Nota van Beantwoording zienswijzen op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad

Gemeente Meierijstad

25 oktober 2021

Inhoud

Lijst met afkortingen		2
1.	Inleiding	3
	1.1 Leeswijzer	3
	1.2 Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad – context en raakvlakken	3
	1.3 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties en zienswijzen	3
2.	Zienswijzen (inhoud en beantwoording zienswijzen)	4
3.	Wijzigingen in Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad	21
	3.1 Wijzingen naar aanleiding van zienswijzen	21
	3.2 Ambtshalve wijzigingen	24

Bijlagen
1. Overzicht zienswijzen en reactie

Lijst met afkortingen

POM	Platform Ondernemend Meierijstad
ZLTO	Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie
MaaS	Mobility as a Service
BRT	Bus Rapid Transit
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
OV	Openbaar Vervoer
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
BVL	Brabants VerkeersveiligheidsLabel
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek
ISA	Intelligente SnelheidsAanpassing
IVP	Integraal VeiligheidsPlan
BOA	Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar

1. Inleiding

Deze notitie bevat de zienswijzen en de reacties op de zienswijzen op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. De concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad heeft op grond van de Algemene inspraakverordening gemeente Meierijstad van 16 juni tot en met 27 juli 2021 ter inzage gelegen.

1.1 Leeswijzer/opbouw

In hoofdstuk 1 staat een korte uitleg over de context van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad en de wijze van beantwoording (en de vervolgprocedure voor de vaststelling van de visie). In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen zoals correcties of aanvullingen. In bijlage 1 staan alle zienswijzen in een tabel voorzien van een reactie vanuit onze kant.

1.2 Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad – context en raakvlakken

In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad staat hoe we de komende jaren om willen gaan met zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De visie heeft veel raakvlakken met (gemeentelijk) beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, duurzaamheid, economie, toerisme en recreatie en gezondheid. Ze heeft ook raakvlakken met mobiliteitsbeleid van regio, provincie en rijk en mobiliteitsprojecten waar al eerdere keuzen zijn gemaakt. In deze onderlinge samenhang zijn reacties beantwoord.

Verder willen wij benadrukken dat deze visie een kader is voor de uitwerking. De visie gaat dus niet over bijvoorbeeld de aanleg van een drempel in een straat. De uitwerking na het vaststellen van de visie betreft bijvoorbeeld uitwerking in een lobby, pilot, bestemmingsplan, uitvoeringsplan, mobiliteitsinitiatief samenleving of marktpartij, beleidsregel, deelvisie, regionale visie of project. De visie is ook een kader voor een plan of project op ander beleidsterrein met raakvlakken aan mobiliteit. De mobiliteitsopgaven zijn complex en integraal. Het is vaak een afweging van vele belangen en we moeten keuzes maken. We staan samen aan de lat voor de uitvoering.

1.3 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties/zienswijzen

Alle zienswijzen zijn zorgvuldig bekeken om na te gaan of de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad aangepast kan of moet worden. De wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een zienswijze vragen bevat, zijn die in deze reactienota beantwoord.

De verkregen zienswijzen bieden nader inzicht om tot keuzes te komen. In deze Nota van Beantwoording gaan wij nader in op de ontvangen zienswijzen. We doen dat via een algemene reactie (hoofdstuk 2) en een individuele reactie (bijlage 1).

2. Beantwoording zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging zijn er in totaal 44 zienswijzen ingediend. Er zijn 15 unieke reacties ingediend. De reacties zijn ingediend per email, post of persoonlijk overhandigd. In bijlage 1 zijn alle zienswijzen opgenomen en van een reactie voorzien. De individuele indieners zijn anoniem gemaakt ter bescherming van de privacy. Organisaties of verenigingen die een zienswijze hebben ingediend zijn wel vermeld. De zienswijzen hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

1. Ambitie: ontmoedigen autoverkeer
2. Voorkeursvariant:
   a. keuzes voor de A50
   b. keuzes voor de ligging van het BRT-systeem in combinatie met hubs
   c. keuzes voor de hoofdwegenstructuur (vracht)auto als drager van de gemeente
3. Netwerk
   a. wegencategorisering (vracht)auto Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout
   b. wegencategorisering (vracht)auto Lindendijk in Sint-Oedenrode
   c. wegcategorie leefstraat
   d. landbouwroutes
   e. openbaar vervoer
   f. fiets
   g. ‘grijze’ wegen in wegencategorisering (vracht)auto
   h. logistiek
4. Kwaliteitseisen infrastructuurnetwerk auto en fiets
5. Knelpunten en uitvoeringsprogramma
   a. Lieshoutsedijk en Eversestraat in Sint-Oedenrode
   b. kom Nijnsel
   c. Kofferen en Hertog Hendrikstraat in Sint-Oedenrode
   d. Vresselseweg in Sint-Oedenrode
   e. Schootsedijk en Hofstad in Sint-Oedenrode
   f. Veghelsedijk in Schijndel
   g. Postdijk en Veghelseweg in Sint-Oedenrode
   h. N.C.B.-laan en Burg. De Kuijperlaan in Veghel
   i. De Steeg in Schijndel
   j. bussen (Lindendijk in Sint-Oedenrode, Rembrandtlaan en Udenseweg bij halte Muntelaar in Veghel)
   k. vrachtverkeer/logistiek en gebruik water
   l. landbouwverkeer
   m. maak keuzes en maak vaart
   n. held en capaciteit
   o. Noordelijke Randweg en Oostelijke Randweg in Sint-Oedenrode
   p. handhaving door politie
6. Verkeerseffecten: gevolgen vrachtwagenheffing
7. Gebiedsfoto: kaart ongevallen
8. Participatie

1. Ambitie: ontmoedigen autoverkeer

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat in de visie het ontmoedigen van autoverkeer (in het centrum van Sint-Oedenrode) wordt gemist. Een andere indiener pleit voor meer sturende maatregelen die de doorrijdbaarheid van de kernen beperken of op zijn minst een onderzoek daar naar.

Reactie:

Uit de bijeenkomsten met belangrijke betrokkenen is gebleken dat het draagvlak voor het ontmoedigen van het autoverkeer, door het autoverkeer te belemmeren, ontbreekt. Zo is er bijvoorbeeld geen draagvlak voor invoering van betaald parkeren. Daarom wordt in de visie ingezet op het stimuleren van alternatieven voor het autoverkeer, het vergroenen van het autoverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Mocht er in de toekomst wel draagvlak komen voor meer sturende maatregelen om het autoverkeer te beperken dan nemen we dit op in het adaptieve uitvoeringsprogramma.

2a. Voorkeursvariant: keuzes voor de A50

Zienswijze:

Er zijn 4 zienswijzen ingediend over het voorstel om een parallelstructuur langs de A50 aan te leggen tussen de aansluitingen 10 (Eerde) en 11 (N279) en een extra aansluiting te realiseren op de parallelstructuur bij De Dubbelen. Stichting Handen Af van Wijboschbroek, ondersteund door een andere indiener, wijst op aantasting van het waardevolle gebied Wijboschbroek, met name voor flora, fauna, cultuurhistorische waarden en op de aantasting van de woon-en leefomgeving van bewoners en daarmee op hun gezondheid. Zij zijn tegenstander van de capaciteitsuitbreiding en extra ontsluiting. Platform Ondernemend Meierijstad (POM) daarentegen, ondersteund door ZLTO de Meierij, wijst op het belang van de maatregelen.

