondse infra De Stad, De Haag en de Beukelaarstraat	Veghel

Hoofdstuk 4 Overzicht nieuwe projecten financieel

In onderstaande tabel staan alle nieuwe projecten uit het JOR 2026 en welke financiële bijdrage per discipline daarbij hoort. Dit zijn de uitvoeringskosten voor de projecten, bijdrage gemeente en subsidies samen.

Nr.	Project	Betrokken discipline en financiële bijdrage						
	Bedragen x € 1.000	Wegen	Kunst werken	Riool	Verkeer	OVL-VRI	Groen	**Totaal**
26.1	Vervanging persleiding NCB-laan			3.305				**3.305**
26.2	Kleinschalige verkeersvoorzieningen				250			**250**
26.3	Doorfietsroute Veghel-Eindhoven 2026				2.000			**2.000**
26.4	Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Schijndel				1.300			**1.300**
26.5	Bus Rapid Transit (BRT) Meierijstad 2026				12.500			**12.500**
26.6	Verkeersmaatregelen Schijndelseweg-Lindendijk-Corridor				2.500			**2.500**
26.7	Verkeersmaatregelen Molendijk-Noord				1.550			**1.550**
26.8	Verkeersmaatregelen Hoofdstraat-Plein1944-Europalaan-Rooiseweg				5.800			**5.800**
26.9	Vervangen kunstgras Mixx-velden Schijndel						250	**250**
26.10	Aanleg honden losloopgebieden						532	**532**
26.11	Reconstructie Vondelstraat en Kolonel Johnsonstraat, riolering en rijbaan	550		1.450				**2.000**
26.12	Reconstructie bovengronds infra Geluckweg Boerdonk	500						**500**
26.13	Aanpakken probleem fietspaden (wortelopdruk)	950						**950**
26.14	Reconstructie bovengrondse infra De Stad, De Haag en de Beukelaarstraat	1.600						**1.600**
Totaal		3.600	0	4.755	25.900	0	782	**35.037**

Bijlage 1 PROJECTEN JOR 2026

26.1 Vervangen persleiding NCB-laan

Algemeen:

Kern	**Veghel**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€3.305.000**

Aanleiding van het project:

De persleiding vanaf gemaal NCB-laan naar ontvangstput Middegaal is in slechte staat en dient vervangen te worden. Dit is gebleken uit de inspectie van de persleiding in 2023. Samen met een ingenieursbureau, bedrijven en het waterschap is het project besproken. Mogelijk wordt in het een later stadium ook nog de gemaalkelder vervangen en wordt de benedenstroomse inpriklocatie van de persleiding aangepast, maar in dit stadium ligt de prioriteit op het vervangen van de persleiding zelf.

Projectresultaat:

Het vervangen van de ~50 jaar oude asbestcementleiding voor een nieuwe persleiding.

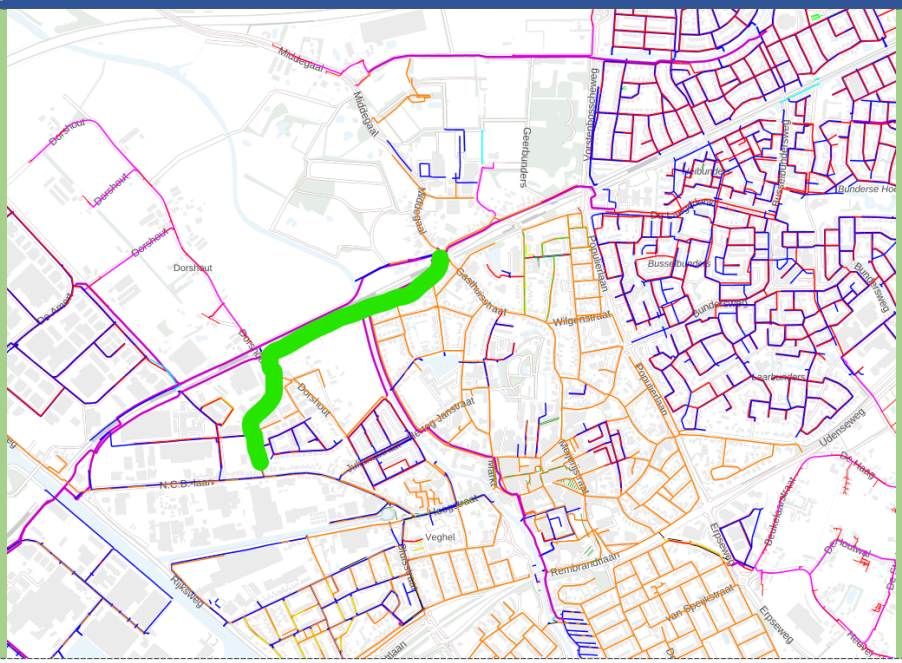
Randvoorwaarden:

- Bewoners en bedrijven dienen niet te veel last te hebben van de vervanging.
- 2026 het UO afronden en de markt op voor een aannemer.
- 2026 beginnen met de werkzaamheden.

Risicos:

- Het beoogde tracé ligt nabij de nieuwe snelfietsroute en langs een aantal mooie bomen. Bij het aanleggen van de nieuwe persleiding kan schade optreden. Dit dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.
- Onzekerheden over bestaande persleiding: omdat niet alles van de huidige persleiding bekend is, is het lastig om op voorhand een budget in te schatten dat nodig is voor de vervanging.
- De persleiding (zowel de huidige als het beoogde tracé voor de nieuwe) ligt voor een deel op grond van derden.

Projectgebied:



26.2 Kleinschalige verkeersvoorzieningen

Algemeen:

Kern	**Meierijstad**
Planning voorbereiding	**2025-2026**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€250.000**

Aanleiding van het project:

Het project "Kleinschalige verkeersvoorzieningen" is opgezet om flexibel en snel in te spelen op verkeerskundige kansen en knelpunten. Denk aan meldingen van bewoners over te hoge snelheden, het verbeteren van verkeersveiligheid door de realisatie van drempels of oversteekplaatsen, of het stimuleren van duurzame mobiliteit met kwaliteitsverbeteringen van fietsvoorzieningen.

Projectresultaat:

Het doel van het project “Kleinschalige verkeersvoorzieningen” is het verbeteren van de volgende thema’s in de openbare ruimte:

- Verkeersveiligheid;
- Bereikbaarheid;
- Leefbaarheid.

Dit doen we door verkeerskundige knelpunten snel en doelgericht aan te pakken en kansen te benutten. Daarnaast wordt gestreefd naar een hogere tevredenheid van bewoners, bedrijven en bezoekers door actief in te spelen op hun meldingen en signalen. Het project resulteert in praktische aanpassingen in diverse verkeerssituaties die bijdragen aan een veilige, bereikbare en leefbare openbare ruimte voor alle weggebruikers. Daarbij wordt indien mogelijk rekening gehouden met de wensen uit de omgeving en wordt gestimuleerd dat mensen vaker kiezen voor lopen, fietsen of het openbaar vervoer.