Reactie:

Eén van de hoofdambities in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is “Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad”. Eén van de hoofdopgaven is de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Bij de beoordeling van de maatregelen om onze ambities waar te maken en onze opgaven te realiseren, zijn we te werk gegaan volgens de Ladder van Verdaas. Dit betekent dat we in de volgende volgorde maatregelen hebben afgewogen:

- Ruimtelijk ordening
- Mobiliteitsmanagement
- Openbaar vervoer en fiets
- Beter benutten van infrastructuur
- Aanpassen van infrastructuur
- Nieuwe infrastructuur

Naast maatregelen als het stimuleren van thuiswerken via de werkgeversbenadering, fiets- en openbaar vervoermaatregelen zetten we ook in op het verbeteren van de doorstroming op de A50 en een extra aansluiting van de Dubbelen op de parallelstructuur van de A50. Wij hebben voor deze maatregel gekozen onder andere omdat deze maatregel minder impact heeft op de natuur in Wijboschbroek dan bijvoorbeeld een de aanleg van een nieuwe weg tussen de aansluiting N279-Retsel en De Dubbelen. We merken op dat de Duurzame mobiliteitsvisie een kader is voor uitwerking in bijvoorbeeld lobby en ruimtelijke plannen. Bij de verdere uitwerking in een ruimtelijk plan zullen alle belangen en aspecten zorgvuldig worden onderzocht en afgewogen. Er vinden dan onder andere nadere onderzoeken plaats naar flora en fauna en de aantasting van de woon- en leefomgeving.

Zienswijze:
POM, ondersteund door ZLTO de Meierij, geeft aan dat naast een parallelstructuur van de A50 ter hoogte van de bedrijventerreinen in Veghel een capaciteitsuitbreiding van de A50 met 2x3 rijstroken wenselijk is over het hele tracé en niet alleen tussen aansluiting 11 (N279) en Uden.

Reactie:
Er zijn inderdaad meerdere knelpunten op de A50. De tekst wordt hierop aangepast zodat het niet alleen over de A50 tussen N279 en Uden gaat.

2b. Voorkeursvariant: keuzes voor de ligging van het BRT-systeem in combinatie met hubs
Zienswijze:
Twee zienswijzen gaan over het BRT-systeem en de hubs. In de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is ervan uitgegaan dat een BRT-systeem naast HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) functioneert. Arriva geeft aan dat er te weinig reizigers zijn om beide systemen naast elkaar te laten functioneren. De BRT-lijn Eindhoven-Nijmegen vervangt de huidige HOV-lijn 305. In de visie van Arriva rijdt de BRT via de kern Veghel en doet hier alle bestaande HOV-haltes aan. Arriva heeft voorkeur voor een mobiliteitshub nabij Nijnsel. Hier komen de HOV-lijnen Den Bosch-Schijndel-Eindhoven en Nijmegen-Uden-Veghel-Eindhoven samen en wordt aangesloten op de nieuw te realiseren HOV-lijn naar de bedrijventerreinen aan de rand van Brainport Eindhoven.

Eén indiener geeft aan dat de werking en het oplossend vermogen van BRT, mobiliteitshubs (en MaaS) nog veel vragen oproepen. Verzoek is om op korte termijn te onderzoeken naar het oplossend vermogen voor Meierijstad. Als dergelijke initiatieven niet of onvoldoende bijdragen wordt gevraagd om in te zetten op alternatieven.

Reactie:
Met nieuwe ontwikkelingen als Bus Rapid Transit (BRT)[1], mobiliteitshubs en Mobility as a Service (MaaS) zijn inderdaad in rurale en laag suburbane gebieden als Meierijstad nog weinig ervaringen opgedaan. Het oplossend vermogen in gebieden als Meierijstad is dus nog onzeker. Tegelijkertijd weten we dat een transitie van de mobiliteit nodig is. De auto heeft ons veel welvaart gebracht maar we krijgen steeds meer te maken met de nadelen van de auto. Denk aan files, ruimte voor parkeren, verkeersongevallen, CO2-uistoot en gevolgen voor klimaat en gezondheid. Het wordt steeds lastiger om het nog beter te doen. Nieuwe ideeën zijn nodig. Daarbij zullen we steeds in het oog houden of de aangedragen oplossingen realistisch zijn en oplossend vermogen hebben. Het adaptief programma helpt ons om in te spelen op de actuele ontwikkelingen en vraagstukken.

In de concept visie zijn wij ervan uitgegaan dat het BRT-systeem naast het HOV-netwerk functioneert. Wij zien BRT als een visie voor de langere termijn. Een BRT-systeem is een kostbare aangelegenheid en samenhang met stedelijke verdichting is wenselijk. Nader onderzoek naar BRT en mobiliteitshubs in combinatie met verstedelijking en de woningbouwopgave is nodig. Als de BRT-lijn Eindhoven-Nijmegen de huidige HOV-lijn 305 vervangt dan zal de BRT-lijn alle

[1] Bus Rapid Transit is een bussysteem dat de eigenschappen van spoorgebonden openbaar vervoer 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.

bestaande HOV-haltes in Veghel moeten aandoen om Veghel goed te kunnen ontsluiten. Een mobiliteitshub bij Sint-Oedenrode nemen we op in de kaarten.

Zienswijze:
In de visie is opgenomen dat geen asfalt voor de (vracht)auto kan worden opgeofferd voor vrijliggende OV-infrastructuur op de route Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg omdat de afname van het (vracht)autoverkeer te laag is.
Eén indiener geeft aan dat:
- Opofferen van asfalt een goede prikkel is voor de automobilist om de bus eens te proberen als de bus voorbij zoeft op de eigen rijbaan
- De vrijliggende OV-infrastructuur wellicht gedeeld kan worden met vrachtverkeer

Reactie:
Voor BRT is vrijliggende infrastructuur voor de bus wenselijk. In het kader van de toekomstvisie openbaar vervoer zal een nadere verkenning plaats moeten vinden hoe BRT goed wordt ingepast. Mogelijk dat één van de opties het combineren van vrijliggende infrastructuur voor de bus met vrachtverkeer is. Uit verkeersberekeningen is gebleken dat met de komst van BRT de afname van het (vracht)autoverkeer op de Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg door Veghel beperkt is.

2c. Keuzes voor de hoofdwegenstructuur (vracht)auto als drager van de gemeente
Zienswijze:
Stichting Handen Af van Wijboschbroek geeft in hun zienswijze aan dat de ligging van het tracé van de Verbindingsweeg N279 – Doornhoek in Wijboschbroek onacceptabel is vanwege flora, fauna, cultuurhistorische waarden en gezondheid van mensen.

Reactie:
Niet één van de te onderzoeken tracés van de Verbindingsweg N279 – Doornhoek ligt in de omgeving van Wijboschbroek (zie Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg N279, Reactienota notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg N279 en (5e) nieuwsbrief Verbindingsweg).

3a. Netwerk: wegencategorisering (vracht)auto Lieshoutseweg tussen Nijnsel en Mariahout
Zienswijze:
Buurtvereniging ’t Everse heeft een zienswijze ingediend op de wegcategorie van de Lieshoutseweg buiten de bebouwde kom tussen Nijnsel en Mariahout. Velen ondersteunen deze zienswijze. Als redenen wordt aangegeven dat:
- de weg de verbinding is tussen Sint-Oedenrode/Nijnsel en Mariahout/Lieshout, veel verkeer ook naar Beek en Donk en Aarle-Rixtel gaat;
- het aantal voertuigverliesuren toeneemt bij afwaardering, de reistijd neemt met 33% toe;
- er veel vrachtverkeer op deze route zit wat voor een groot deel ook gebruik maakt van de Eversestraat-Lieshoutsedijk. Men wil het verkeer over de Lieshoutseweg door Nijnsel stimuleren en via Eversestraat-Lieshoutsedijk beperken;

Twee indieners hebben een zienswijze ingediend naar aanleiding van de oproep van de buurtvereniging ‘t Everse in de MooiRooi krant. Zij zijn voorstander van de afwaardering. Als reden wordt genoemd de bijdrage aan verkeersveiligheid en gezondheid.

Reactie:

In de huidige situatie is de Lieshoutseweg een zogenoemde grijze weg. De weg bevat deels de kenmerken van een erftoegangsweg 60 km/u en deels de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u. Omdat wij prioriteit geven aan verkeersveiligheid houden we vast aan de wegcategorie erftoegangsweg 60 km/u. Hiermee willen we bereiken dat:

- minder verkeer tussen Helmond/Aarle-Rixtel/Beek en Donk/Lieshout en A50 de route via de Lieshoutseweg kiest;
- het verschil in snelheid tussen conflicterende richtingen vermindert waardoor de remweg kleiner wordt en de kans op een (ernstig) ongeval afneemt.

Omdat voor een zorgvuldig proces met de bewoners en gemeente Laarbeek de maatregelen niet op korte termijn uitvoerbaar zijn, plannen we de maatregelen na 2025.

3b. Netwerk: wegencategorisering (vracht)auto Lindendijk in Sint-Oedenrode

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat de bus bij hercategorisering moet worden betrokken. Afwaarderen van een weg heeft gevolgen voor de rijtijden van de bus.

Reactie:

In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een afwaardering van de Lindendijk tussen de Ollandseweg en de Eerschotsestraat en een opwaardering van de Noordelijke Randweg en Oostelijke Randweg opgenomen. Doel is dat het doorgaande autoverkeer en een deel van het autoverkeer met bestemming Sint-Oedenrode kiest voor de route via de Noordelijke en Oostelijke Randweg. De hoeveelheid verkeer zou dan af moeten nemen van 8.000 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie naar 6.000. We houden een nadere verkenning om na te gaan of dit realistisch is. Als we wegen gaan herinrichten waar bussen rijden, zorgen we voor een zo goed mogelijke afstemming van belangen (ook die van busreizigers en Arriva) en betrekken we betrokkenen bij de planvorming.

3c. Netwerk: wegcategorie leefstraat

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat er geen functie is die aangeeft waar we autoverkeer liever niet willen hebben en waar lopen en fietsen een prioriteit heeft. Hij houdt een pleidooi om 'Leefstraat', 'Schoolzone', 'Winkelstraat' of desnoods de in onbruik geraakt 'woonerf' op te nemen als categorie. Deze straten staan in het teken van lopen en fietsen en waar de auto te gast is of wordt geweerd. Dit past zowel in de ambitie van Leefbaarheid als Verkeersveiligheid. De categorie ETW2 is te algemeen omdat het geen houvast geeft om duidelijke keuzes te maken. Dit zie je in de praktijk met alle problemen rondom bijvoorbeeld schoolzones.

Reactie:

Straten als winkelstraat, leefstraat, schoolzone, woonerf maar ook fietsstraten vallen onder de wegcategorie erftoegangsweg type 2. We sluiten hiermee aan bij de wegencategorisering van Duurzaam Veilig. Binnen Duurzaam Veilig kennen we geen wegencategoriën als woonerf, winkelstraat, leefstraat, schoolzone en fietsstraten. Dit betekent niet dat bepaalde gebieden of locaties geen extra aandacht kunnen krijgen. We bieden maatwerk binnen de wegcategorie erftoegangsweg. Het gaat dan om inrichtingsprincipes die we toepassen in specifieke gebieden of op specifieke locaties zoals schoolomgevingen of woonstraten met zeer veel fietsverkeer (waar de auto te gast is).

In schoolomgevingen streven we naar “Prettig verkeer rond de school”. Om dit te bereiken is beweging van vele betrokkenen nodig:

- school en schoolbestuur
- (groot)ouders, verzorgers, kinderen
- bewoners
- gemeente

Dit vereist maatwerk. Samen bepalen we welke beweging moet worden gemaakt, wie die beweging moet maken en welke instrumenten worden ingezet. Ervaringen zijn dat fysieke maatregelen in een schoolomgeving een beperkt effect hebben. Fysieke maatregelen als het instellen van een parkeerverbod of schoolzone worden alleen getroffen als op de scholen goede afspraken worden gemaakt over het haal- en brenggedrag en wordt ingezet op verkeerseducatie. Wij stimuleren dat scholen meedoen met het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL).

3d. Netwerk: landbouwroutes

Zienswijze:

Er zijn zienswijzen ingediend over het netwerk van de landbouwroutes door POM, ondersteund door ZLTO de Meierij en buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door andere indieners. Volgens POM en ZLTO de Meierij ontbreken een aantal veel gebruikte landbouwroutes. Buurtvereniging ‘t Everse geeft aan dat een route op de kaart juist geen veel gebruikte landbouwroute is. Verder is gevraagd de legenda aan te passen.

Reactie:

We hebben onvoldoende zicht op het gebruik van routes door het landbouwverkeer en de inrichtingseisen om goed te kunnen beoordelen of gevraagde aanpassingen wenselijk zijn. Nadere verkenning naar het gebruik van wegen door landbouwverkeer en inrichtingseisen is nodig. In de nota nemen we de gevraagde aanpassingen op als nader te onderzoeken. De kaart met landbouwroutes is een concept (nader te onderzoeken). We passen de legenda aan.

Zienswijze:

POM en ZLTO de Meierij vragen om het behouden van de doorstroming van het landbouwverkeer op de landbouwroutes als opgave mee te nemen.

Reactie:

We zien het behouden van de doorstroming van landbouwverkeer op de landbouwverbindingsroutes niet als opgave. Immers vele routes van het landbouwverkeer zijn 60 km/u-wegen. Op deze wegen zit het accent op verkeersveiligheid met lage snelheden en niet op doorstroming.