Randvoorwaarden:

Het project omvat diverse werkzaamheden, variërend van verkeersonderzoek, zoals verkeerstellingen en parkeeronderzoek om situatie goed in kaart te brengen, tot fysieke ingrepen, waaronder de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, wegmeubilair en bebakening. Ook grotere infrastructurele aanpassingen, zoals de aanleg van drempels, plateaus en schoolzones, vallen binnen de scope. Werkzaamheden die niet bijdragen aan de beoogde verkeerskundige doelen of niet binnen het beschikbare budget passen, vallen buiten het project.
Om het project succesvol uit te voeren, moeten enkele randvoorwaarden minimaal op orde zijn, namelijk:

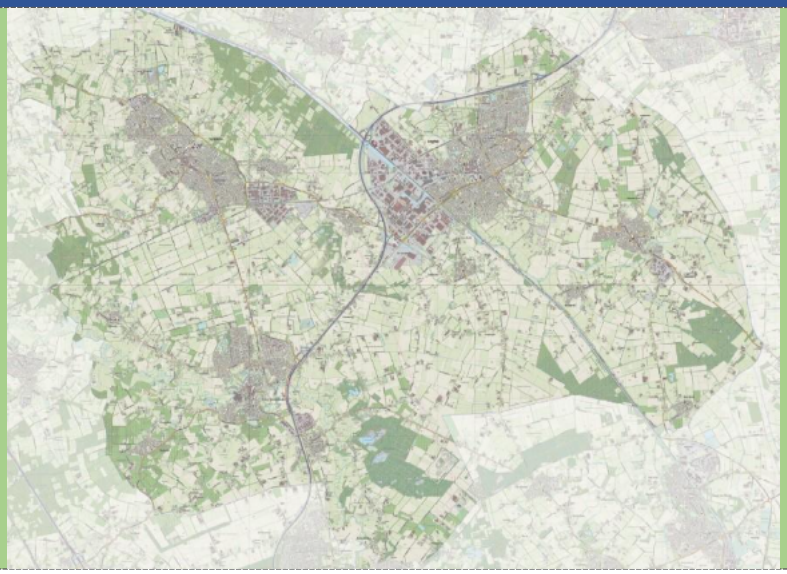
- Het kruispunt Hoofdstraat/Groeneweg/Kluisstraat in Schijndel wordt binnen dit project aangepakt ter bevordering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Dit is niet de enige locatie die binnen het project wordt aangepakt, maar wordt expliciet benoemd naar aanleiding van een motie. Dit betekent echter niet dat het budget van het project Kleinschalige Verkeersvoorzieningen uitsluitend voor deze locatie wordt ingezet.
- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Het draagvlak van betrokken partijen, zoals dorps- en wijkraden, wordt in beeld gebracht en waar mogelijk meegenomen bij de realisatie van maatregelen.
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project *Kleinschalige verkeersvoorzieningen* kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.

Projectgebied:



26.3 Doorfietsroute Veghel-Eindhoven 2026

Algemeen:

Kern	**Meierijstad**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€2.000.000 waarvan €1.000.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

De bereikbaarheid van de regio staat al lange tijd onder druk. Een mobiliteitstransitie, waarin we ons minder afhankelijk maken van de auto, is nodig. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. Samen met gemeente Son en Breugel en provincie realiseren we een directe, veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Veghel, Sint-Oedenrode, Son en Eindhoven. We waarderen daarbij bestaande fietspaden op, leggen nieuwe fietspaden en een fietsstraat aan en maken veilige oversteken. De doorfietsroute Veghel – Eindhoven is onderdeel van het korte termijnmaatregelenpakket (KTM) A2 Randweg Eindhoven.

Projectresultaat:

Samen met gemeente Son en Breugel en provincie realiseren we een directe, veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Veghel, Sint-Oedenrode, Son en Eindhoven. We waarderen daarbij bestaande fietspaden op, leggen nieuwe fietspaden en een fietsstraat aan en maken veilige oversteken.

Randvoorwaarden:

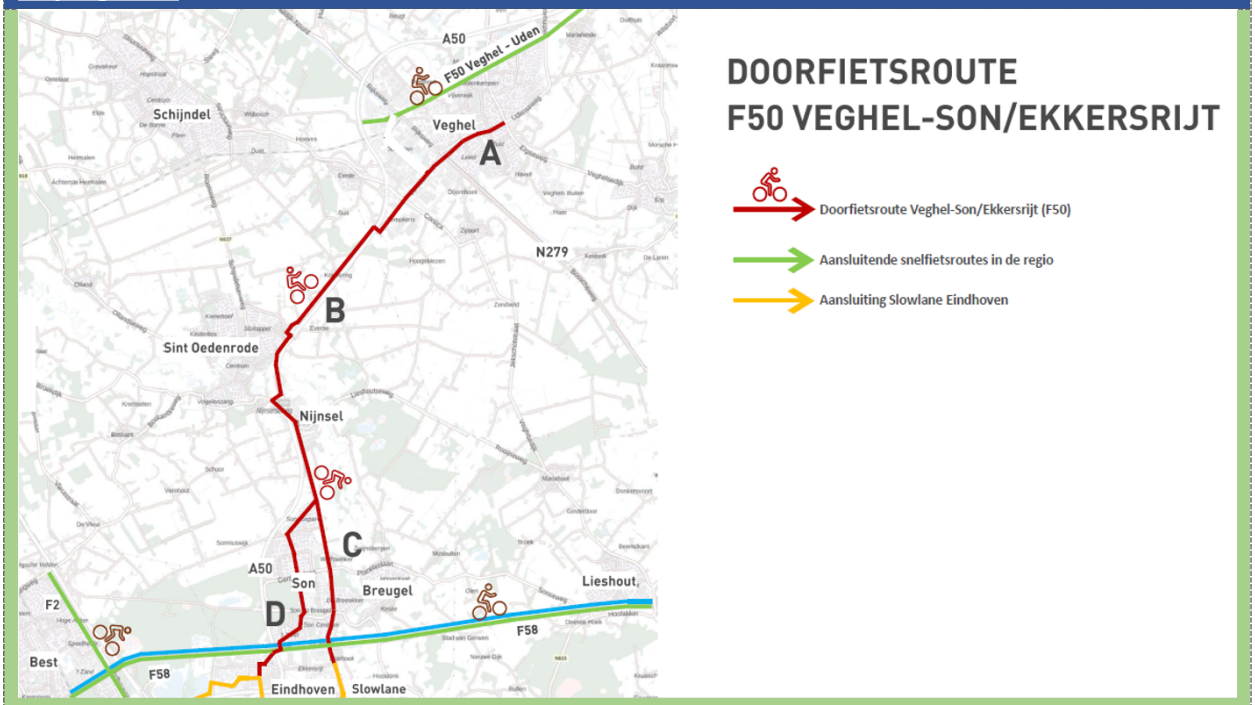
- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- De maatregelen zijn opgenomen in “Bestuursovereenkomst snelfietsroute Veghel-Son/Ekkersrijt (F50)”. Die bestuursovereenkomst wordt op 4 december 2025 getekend.
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.
- Het project wordt in Meierijstad in 2 fasen uitgevoerd. Fase 1 betreft het deel tussen de gemeentegrens bij Son en De Leest in Veghel. Fase 2 is het deel De Leest tot en met de kruising met de Erpseweg.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico’s die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.
- Zie ook risicoparagraaf (bijlage 3) bij bestuursovereenkomst.

Projectgebied:



26.4 Pilot Bus Rapid Transit (BRT) Schijndel

Algemeen:

Kern	**Schijndel**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€1.300.000 waarvan €795.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

Ter verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en verkeersveiligheid van het kruispunt Structuurweg-Rooiseweg in Schijndel herinrichten we het kruispunt.

Projectresultaat:

Realisatie van een HOV-halte met haltevoorzieningen en het hele kruispunt wordt voorzien van een nieuwe verkeerslichtenregeling.

Randvoorwaarden:

- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.