3e. Netwerk: openbaar vervoer

Zienswijze:

In de visie van Arriva loopt de route van de HOV-lijn Den Bosch-Veghel in de toekomst over de N279 en zit in het netwerk een nieuwe HOV-verbinding Den Bosch, Schijndel, bedrijventerreinen aan de rand van Brainport Eindhoven.

Reactie:

In onze ogen is nader onderzoek naar dit netwerk nodig. We houden in de visie de opties voor de ligging van de HOV-lijn Den Bosch-Veghel open en willen graag samen met provincie en Arriva een verbetering van de bereikbaarheid van de Noordkade per openbaar vervoer verkennen.

3f. Netwerk: fiets

Zienswijze:

De Lieshoutsedijk is niet opgenomen in het fietsnetwerk terwijl dit een veel gebruikte fietsroute is.

Reactie:
Op de netwerkkaart fiets is de Lieshoutsedijk opgenomen als lokaal secundaire fietsroute.

3g. Netwerk: 'grijze' wegen in wegencategorisering (vracht)auto
Zienswijze:
De ambitie op verkeersveiligheid wordt niet vertaald in een duidelijke keuze hoe om te gaan met zogenoemde 'grijze wegen'. Als verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers echt belangrijk is, moet je ook durven kiezen om op wegen waar je geen veilige vrijliggende voorzieningen kan maken voor langzaam verkeer, de snelheid van het autoverkeer beperkt tot 30 km/u. Het gaat onder andere om Iepenlaan in Veghel en Kerkstraat in Erp.

Reactie:
De voorzieningen voor fietsers op wegen als Iepenlaan in Veghel en Kerkstraat in Erp zijn inderdaad beperkt. Op dit moment hebben we ervoor gekozen om deze wegen aan te duiden als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur. Dit vanwege de functie en het gebruik van de weg en het verschil met de omliggende wegen en de beperkte mogelijkheden om een lagere snelheid af te dwingen. Op dit moment speelt de discussie in Nederland over 30 km/u in de kom. Mogelijk dat met de nieuwe inzichten en mogelijkheden later een andere afweging wordt gemaakt. Voorbeeld is intelligente snelheidsaanpassing (ISA) waarmee kan worden afgedwongen dat het (vracht)autoverkeer zich houdt aan de maximum snelheid.

3h netwerk: logistiek
Zienswijze:
Buurtvereniging 't Everse, ondersteund door anderen, geeft aan dat de Lieshoutseweg wordt gemist op de kaart van logistiek. De route is belangrijk voor het vrachtverkeer via de Lieshoutseweg van Sint-Oedenrode naar Lieshout-Helmond.

Reactie:
In onze visie is de Lieshoutseweg een erftoegangsweg 60 km/u. Stimulering van vrachtverkeer tussen A50/Sint-Oedenrode en Beek en Donk/Aarle-Rixtel/Lieshout/Helmond via deze route is niet wenselijk.

4. Kwaliteitseisen infrastructuurnetwerk auto en fiets
Zienswijze:
Fietssuggestiestroken zijn geen fietsvoorzieningen. De verkeersveiligheid verbetert met fietssuggestiestroken niet. Geparkeerde auto's op fietssuggestiestroken leveren gevaarlijke situaties op voor fietsers. Als de gemeente haar ambitie op het gebied van verkeersveiligheid waar wil maken moet je kiezen om alleen fietsstroken toe te passen van minimaal 1,7 m breed zoals in de ontwerpwijzer voor fietsverkeer is opgenomen. Als dat niet kan moet je de wegcategorie heroverwegen.

Reactie:
Fiets(suggestie)stroken van minimaal 1,5 m sluiten inderdaad niet goed aan op de kwaliteitseisen van het CROW. Om goed in te spelen op de CROW-publicaties en actuele ontwikkelingen vervallen figuren 14 tot en met 17 en verwijzen we voor kwaliteitseisen naar de CROW-publicaties.

5a. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Lieshoutsedijk en Eversestraat in Sint-Oedenrode

Zienswijze:

Buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door andere indieners, wenst de volgende maatregelen voor de Lieshoutsedijk:

- Aanbrengen verhoogde kruisingen
- Aanbrengen verkeersremmers
- Permanente oplossing voor de wegbermen middels aanpassingen van de weg
- Aanbrengen van rode fietsstroken

Zij vinden dat de € 10 duizend die nu voor 2024 gereserveerd staat voor onderzoek, beter direct gebruikt kan worden voor het aanpassen van de kruising met de Jekschotseweg zodat daar de verkeersveiligheid direct vergroot wordt. De verdere aanpassingen van de weg kunnen met onze verkeerscommissie en de deskundige van de gemeente besproken worden met beperkte onderzoekskosten.

Een andere indiener vraagt om de volgende maatregelen te treffen op de Lieshoutsedijk:

- Weren niet-bestemmingsverkeer met verbodsborden
- Spreiden verkeer over verschillende toegangswegen
- Aanleg vrijliggend fietspad
- Reconstructie gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties ook kruising Lieshoutsedijk-Jekschotseweg-Everse Akkerpad

Verder wenst buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door andere indieners, de aanleg van een vrijliggend voetpad in de Eversestraat.

Reactie:

Uit het “Verkeersonderzoek Eversestraat en de Lieshoutsedijk” (Arcadis, 2021) blijkt dat de verkeersintensiteit op de Lieshoutsedijk ca 1.500 á 2.000 motorvoertuigen per etmaal is. Voor een erftoegangsweg ligt deze intensiteit ruim binnen de maximale richtintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Volgens de kwaliteitseisen zijn aparte fietsvoorzieningen niet nodig. In de risicoanalyse verkeersveiligheid Meierijstad is de Lieshoutsedijk niet opgenomen als risico-locatie. Wel blijkt uit snelheidsmetingen dat 70% harder rijdt dan 60 km/uur en de V85 79 km/uur bedraagt. Een V85 van 79 km/uur betekent dat 15% harder rijdt dan 79 km/uur. Als aanbeveling is in het verkeersonderzoek opgenomen om snelheidsremmende maatregelen te treffen. Uitgaande van de aanleg van plateaus op alle kruispunten (dit zijn de grootste conflictpunten) en een extra drempel op een wegvak met een lange rechtstand is € 2 ton nodig. Verder is in het verkeersonderzoek als aanbeveling opgenomen om bij onderhoudswerkzaamheden aan de Lieshoutsedijk een nadere afweging te maken om de weg te verbreden en fiets(suggestie)stroken aan te leggen (conform de Eversestraat). Gezien de wens om op korte termijn maatregelen te treffen, en omdat de Lieshoutsedijk voorlopig niet in het onderhoudsprogramma wegen zit, is in het uitvoeringsprogramma € 2 ton opgenomen voor snelheidsremmende maatregelen in de periode 2024-2025.

Voor de Eversestraat geldt dat hier reeds een project loopt. Maatregelen in dit project zijn al onderdeel van gesprek geweest tussen de verkeerscommissie ’t Everse en gemeente. Volgens de huidige planning worden de voorgenomen maatregelen eind 2021-begin 2022 gerealiseerd.