Projectgebied:


Structuurweg
Rondeweg
Vliegveldweg

26.5 Bus Rapid Transit (BRT) Meierijstad 2026 (deelproject van ontwikkel as Veghel)

Algemeen:

Kern	**Veghel**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2035**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€25 miljoen totaal.** **€12.500.000 jaarschijf 2026 waarvan €6.250.000 subsidie** **€12.500.000 jaarschijf 2027 waarvan €6.250.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

Rijk en provincie werken samen met gemeenten aan het verbeteren van het openbaar vervoernetwerk naar Bus Rapid Transit (BRT). BRT is aantrekkelijk, hoogwaardig busvervoer voor gebieden met grote vervoerstromen waar een railverbinding ontbreekt. Een preverkenning naar BRT tussen Eindhoven-Oss/Nijmegen toonde aan dat BRT qua vervoerpotentie meerwaarde heeft. BRT draagt bij aan betere bereikbaarheid van Meierijstad, versterken van de toegang vanuit de regio tot de stedelijke centra in Eindhoven, Den Bosch en Nijmegen en verduurzamen van automobiliteit. BRT helpt om de woningbouwopgave, in met name Veghel, te realiseren.

Projectresultaat:

Met de maatregelen op de route Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg verbeteren we de doorstroming voor de bus, bieden we voetgangers en fietsers een veilige, directe en comfortabele route en verbeteren we de verkeersafwikkeling. Dit is nodig gezien de ruimtelijke ontwikkelingen in Veghel. Maatregelen betreffen:

- Herinrichting van de rotondes op de Corridor en Udenseweg naar kruispunten met verkeerslichten;
- Aanleg van fiets- en voetgangerstunnels op het kruispunt Corridor-Corsica-Eerdsebaan;
- Op de bestaande kruispunten met verkeerslichten treffen van (kleine) capaciteitsverbeteringen;
- Treffen van voorzieningen zodat bussen vooraan de wachtrij staan.
- Verbeteren (kleinschalige) haltevoorzieningen zoals fietsparkeerplaatsen.

Randvoorwaarden:

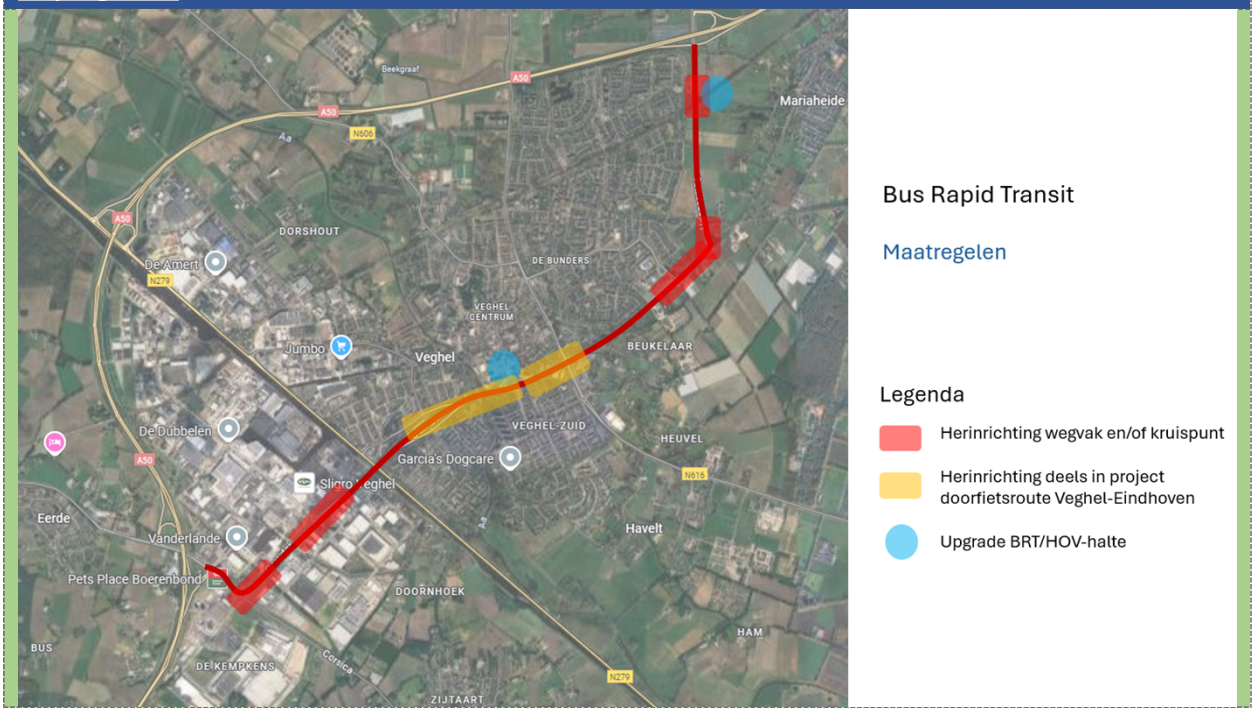
- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.
- Tijd: aan subsidie van het Rijk zitten voorwaarden voor tijdstip van uitvoering. Dit kan onder druk komen te staan door voorgaande punten.

Projectgebied:



26.6 Verkeersmaatregelen Schijndelseweg-Lindendijk-Corridor

Algemeen:

Kern	**Sint-Oedenrode**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€2.500.000 waarvan €1.250.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

Investeringen in de mobiliteit zijn nodig om Meierijstad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Met het uitvoeren van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit wordt mobiliteit opgepakt in samenhang met bijvoorbeeld de opgaven voor wonen, economie, duurzaamheid en gezondheid. De route Lindendijk-Corridor is een hoofdroute voor het autoverkeer en maakt onderdeel uit het van HOV-netwerk, regionale fietsnetwerk en is een hoofdverbindingsroute voor het landbouwverkeer. Daarnaast liggen er woningen langs de weg en zijn er klachten over verkeersonveiligheid. De huidige vormgeving is niet goed afgestemd op de functies. Doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid, fietscomfort, verkeersafwikkeling van het openbaar vervoer en de ruimtelijke kwaliteit.

Projectresultaat:

Het project Lindendijk-Corridor resulteert in een verkeersveilige en toekomstbestendige hoofdroute die recht doet aan de verschillende functies van de weg. De herinrichting leidt tot:

- Verbeterde verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met name fietsers en overstekende voetgangers.
- Meer comfort voor fietsers en betere doorstroming openbaar vervoer o.a. door optimaliseren aantal en ligging bushaltes en betere haltevoorzieningen, in lijn met de ambities van het OV-netwerk en het regionale fietsnetwerk.
- Een betere verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, inclusief landbouwverkeer, door een duidelijke inrichting en scheiding van functies.
- Een ontwerp dat voldoet aan CROW-richtlijnen en afgestemd is met betrokken partners zoals Arriva en de provincie.

Het resultaat is een veilige, herkenbare en goed functionerende corridor die bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van Meierijstad.

Randvoorwaarden:

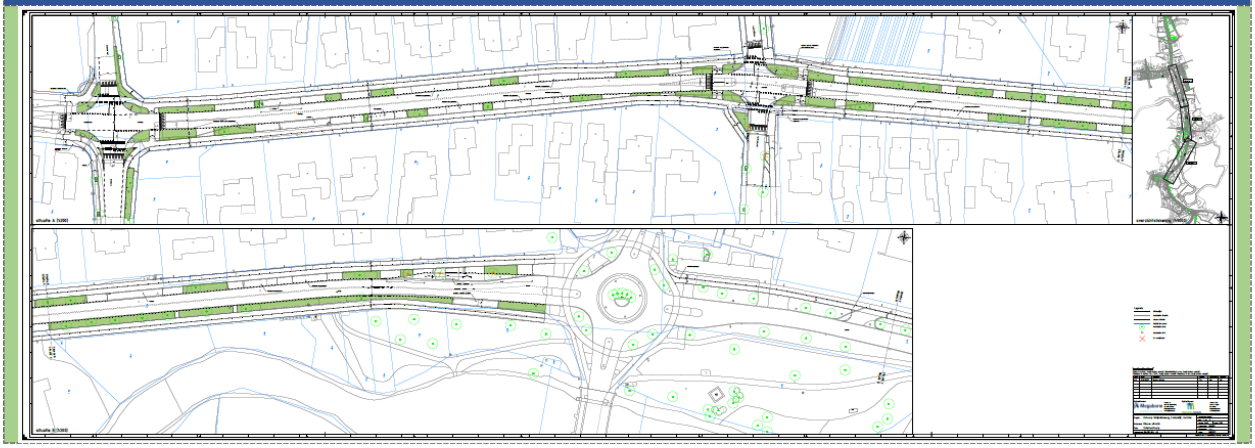
- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Maatregelen hebben instemming nodig van Arriva en provincie (i.v.m. cofinanciering en route HOV).
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.
- Tijd: aan subsidie van het Rijk zitten voorwaarden voor tijdstip van uitvoering. Dit kan onder druk komen te staan door voorgaande punten.

Projectgebied:



26.7 Verkeersmaatregelen Molendijk-Noord

Algemeen:

Kern	**Schijndel**
Planning voorbereiding	**2025**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€1.550.000 waarvan €750.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

Investeringen in de mobiliteit zijn nodig om Meierijstad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Met het uitvoeren van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit wordt mobiliteit opgepakt in samenhang met bijvoorbeeld de opgaven voor wonen, economie, duurzaamheid en gezondheid.
Doel van de maatregelen is het verhogen van de verkeersveiligheid door:

- De maximumsnelheid van 60 km/u beter af te dwingen op de conflictpunten en de attentiewaarde verhogen.
- De snelheid op lange rechtstanden vaker onderbreken door drempels of plateaus.
- De veiligheid en het comfort voor de fietsers verhogen.

Projectresultaat:

Het project Molendijk Noord resulteert in een verkeersveilige en herkenbare 60 km/uur-weg die aansluit bij de landelijke richtlijnen en de functie van de weg. De herinrichting leidt tot:

- Verbeterde verkeersveiligheid op de conflictpunten door snelheidsremmende maatregelen en een hogere attentiewaarde voor weggebruikers.
- Een geloofwaardige 60 km/uur-inrichting, waarbij lange rechtstanden worden onderbroken door plateaus of drempels om snelheid effectief te beperken.
- Meer comfort en veiligheid voor fietsers door verbeterde voorzieningen en een duidelijkere scheiding tussen fiets- en autoverkeer.
- Een herkenbare en duurzame inrichting met aandacht voor leefbaarheid en onderhoudsvriendelijkheid.
- Een ontwerp dat voldoet aan de CROW-richtlijnen en is afgestemd met de provincie in verband met de cofinanciering.

Het resultaat is een veilige, herkenbare en toekomstbestendige verbinding die bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Meierijstad.

Randvoorwaarden:

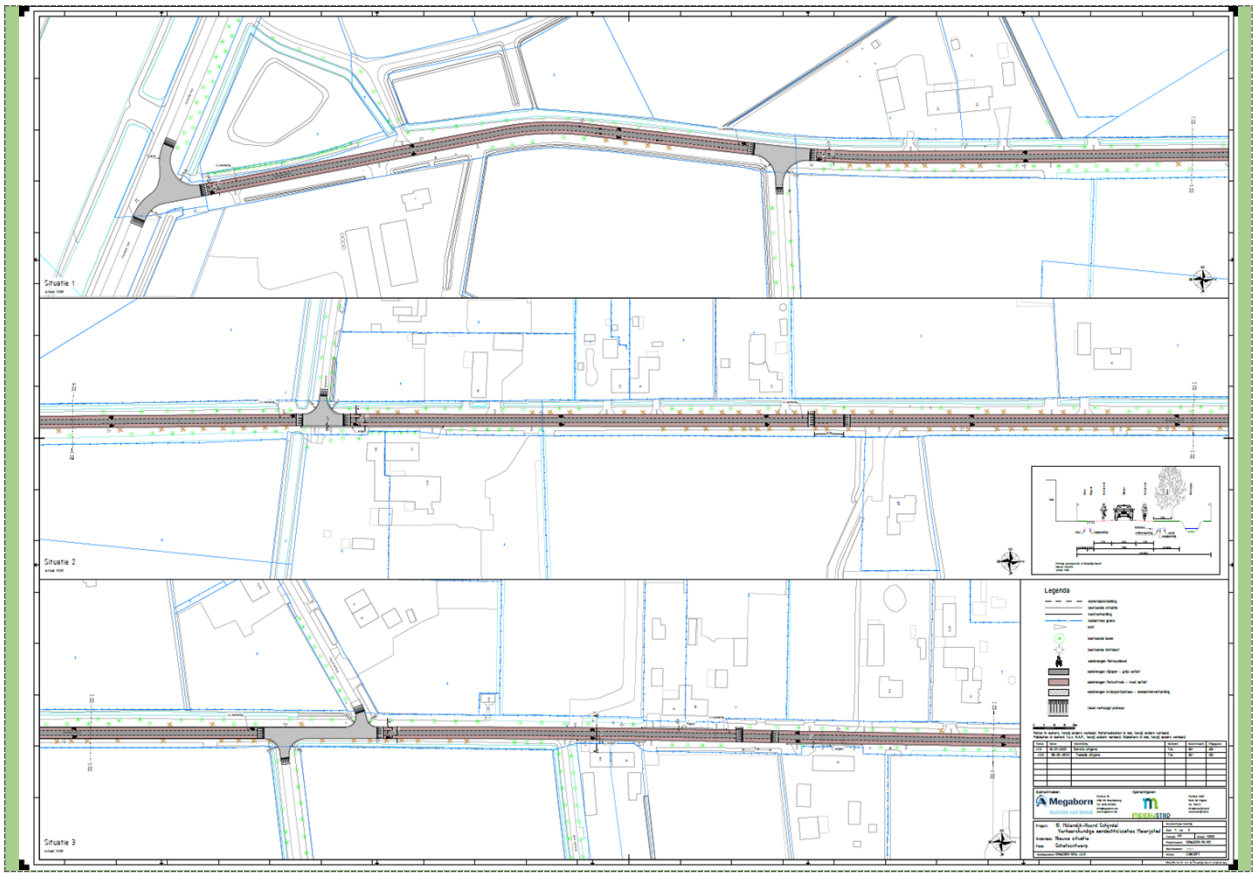
- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Maatregelen hebben instemming nodig van provincie (ivm cofinanciering).
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.
- Tijd: aan subsidie van het Rijk zitten voorwaarden voor tijdstip van uitvoering. Dit kan onder druk komen te staan door voorgaande punten.