5b. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: kom Nijnsel

Zienswijze:

Buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door 25 andere indieners, wil de route Eimbert, Industrieweg stimuleren in plaats van de Lieshoutseweg. Eén indiener reageert naar aanleiding van het bericht van de buurtvereniging in de MooiRooi-krant dat het stimuleren van de route via de Eimbert, Industrieweg juist niet wenselijk is.

Reactie:

De route via Eimbert en Industrieweg is de verplichte route voor het vracht- en landbouwverkeer. In hoeverre het autoverkeer zich laat sturen is de vraag. Bovendien geldt dat ook de alternatieve route via erftoegangswegen binnen de bebouwde kom loopt, langs die route ook woningen en voorzieningen staan en de fietsvoorzieningen beperkt zijn.

5c. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Kofferen en Hertog Hendrikstraat in Sint-Oedenrode

Zienswijze:

Bewoners van Kofferen en omgeving vragen aandacht voor het (vracht)verkeer door het centrum van Sint-Oedenrode. Komende vanaf Veghel of Eindhoven over de A50 is via de navigatie naar de Ahrend fabriek in het Kofferen zowel de snelste als de kortste route dwars door het centrum heen, in het beste geval via de Hertog Hendrikstraat maar veelal achter door via de Deken v Erpstraat. Alle aanliggende straten zijn absoluut ongeschikt om dit enorme verkeer dat zich dwars door het centrum heen een baan wringt naar een bestemming. Bewoners geven aan dat het de hoogste tijd is om het centrum van Sint-Oedenrode gebruiksvriendelijk voor het langzame verkeer en vooral schoner te maken door doeltreffende maatregelen te nemen.

Reactie:

De hoeveelheid (vracht)verkeer in het centrum van Sint-Oedenrode is het gevolg van de stedenbouwkundige structuur van het centrum met functies als winkels, horeca, bedrijven en woningen en de ligging van de parkeerplaatsen. Verkeer is hierbij de afgeleide van de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum. Alternatieven als het uitplaatsen van bedrijven of winkels uit het centrum zitten op dit moment niet in de planvorming van ruimtelijke visies.
De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad heeft maar zeer beperkt invloed op de hoeveelheid (vracht)verkeer in het centrum van Sint-Oedenrode. Goede alternatieve routes zijn er niet gezien de ligging van de functies en parkeerplaatsen in een verblijfsgebied. Op dit moment staat bij de uitrit van Ahrend aan Kofferen 60 C/D een bord éénrichtingsverkeer rechtsaf. Verder staat in de Hertog Hendrikstraat en Leunestraat een verbod voor doorgaand vrachtverkeer. De overlast wordt echter veroorzaakt door vrachtverkeer met een bestemming in het centrum. Alternatieve routes voor het vrachtverkeer met herkomst of bestemming Ahrend wat nu rijdt via de Borchmolendijk-Deken van Erpstraat-Hoge Vonderstraat-Kofferen zijn de routes:

- Via de Hertog Hendrikstraat
- Via de Oostelijke Randweg, Zuidelijke Randweg, Leunestraat en Boskantseweg

Ook voor de alternatieve routes geldt dat ze door verblijfsgebied gaan.
Omdat Kofferen een zeer smalle straat is en de bocht Hoge Vonderstraat-Kofferen lastig te nemen is voor een vrachtauto is het instellen van een verplichte rijrichting bekeken.

Ons advies is om een ontwerp verkeersbesluit te nemen voor een verplichte rijrichting voor vrachtauto’s op de Hoge Vonderstraat richting Hertog Hendrikstraat. Het bord éénrichtingsverkeer bij de uitrit van Ahrend aan Kofferen 60 C/D kan worden vervangen door een bord met verplichte rijrichting rechtsaf. De verwachting is wel dat de maatregel beperkt effect heeft. Verder wordt

opgemerkt dat de politie geen personele capaciteit om de verplichte rijrichting te handhaven. BOA's hebben eveneens een gebrek aan personele capaciteit, waardoor de handhaving van verplichte rijrichtingen en gesloten verklaringen niet thematisch maar op melding wordt opgepakt. Vraag is (dus) in hoeverre de vrachtwagenchauffeurs zich aan de verplichte rijrichting gaan houden. Mogelijk leidt de maatregel tot meer vrachtverkeer in de Hertog Hendrikstraat, Boskantseweg en Leunestraat. Voor invoering van de definitieve maatregel dienen de belangen zorgvuldig te worden afgewogen onder andere op basis van de zienswijzen op het ontwerp verkeersbesluit.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt een fijnstofmeting in de Hertog Hendrikstraat en een verkeerstelling. Indiener geeft aan dat het fijnstofgehalte rond de eeuwwisseling in de Hertog Hendrikstraat te hoog was. Indiener wil graag weten of dit fijnstofgehalte nu zodanig hoog is, dat we tot andere maatregelen moeten komen.

Reactie:
Wij zien geen aanleiding voor een meting omdat de concentraties ruimschoots binnen de grenswaarden liggen volgens de NSL-monitoringstool. NSL staat voor Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Verder geldt dat het autoverkeer de afgelopen decennia een stuk schoner is geworden en de verwachting is dat deze ontwikkeling in de toekomst doorgaat. Denk aan schonere motoren en elektrificatie. Het regionaal verkeersmodel geeft voor de Hertog Hendrikstraat een verkeersintensiteit van circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag.

Zienswijze:
Eén indiener vreest de komst van de nieuwe Albert Heijn. Indiener geeft aan dat er meer vrachtverkeer door het complete kwetsbare centrum moet passeren.

Reactie:
Mede op basis van het gevoerde omgevingsdialoog voor de verplaatsing van de Albert Heijn heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Sint-Oedenrode bepaald dat de nieuwe Albert Heijn zowel voor klanten als voor bevoorrading ontsloten moet worden via de Borchmolendijk. Beoordeeld is dat het (vracht)verkeer op een veilige en verantwoorde wijze kan worden gefaciliteerd op de bestaande (en beoogde) infrastructuur. Voor het overige verwijzen we naar de toelichting van het bestemmingsplan voor de verplaatsing van de Albert Heijn.

5d. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Vresselseweg in Sint-Oedenrode
Zienswijze:
Buurtvereniging Vressel vraagt om maatregelen voor een veilige straat.

Reactie:
De Vresselseweg is in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad opgenomen als een 60 km/u-weg (erftoegangsweg buiten de kom). De weg is niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma omdat:
- de weg reeds is ingericht als een 60 km/u-weg (smalle weg met fietssuggestiestroken, bebording en markering conform een 60 km/u-weg) en snelheidsremmers op alle verharde zijwegen)
- de weg uit de ongevallenanalyse, risicoanalyse verkeersveiligheid en mobiliteitsenquête niet als knelpunt naar voren is gekomen

Wel is in de visie geld opgenomen voor kleinschalige verkeersvoorzieningen. We zullen in de toelichting bij kleinschalige voorzieningen opnemen dat ook kleinschalige verkeersvoorzieningen als snelheidsremmers hier onder kunnen vallen.

5e. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Schootsedijk en Hofstad in Sint-Oedenrode
Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat fietsen over de Schootsedijk en Hofstad onveilig is. Langs de weg de Hofstad/Scheidingsweg, richting Schijndel vanuit Olland, is het flink stof en zand happen, doordat de auto's elkaar passeren op de smalle weg. Op deze wegen is zeer veel vrachtverkeer, dat door deze route te nemen de kern van Schijndel ontwijkt. Ook de schoolgaande jeugd en de recreatieve fietser moeten vaak flink uitwijken op deze smalle wegen. Indiener vraag om snelheidsremmers en fietsstroken in een andere kleur.

Reactie:
Hoewel volgens de visie geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn op de Schootsedijk, zullen we bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de weg nagaan of het wenselijk is de rode fietssuggestiestroken, die nu liggen tussen N637 en Zwembadweg, door te trekken naar Olland. Zo ontstaat dan een uniform wegbeeld. Op de Schootsedijk liggen al snelheidsremmers op alle kruisingen. Opgemerkt wordt dat de Schootsedijk tussen N637 en de Zwembadweg drukker is dan het gedeelte tussen de Zwembadweg en Pastoor Smitsstraat vanwege de ligging van woningen en voorzieningen als Helden van Kien, camping en sportvoorzieningen. Het treffen van maatregelen op Hofstad als het verbreden van de weg of het aanleggen van fietsvoorzieningen) heeft voor ons geen prioriteit gezien de functie van de weg voor het autoverkeer (erftoegangsweg, type 2), het fietsverkeer (geen onderdeel van fietsnetwerk) en openbaar vervoer (geen onderdeel van netwerk openbaar vervoer) en de beperkte hoeveelheid verkeer. Bij werkzaamheden aan de weg of riolering in het kader van onderhoudswerkzaamheden zal worden nagegaan of en welke aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

5f. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Veghelsedijk in Schijndel
Zienswijze:
Stichting Handen Af van Wijboschbroek en een andere indiener vragen wat de kwaliteitsverbetering van de Veghelsedijk inhoudt.

Reactie:
Het gaat om maatregelen om het fietsnetwerk te verbeteren; denk met name aan maatregelen ter verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Welke maatregelen dat precies zijn, wordt nader uitgewerkt in overleg met betrokkenen.

5g. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Postdijk en Veghelseweg in Sint-Oedenrode
Zienswijze:
Buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door bewoners, geeft aan dat de Postdijk en de Veghelseweg opgewaardeerd dienen te worden zodat deze geschikt zijn voor het verkeer wat er nu al gebruik van maakt. Door het gereed komen van de biogasinstallatie zal het (landbouw)verkeer alleen maar toenemen.

Reactie:
De Postdijk en Veghelseweg hebben een functie voor het bestemmingsverkeer. Met het opwaarderen van deze route, neemt de aantrekkelijkheid van deze route voor het verkeer tussen

Veghel en Sint-Oedenrode toe. Zeker als er files op de A50 staan. Opwaarderen van deze wegen is dus niet wenselijk.

5h. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: N.C.B.-laan en Burgemeester de Kuijperlaan in Veghel

Zienswijze:

Eén indiener is teleurgesteld dat in de visie niets over de problematiek van de N.C.B.-laan is te vinden. Er wordt enorm hard gereden. Vroeg of laat gaat dit een keer fout. Fietsers voelen zich onveilig. Fietsers worden nu gebruikt als menselijk schild om de snelheid van het autoverkeer te remmen. Een andere indiener geeft aan dat de route N.C.B.-laan-Burgemeester de Kuijperlaan als sluiproute wordt gebruikt. Verder wijst de indiener op toename van verkeer in de Burgemeester de Kuijperlaan door de woningbouw in het Kloosterkwartier. De verkeersintensiteit is hoog. Indiener vraagt om een nieuwe ontsluiting via het voormalige spoorbaantraject.

Reactie:

Wij hebben reeds geld gereserveerd om drempels aan te leggen in de N.C.B.-laan om de snelheid van het (vracht)verkeer te beperken en daarmee de veiligheid te verbeteren. Als bewoners het eens zijn met de maatregelen en de plek van de maatregelen leggen wij de drempels aan. Verder is ons streven dat er een goede, comfortabele fietsroute langs de Noordkade komt.

In de visie is geen nieuwe weg over het Duits Lijntje opgenomen ter ontlasting van de route N.C.B.-laan-Burgemeester de Kuijperlaan. Redenen zijn:

- Als er knelpunten zijn wordt eerst nagaan of de vormgeving van een weg in overeenstemming is met de functie en gebruik van de weg. Als dat niet het geval is, treffen we maatregelen aan de vormgeving. Voorbeelden zijn aanleg van snelheidsremmers, bebording en markering. Onlangs zijn snelheidsremmende maatregelen aangelegd op de kruispunten met de Burgemeester de Kuijperlaan
- Aanleg van nieuwe infrastructuur genereert extra autoverkeer. Dit is in tegenstelling met onze doelstelling om het autoverkeer te beperken.
- Aanleg van nieuwe infrastructuur vergt ruimte en ruimte is schaars. Ten aanzien van het Duits Lijntje geldt dat het Duits Lijntje is aangewezen als ecologische verbindingszone.
- Aanleg van nieuwe infrastructuur heeft ook negatieve effecten, bijvoorbeeld omdat het verkeer andere routes kiest en de kosten hoog zijn.
- In de huidige situatie kiezen (vracht)auto's veelal de route over de erftoegangswegen N.C.B.-laan-Hoogstraat of N.C.B.-laan-Julianastraat- Hertog Janstraat-Burg. De Kuijperlaan-Gasthuisstraat-Wilgenstraat. In onze visie zou dit verkeer meer gebruik moeten maken van de gebiedsontsluitingswegen N279-Rembrandtlaan-Stadhuisplein of N279-Rembrandtlaan-Frans Halsstraat-Populierlaan. De herinrichting van de N279 en het verbeteren van de verkeerslichtenregelingen op de Rembrandtlaan dragen hieraan bij.

5i. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: De Steeg in Schijndel

Zienswijze:

De genoemde kwaliteitsslag De Steeg is nog niet nader uitgewerkt. Stichting Handen Af van Wijboschbroek verzoekt om de stichting bij de uitwerking te betrekken.

Reactie:

In de visie is opgenomen dat de functie, vormgeving en gebruik van De Steeg binnen de bebouwde kom (tussen Structuurweg en Hoofdstraat) beter op elkaar moeten worden afgestemd. Als maatregel denken we bijvoorbeeld aan een vrijliggend fietspad op het deel wat de functie van

gebiedsontsluitingsweg binnen de kom heeft. Zodra er geld beschikbaar is gesteld voor dit project maken we een projectplan waarin oa wordt beschreven wie we hierbij betrekken.