Projectgebied:


Situatie 1
Situatie 2
Situatie 3
Legenda

26.8 Verkeersmaatregelen Hoofdstraat-Plein1944-Europalaan-Rooiseweg

Algemeen:

Kern	**Schijndel**
Planning voorbereiding	**2025-2026**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€5.800.000 waarvan €2.900.000 subsidie**

Aanleiding van het project:

Investeringen in de mobiliteit zijn nodig om Meierijstad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Met het uitvoeren van maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit wordt mobiliteit opgepakt in samenhang met bijvoorbeeld de opgaven voor wonen, economie, duurzaamheid en gezondheid.
De verkeersintensiteit op de Hoofdstraat-Europalaan past niet bij de functie van erftoegangsweg. In Schijndel zijn een aantal ruimtelijke ontwikkelingen gepland waardoor de hoeveelheid verkeer in de toekomst verder zal toenemen. Ook wordt er hard gereden. Verder past de vormgeving niet bij de functie en het gebruik van de weg. Daardoor staat de verkeersveiligheid en de verblijfsfunctie onder druk. Herinrichting van de weg passend bij functie en gebruik en het optimaliseren van de bushaltes en haltevoorzieningen is wenselijk.

Projectresultaat:

Het project Hoofdstraat–Europalaan–Rooiseweg resulteert in een veilige en toekomstbestendige GOW30 die past bij het gebruik en de stedelijke omgeving. De herinrichting leidt tot:

- Een geloofwaardige GOW30-inrichting, waarin de snelheid van 30 km/uur op natuurlijke wijze wordt afgedwongen door inrichting, materiaalgebruik en weginrichting.
- Verbeterde verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met name fietsers, voetgangers en overstekende schoolgaande kinderen.
- Optimalisatie van bushaltes en haltevoorzieningen, in samenwerking met Arriva en de provincie, voor een veilige en comfortabele aansluiting op het openbaar vervoer.
- Een ontwerp dat voldoet aan de landelijke CROW-richtlijnen en is afgestemd met de betrokken partners (provincie en Arriva).

Het resultaat is een verkeersveilige, herkenbare en leefbare 30 km/uur-hoofdroute die de verkeersstructuur versterkt en bijdraagt aan een duurzame en toekomstgerichte mobiliteit in Meierijstad.

Randvoorwaarden:

- Alle voorgestelde aanpassingen moeten voldoen aan de landelijke CROW-richtlijnen, zodat kwaliteit en veiligheid gewaarborgd zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Maatregelen hebben instemming nodig van Arriva en provincie (i.v.m. cofinanciering en OV-route).
- Een heldere planning en coördinatie zijn cruciaal om de werkzaamheden efficiënt en binnen de gestelde tijd en middelen te realiseren.

Risicos:

Het project kan te maken krijgen met verschillende risico's die invloed hebben op de voortgang, planning of het eindresultaat. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- Afhankelijkheid van derden: afspraken met aannemers, leveranciers of externe adviseurs kunnen onder druk komen te staan als zij niet tijdig of volgens verwachting leveren.
- Tegenstrijdige belangen: verschillende belangen van bewoners, wegbeheerders of andere betrokkenen kunnen besluitvorming vertragen of tot aanpassingen in het ontwerp leiden.
- Participatieproces: in sommige gevallen kan het betrekken van de omgeving meer tijd en inzet vergen dan voorzien, vooral als het draagvlak beperkt is.
- Technische beperkingen: de aanwezigheid van ondergrondse kabels en leidingen of andere fysieke obstakels op de projectlocatie kan tot vertraging of herontwerp leiden.
- Financiële en procedurele kaders: beperkt budget of strikte wet- en regelgeving kunnen knelpunten opleveren, vooral als deze niet goed aansluiten op de geplande uitvoering.
- Tijd: aan subsidie van het Rijk zitten voorwaarden voor tijdstip van uitvoering. Dit kan onder druk komen te staan door voorgaande punten.

Projectgebied:



26.9 Vervangen kunstgras Mixx-velden Schijndel

Algemeen:

Kern	**Schijndel**
Planning voorbereiding	**2025/2026**
Planning uitvoering	**2026**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€250.000**

Aanleiding van het project:

Investeringen in de mobiliteit zijn Het project *'Vervangen kunstgras Mixx-velden'* wordt gestart omdat het is opgenomen in de gemeentebegroting 2026 en het Jaarprogramma Openbare Ruimte 2026. Hiermee geeft de gemeente uitvoering aan de planning en prioriteiten zoals vastgesteld door het college en de raad voor het beheer en de verbetering van de openbare ruimte.

Projectreslutaat:

Het vervangen van het kunstgras van de vijf Mixx-velden in Schijndel.

Randvoorwaarden:

- Beschikbaar budget is €250.000;
- Werken met aanbesteding;
- Doorlooptijd is 2026;
- Beschikbaarheid van interne collega's;
- Beschikbaarheid van een aannemer welke de opdracht naar behoren uit kan voeren.

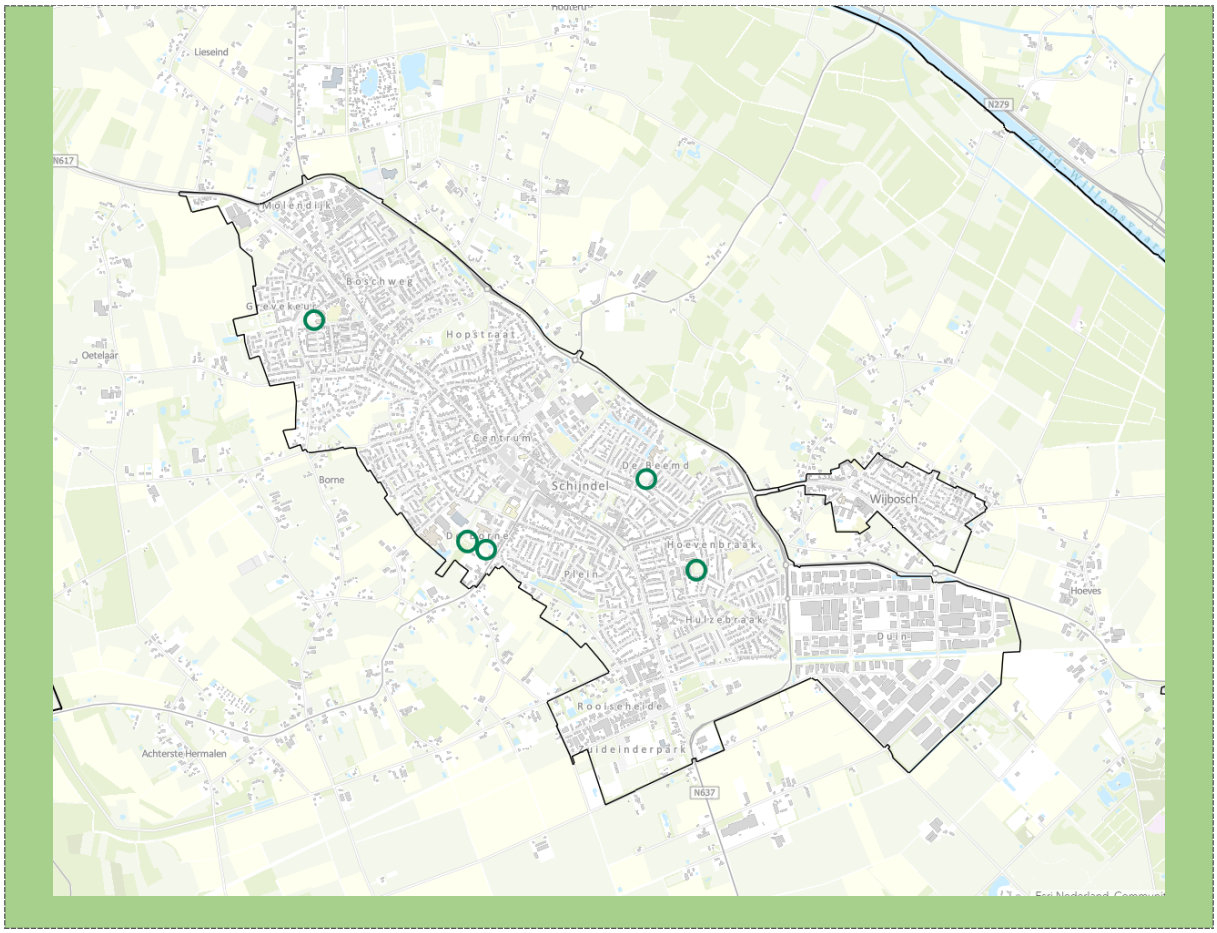
Risico's:

- Beschikbaarheid interne collega's
- Uitval van personeel
- Afhankelijkheid van derden

Projectgebied:

Het vervangen de Mixx-velden gelegen aan onderstaande straten:

- Beemdstraat – Schijndel
- Cornelis Trompstraat – Schijndel
- Kapittelpad (twee stuks) – Schijndel
- Sophiastraat – Schijndel


Lieseind
N617
Molendijk
Boschweg
Hopstraat
Oetelaar
Centrum
Borne
Schijndel
De Bleemd
Wijbosch
Hoevenbraak
Plein
Hulzebraak
Duin
Hoeves
Rooiseheide
Achterste Hermalen
N637
N279

26.10 Aanleg losloopgebieden

Algemeen:

Kern	**Meierijstad**
Planning voorbereiding	**2025-2026**
Planning uitvoering	**2026-2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€532.000,-**

Aanleiding van het project:

Het project *'Aanleg losloopgebieden'* wordt gestart omdat het is opgenomen in de gemeentebegroting 2026 en het Jaarprogramma Openbare Ruimte 2026. Hiermee geeft de gemeente uitvoering aan de planning en prioriteiten zoals vastgesteld door het college en de raad voor het beheer en de verbetering van de openbare ruimte.

Projectreslutaat:

- Aanleg van 20 nieuwe losloopgebieden binnen de gemeentegrenzen.
- Na de aanleg van een losloopgebied in een bepaalde omgeving worden de overige voorzieningen in dat gebied verwijderd.
- Verstrekken van hondenpoepzakjes op de uitgiftepunten waar nu ook PMD- en luierzakken zijn af te halen.

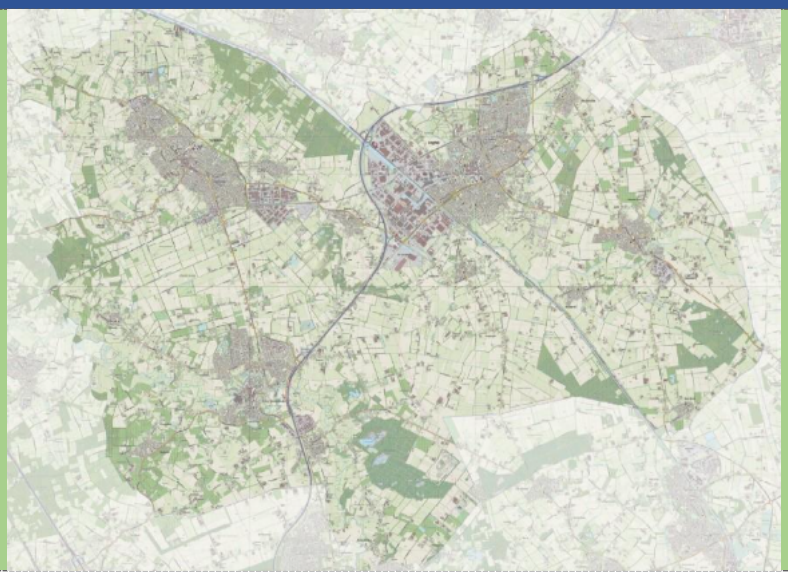
Randvoorwaarden:

- Beschikbaar budget is €532.000,-
- Doorlooptijd is 2026 en 2027
- Door participatie de dorps- en wijkraden en inwoners betrekken bij de uitvoering
- Beschikbaarheid van interne collega's
- Beschikbaarheid van een aannemer welke de opdracht naar behoren uit kan voeren.
- Beleidsplan hondenvoorzieningen is leidend (voor de inrichting van deze losloopgebieden staan aanbevelingen en criteria hierin benoemd)
- Na concretisering van de losloopgebieden gaat het aanwijzingsbesluit aangepast worden. Zodat in de losloopgebieden en buiten de bebouwde kom geen ruimplicht is.
- Vanaf 2026 dienen poepzakjes verstrekt te worden via de centrale punten waar nu ook de PMD zakken afgehaald kunnen worden.
- Onderhoudscontracten dienen te worden aangepast
- Dient gewerkt te worden met een aanbesteding.
- In gesprek gaan met de kleine kernen om te kijken of toch een creatieve oplossing te bedenken is voor het realiseren van een losloopgebied.
- De raad over het participatietraject informeren.
- Een plan van aanpak (gefaseerde uitrol van beleid, te beginnen met een kern) opstellen en de raad hierover informeren via een raadsinformatiebrief.
- Plaatsing van bord bij losloopgebied met tekst dat opruiming van de uitwerpselen door de hondenbezitter gewaardeerd wordt.

Risico's:

- Beschikbaarheid interne collega's
- Uitval van personeel
- Afhankelijkheid van derden
- Draagvlak bij inwoners (NIBY – effect)

Projectgebied:



26.11 Reconstructie Vondelstraat en Kolonel Johnsonstraat, riolering en rijbaan

Algemeen:

Kern	**Veghel**
Planning voorbereiding	**2026**
Planning uitvoering	**2027**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€ 2.000.000**

Aanleiding van het project:

Het bestaande riool is op diverse delen slecht (einde levensduur) waardoor deze in aanmerking komt voor vervanging. Gelijktijdig met het vervangen willen we een systeem aanbrengen dat water kan opvangen, bergen en infiltreren in de bodem. In het verleden is al een deel van een dergelijk systeem in de wijk gerealiseerd. Dit nieuwe deel sluit daar op aan. Uit recente weginspecties blijk dat de weg ook aan vervanging toe is. Aangezien de weg open moet voor het vervangen van riolering en aanbrengen van het nieuwe systeem kan ook de bovengrondse openbare ruimte een opfrisbeurt krijgen.

Dit project is eerder (in het JOR 2022) vastgesteld, maar er is toen onvoldoende budget aangevraagd. We gaan het project opnieuw oppakken, ditmaal met de juiste financiële middelen.

Projectresultaat:

De Vondelstraat en Kolonel Johnsonstraat voorzien van een moderne nieuwe riolering, waarin het hemelwater wordt afgekoppeld. De weg vernieuwen.