5j. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: bussen (Lindendijk in Sint-Oedenrode, Rembrandtlaan en Udenseweg bij halte Muntelaar in Veghel)

Zienswijze:

Als huidige knelpunten in het busnetwerk geeft Arriva aan:

- Op- en afrijden van de halte Muntelaar aan de Udenseweg;
- Lange reistijd via de halte op- en afrit N265
- Doorstroming Corridor-Rembrandtlaan
- Files A50

Reactie:

Een aantal knelpunten worden reeds aangepakt. Het gaat om:

- Op- en afrijden van de halte Muntelaar aan de Udenseweg in het project “Vervangen VRI’s Rembrandtlaan-Udenseweg”
- Bus op de vluchtstrook van de A50
- Reistijd van de bus via halte op- en afrit N265 in project Rembrandtlaan

De mogelijkheden om de doorstroming op de Corridor-Rembrandtlaan te verbeteren dient nader te worden onderzocht bijvoorbeeld in het kader van het OV-netwerk 2040.

5k. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: vrachtverkeer/logistiek en gebruik water

Zienswijze:

POM, ondersteund door ZLTO de Meierij, vraagt om specifieke maatregelen op te nemen voor vrachtverkeer/bedrijfsmatig verkeer/logistiek en met betrekking tot gebruik van het water.

Reactie:

Onlangs is een “Verkenning havengebied Veghel” (Panteia, 2021) uitgevoerd. We nemen de resultaten van dit onderzoek op. De rol van de gemeente bij stimulering van het vervoer over water is beperkt. Er is een belangrijke rol voor de bedrijven zelf in bijvoorbeeld het vergroenen de binnenvaart, bundelen van vervoerstromen en meer vervoeren over het water in plaats van over de weg. Eerder is de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de Maas opgewaardeerd naar vaarklasse IV. Maatregelen waar de gemeente wel invloed op heeft passen meer in een ruimtelijke of economische visie. Bij de overgang van huidige bestemmingsplannen naar het toekomstige omgevingsplan kan, zoals gesuggereerd in de voorontwerp omgevingsvisie, overwogen worden om op bedrijfspercelen langs het kanaal en de havens watergebonden bedrijvigheid te bestemmen. In een economische visie kan de vraag naar meer opslagruimte worden opgenomen. Verder geldt dat maatregelen voor de auto ook maatregelen zijn voor de vrachtauto.

5l. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: landbouwverkeer

Zienswijze:

ZLTO de Meierij vraagt om daar waar nodig en mogelijk wegen in het buitengebied te verbreden.

Reactie:

Als een weg wordt aangepakt in het kader van onderhoud wordt zorgvuldig bekeken wat de wegbreedte moet zijn en of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden in de bermen. Immers verbreden van wegen kan leiden tot hogere snelheden van het (vracht)autoverkeer wat weer leidt tot een lagere verkeersveiligheid. Veel landbouwroutes lopen over 60 km/u-wegen. Het

accent op deze wegen zit op verkeersveiligheid en niet op doorstroming. Nader onderzoek naar inrichtingseisen op routes voor landbouwverkeer is nodig.

5m. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: maak keuzes en maak vaart
Zienswijze:
POM, ondersteund door ZLTO de Meierij, vraagt om keuzes te maken, namelijk:
- zoek aansluiting bij de bereikbaarheidspropositie van gemeente en POM;
- trek samen op met provincie en maak vaart van de (in bestuursakkoord van de provincie opgenomen) mobiliteitsdeal Meierijstad;
- zet in op een robuuste ontsluiting van Veghel met A50 en N279 als bovenlokale wegenstructuur;
- meerjarig investeren in anders reizen;
- sluit aan bij de lobby voor de Brainportlijn als kans om (werklocaties in) Meierijstad goed te verbinden;
- bereikbaarheid en doorstroming van verkeer.

Ook wordt gevraagd vaart te maken en samen op te trekken met de focus op realisatie.

Reactie:
- de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is goed aangesloten op de bereikbaarheidspropositie;
- wij trekken samen met provincie, regio en POM op om de, in het bestuursakkoord van de provincie opgenomen, mobiliteitsdeal Meierijstad invulling te geven;
- we zetten in op een robuuste ontsluiting van Veghel met A50 en N279 als bovenlokale wegenstructuur;
- in het uitvoeringsprogramma zitten meerjarige investeringen voor anders reizen;
- we streven naar een goede openbaar vervoerverbinding naar de bedrijventerreinen in Brainport als kans om werklocaties en woongebieden in Meierijstad daarmee goed te verbinden. De provincie, regio, Brainport en het bedrijfsleven zijn betrokken bij de lobby voor de Brainportlijn. Daar zien wij geen rol in voor de gemeente;
- Onze hoofdambities zijn bereikbaar Meierijstad, leefbaar Meierijstad en duurzaam en gezond Meierijstad. De focus zit dus niet alleen bij bereikbaarheid. Wij streven juist naar een balans tussen deze hoofdambities. Dit betekent dat we soms keuzes moeten maken ten koste van bijvoorbeeld de doorstroming.

Het bereiken van onze ambities voor mobiliteit kunnen wij als gemeente niet alleen. Daar hebben we anderen hard voor nodig. Voorbeeld is de werkgeversbenadering van het Brabant MobiliteitsNetwerk (BMN). Werkgevers zijn belangrijk bij de gedragsverandering van hun werknemers om minder met de auto en minder in de spits naar het werk te komen. We trekken graag samen op. Onze focus zit bij het realiseren van onze hoofdambities. We doen wat goed daarvoor is.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat er geen keuzes worden gemaakt, er worden geen prioriteiten gesteld. Op basis van ambitie kun je keuzes maken. Hij geeft aan dat de ambitie op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid niet worden vertaald in maatregelen en/of ontwerpuitgangspunten. Netwerken zijn gedefinieerd maar er is geen integrale afweging van wat we belangrijk vinden. Heeft fietsveiligheid een prioriteit boven de rijsnelheid van auto of kan je een fietsnetwerk combineren met het landbouwverkeer.

Reactie:
De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad bevat een adaptief uitvoeringsprogramma met maatregelen en projecten waar we de komende jaren mee aan de slag willen gaan. In dit

uitvoeringsprogramma zijn de ambities en opgaven vertaald in maatregelen (lobby, pilot, onderzoek of investering). Hiermee is al een prioritering gegeven. De visie is een kader voor uitwerking in bijvoorbeeld een herinrichtingsplan. Bij de uitwerking worden de verschillende belangen afgewogen en worden keuzes over de te treffen maatregelen gemaakt. Dat is maatwerk. De wegcategorie, plek in het fiets- en openbaar vervoernetwerk biedt een kader voor de maatregelen. Aan bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg hangen andere inrichtingseisen dan aan een erftoegangsweg. Een erftoegangsweg met een busroute heeft andere inrichtingseisen dan een erftoegangsweg zonder busroute.

5n. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: geld en capaciteit
Zienswijze:
POM, ondersteund door ZLTO de Meierij, geeft aan dat de visie het vertrekpunt is om te komen tot realisatie. De visie moet dan ook gekoppeld worden aan een uitvoeringsagenda waarin essentiële elementen uit de visie met voorrang, focus en een duidelijke planning worden opgepakt. Aan elk onderdeel zal dan ook een planning, stappenplan en budget gekoppeld moeten worden en tegelijkertijd moet de samenhang worden bewaakt.

Op basis van plannen, maatregelen en de begroting voortkomende uit de visie is er heel veel werk te verzetten vanaf 2022 (onderzoek, plannen maken, procedures, infrastructurele maatregelen). Gevraagd wordt of daarmee rekening is gehouden in bijvoorbeeld de ambtelijke capaciteit.

Reactie:
De door de raad vastgestelde begroting en meerjarenraming zijn leidend voor het maatregelenbudget en personele capaciteit voor bijvoorbeeld mobiliteit. In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een uitvoeringsprogramma opgenomen wat inzicht geeft in het benodigd budget voor de maatregelen. De ambtelijke capaciteit is hierin niet opgenomen. Het uitvoeringsprogramma is adaptief. Minimaal elke 2 jaar wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd waarbij actuele ontwikkelingen worden meegenomen en maatregelen worden afgestemd op de gemeentebegroting. De samenhang van de maatregelen wordt daarbij bewaakt. Zodra geld beschikbaar is voor een maatregel, wordt een projectplan opgesteld met een planning, stappenplan, participatie en communicatie.

5o. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: Noordelijke Randweg en Oostelijke Randweg in Sint-Oedenrode
Zienswijze:
Buurtvereniging ’t Everse, ondersteund door andere indieners, geeft aan dat ze voorkeur hebben voor 80 km/u op de Noordelijke en Oostelijke Randweg.

Reactie:
In onze visie gaan we uit van 70 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom. Dit sluit aan bij het landelijk beleid waarin de maximum snelheid op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 50 of 70 km/u is en buiten de bebouwde kom 80 km/u. Of een snelheidsverhoging van 50 naar 70 km/u mogelijk is, wordt nader onderzocht.

5p. Knelpunten en uitvoeringsprogramma: handhaving door politie
Zienswijze:
Diverse indieners vragen om politiecontroles op snelheidsovertredingen en het negeren van verboden. Eén indiener vraagt om in de visie een paragraaf op te nemen over handhaving.

Reactie:
De mogelijkheden van handhaving door de politie zijn zeer beperkt. De capaciteit is schaars. De inzet wordt afgestemd op regionale en gemeentelijke prioriteiten. De gemeentelijke prioriteiten zijn opgenomen in het Integraal VeiligheidsPlan (IVP). In het IVP Meierijstad is prioriteit gegeven aan de thema's ondermijning, verbinding zorg en veiligheid (aandacht voor kwetsbare groepen zoals personen met verward gedrag, jeugdoverlast en jeugdcriminaliteit, woninginbraken, overvallen en straatroven, mensenhandel/arbeidsuitbuiting en polarisatie/radicalisering) en informatieveiligheid. De personele capaciteit bij de politie voor verkeersovertredingen is daarmee op dit moment zeer beperkt. We nemen in de definitieve visie een paragraaf op over handhaving. Daarin zullen we opnemen dat het wenselijk is om verkeersveiligheid prioriteit te geven in het IVP Meierijstad.

Bepaalde overtredingen mogen ook worden beboet door een Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar (BOA). In Meierijstad controleren de BOA's bijvoorbeeld op parkeerovertredingen en fietsen in voetgangersgebieden maar hebben ze geen bevoegdheid voor het optreden bij bijvoorbeeld snelheidsovertredingen. De BOA's in Meierijstad helpen, op projectbasis, ook met "Prettig verkeer in de schoolomgeving". Voorbeeld is de actie "Wees een Parkeerheld". In deze actie gaan BOA's de klas in om leerlingen, en ook ouders, bewust te maken van onveilige situaties die kunnen ontstaan door verkeerd parkeren rondom scholen. Vervolgens zijn er bonnenboekjes beschikbaar voor de leerlingen die op zoek gaan naar 'parkeerhelden' en 'parkeerschurken'.

6. Verkeerseffecten: gevolgen vrachtwagenheffing
Zienswijze:
POM, ondersteund door ZLTO de Meierij, vraagt of in de visie en de doorrekening van cijfers rekening gehouden is met de gevolgen van de invoering van vrachtwagenheffing, die per 2027 wordt ingevoerd.

Reactie:
Voor het bepalen van de verkeerseffecten van de maatregelenpakketten (bijlage 4, paragraaf 12.1) is gerekend met het regionaal verkeersmodel. In dit model is de invoering van de vrachtwagenheffing niet meegenomen.

7. Gebiedsfoto: kaart ongevallen
Zienswijze:
We zien ongevallen niet terug op de kaart. Hoe worden ongevallen geregistreerd?

Reactie:
Voor de ongevallenkaart hebben we het dataportaal van de provincie Noord-Brabant geraadpleegd. Zij maken gebruik van het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In dit bestand zijn de verkeersongevallen opgenomen die door de politie en/of weginspecteurs van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd.

8. **Participatie**
Zienswijze:
Stichting Handen Af van Wijboschbroek brengt hun rol als belangenbehartiger van natte Natuurparel Wijboschbroek onder onze aandacht en stelt vast dat ze niet actief zijn betrokken in het voortraject bij de totstandkoming van deze visie.

Reactie:
Tijdens de openbare beeldvormende avond met de gemeenteraad zijn afspraken gemaakt over de participatie in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Afgesproken is dat onder andere natuurorganisaties actief worden betrokken. Wij hebben dit ingevuld door NMC Schijndel, IVN Veghel en IVN Sint-Oedenrode uit te nodigen voor de focusgroep en werkateliers. Verder had iedereen de mogelijkheid om een bijdrage te geven via de mobiliteitsenquête en een zienswijze op de concept duurzame mobiliteitsvisie.
De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een kader voor uitwerking in bijvoorbeeld ruimtelijke plannen en uitvoeringsplannen. We zullen u betrekken bij de plannen en projecten in het vervolgproces waar u een belang bij hebt.

Zienswijze:
Bewoners van de Veghelsedijk geven aan dat ze als direct belanghebbende omwonenden van de Veghelsedijk op geen enkele wijze zijn geïnformeerd noch betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp mobiliteitsvisie. Ze vragen wie als belanghebbende bewoners in de focusgroepen en de werkateliers – namens de bewoners - hebben geparticipeerd.

Reactie:
Met de gemeenteraad zijn afspraken gemaakt over de participatie in de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad. Hierover is gesproken tijdens een openbare beeldvormende avond. Met de gemeenteraad is afgesproken dat we organisaties als dorps- en wijkraden uitnodigen voor focusgroepen en werkateliers. Bewoners konden hun inbreng leveren via de mobiliteitsenquête en via een zienswijze op de concept visie.
De visie is een kader voor nadere uitwerking in bijvoorbeeld ruimtelijke plannen of uitvoeringsplannen. Dan wordt opnieuw goed bekeken