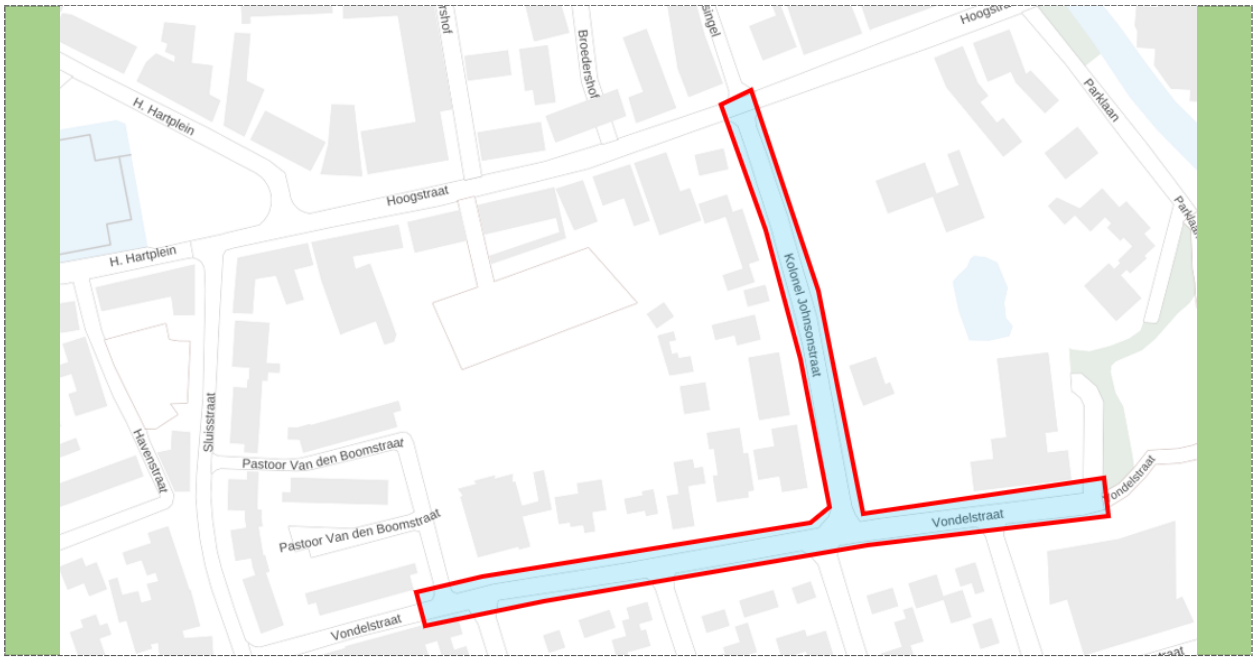
Randvoorwaarden:

- Bewoners en bedrijven dienen niet teveel last te hebben van de vervanging.
- 2026 het bestek en de markt op voor een aannemer.
- 2027 beginnen met de werkzaamheden.
- Riolering is initiator van dit project en draagt € 1.450.000 bij. De overige € 550.000 betreft bijdrage vanuit wegen.

Risicos:

- In 2020 is het openbaar groen en deels de trottoirs vernieuwd. Bij uitvoering van dit project moet hiermee rekening worden gehouden.
- Bewoners willen wellicht niet meewerken met het afkoppelen van het dakwater op het nieuwe hemelwaterstelsel, het is aan de gemeente om de bewoners mee te nemen in het project.

Projectgebied:


H. Hartplein
Hoogstraat
H. Hartplein
Broedershof
Parklaan
Kolonel Johnsonstraat
Vondelstraat
Sluisstraat
Havenstraat
Pastoor Van den Boomstraat
Pastoor Van den Boomstraat
Vondelstraat

26.12 Reconstructie bovengronds infra Geluckweg Boerdonk

Algemeen:

Kern	**Meierijstad**
Planning voorbereiding	**2026-2027**
Planning uitvoering	**2027-2028**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**€ 500.000, -**

Aanleiding van het project:

De Geluckweg is verouderd en voldoet niet meer aan de eisen voor verkeersveiligheid en comfort. De asfaltverharding vertoont slijtage en scheurvorming die duidt op einde levensduur. Daarnaast functioneert de afvoer van hemelwater onvoldoende, wat leidt tot wateroverlast. Er is een koppelkans met het uitbreidingsplan Korstenhof Zuid, waardoor werkzaamheden efficiënt gecombineerd kunnen worden.

Projectresultaat:

- Vervanging van de bestaande asfaltverharding door duurzame elementenverharding.
- Verbeterde afwatering om wateroverlast te voorkomen.
- Inrichting in overeenstemming met actuele richtlijnen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Efficiënte uitvoering door koppeling met het uitbreidingsplan Korstenhof Zuid.

.

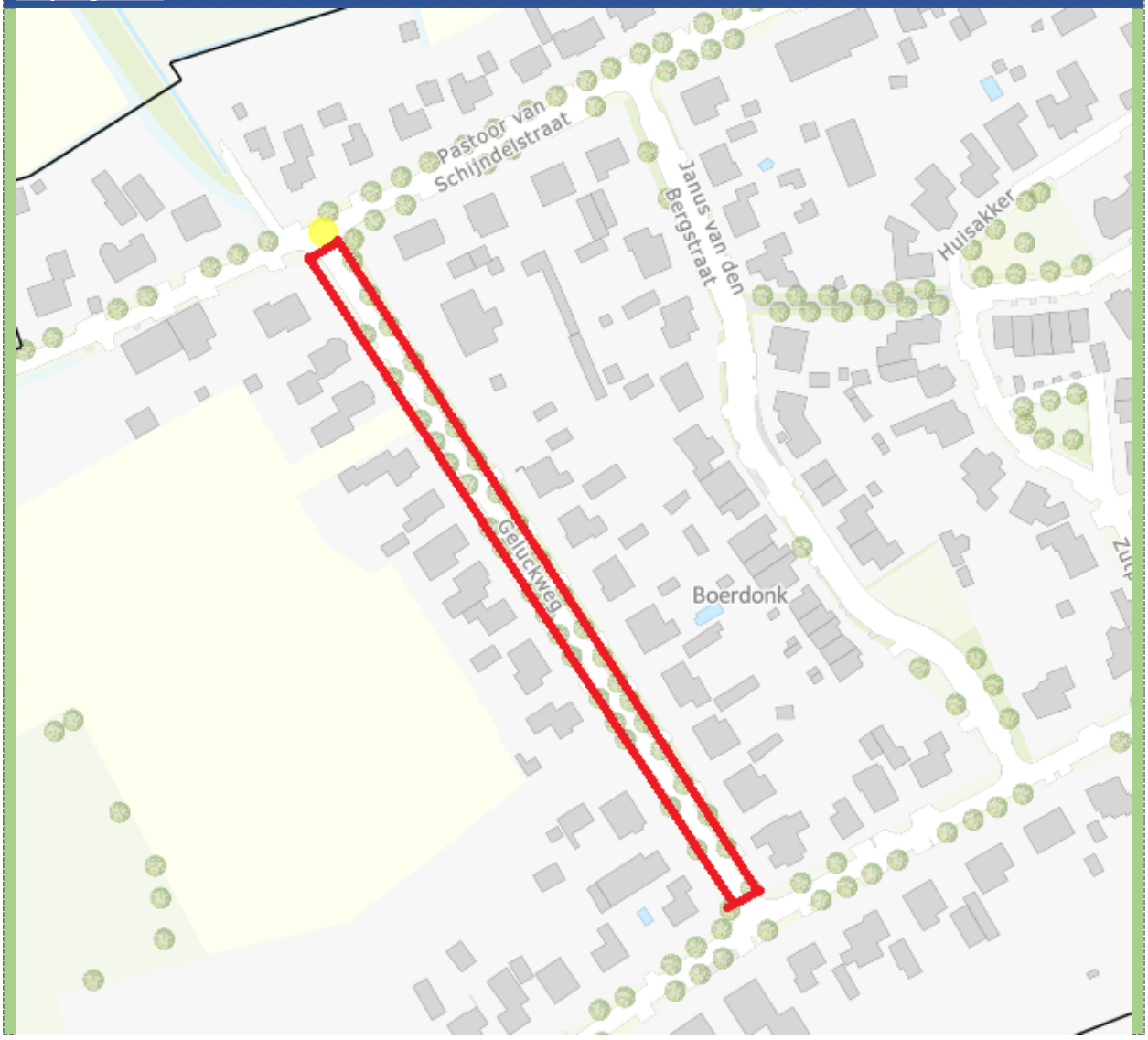
Randvoorwaarden:

- Bereikbaarheid voor hulpdiensten en bestemmingsverkeer tijdens uitvoering.
- Afstemming met nutsbedrijven om dubbele werkzaamheden te voorkomen.
- Gebruik van duurzame materialen en hergebruik waar mogelijk.
- Bomen dienen te worden gehandhaafd
- Inrichting conform CROW-richtlijnen
- Communicatie en participatie met bewoners.

Risicos:

- Middelen: als er onverwachte problemen aan het licht komen tijdens de realisatie, kan dit leiden tot een te kort aan middelen
- K&L: De locatie van de kabels en leidingen kan een probleem zijn voor de nieuwe inrichting. Ook eventuele werkzaamheden van de nuts partijen kan het project vertragen.
- Bomen: het doel is om de bomen te behouden, als ze nog een rest levensduur hebben. Maar de bomen kunnen in de weg staan van het realiseren van een veilige weg
- Participatie: Uit het participatie traject kunnen andere inzichten/ eisen komen die niet voorzien zijn tijdens de voorbereiding en het opstellen van de SSK raming

Projectgebied:



26.13 Aanpakken probleem fietspaden (wortelopdruk) Aanvullend budget

Algemeen	
Kern	Meierijstad
Planning voorbereiding	2025
Planning uitvoering	2026
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	Initiatief
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	€ 950.000 *aanvullend budget

Aanleiding van het project:

Herstellen van de wortel schaden in fietspaden door heel Meierijstad

Projectresultaat:

Door de droogte van de afgelopen jaren zijn enkele fietspaden onveilig geworden. Deze fietspaden kunnen met onderhoud niet langer hersteld worden, of de jaarlijkse kosten zijn hoger dan definitieve aanpassingen.

De volgende fietspaden vallen onder dit project (rood op de kaart):

- Fietspad Boskantseweg (Sint-Oedenrode)
- Fietspad Diependal (Sint-Oedenrode)
- Oostelijke randweg (Sint-Oedenrode)
- Fietspad Reibroekstraat (Zijtaart)
- De Scheifelaar (Veghel)

Niet heel de fietspaden zullen aangepakt worden.

Als er middelen overblijven zullen we de volgende fietspaden aanpakken (blauw op de kaart):

- Kraanmeer eo (Erp)
- Boekelseweg eo (Erp)
- Boerdonksedijk eo (Erp)

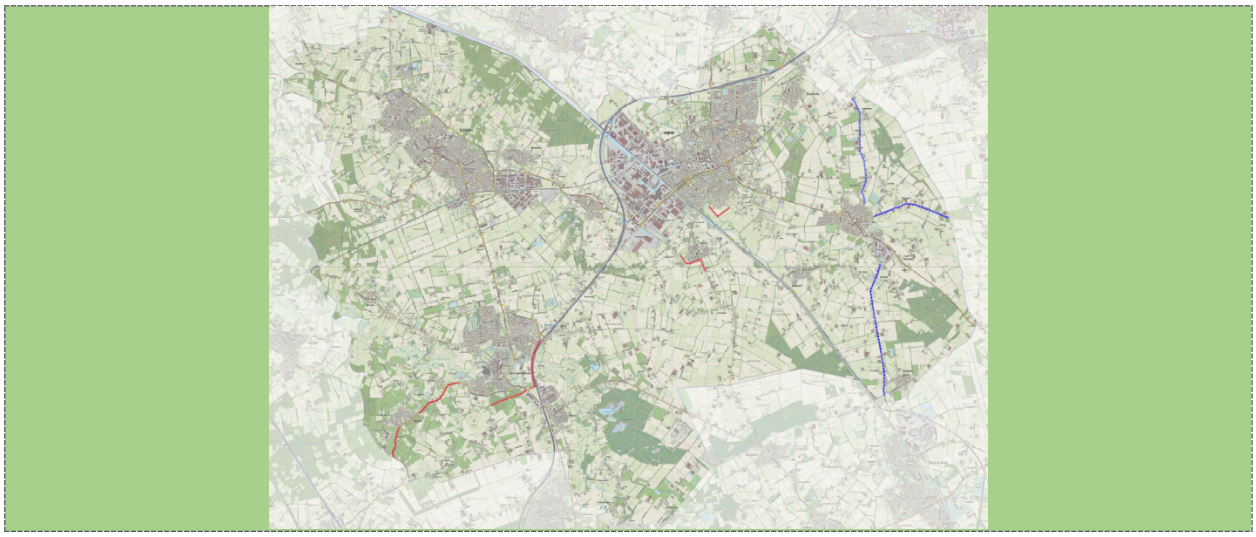
Randvoorwaarden:

- Aanpak van fietspaden
- Toepassen definitieve maatregelen om wortelschade in de toekomst te voorkomen

Risicos:

- Onvoldoende middelen voor alle fietspaden

Projectgebied:



26.14 Reconstructie bovengrondse infra De Stad, De Haag en de Beukelaarstraat

Algemeen:

Kern	**Meierijstad**
Planning voorbereiding	**2026-2027**
Planning uitvoering	**2027-2028**
Projectstatus (volgens projectmatig werken)	**Voorbereiding**
Beschikbare middelen (totaal van alle clusters)	**1.600.000**

Aanleiding van het project:

De Stad, De Haag en de Beukelstraat verkeren in een verouderde staat en voldoet niet meer aan de huidige eisen voor verkeersveiligheid, comfort. De asfaltverharding vertoont slijtage en scheurvorming. Dit is een teken van einde levensduur.

De reconstructie bestaat uit het vervangen van de asfaltverharding en de verharding voorzien van een fundering van menggranulaat om deze in de huidige situatie op zand is gefundeerd

Projectresultaat:

Het doel van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verlengen van de levensduur van de weg door de bestaande asfaltverharding opnieuw op te bouwen en tevens te voorzien van een menggranulaat als fundatie. Hiermee wordt niet alleen de kwaliteit en duurzaamheid van de weg verhoogd, maar ook de inrichting aangepast aan de huidige richtlijnen voor een veilige en leefbare openbare ruimte.

Randvoorwaarden:

- De uitvoering van dit project moet worden afgestemd op de gebiedsontwikkeling van Veghels Buiten Noordoost om planning en bereikbaarheid goed te coördineren.
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten en bestemmingsverkeer tijdens uitvoering.
- Afstemming met nutsbedrijven om dubbele werkzaamheden te voorkomen.
- Gebruik van duurzame materialen en hergebruik waar mogelijk.
- Bomen dienen te worden gehandhaafd
- Inrichting conform CROW-richtlijnen
- Huidige communicatie en participatie met bewoners.

Risicos:

- Middelen: als er onverwachte problemen aan het licht komen tijdens de realisatie, kan dit leiden tot een te kort aan middelen
- K&L: De locatie van de kabels en leidingen kan een probleem zijn voor de nieuwe inrichting. Ook eventuele werkzaamheden van de nuts partijen kan het project vertragen.
- Bomen: het doel is om de bomen te behouden, als ze nog een rest levensduur hebben. Maar de bomen kunnen in de weg staan van het realiseren van een veilige weg
- Participatie: Uit het participatie traject kunnen andere inzichten/ eisen komen die niet voorzien zijn tijdens de voorbereiding en het opstellen van de SSK raming

Projectgebied:

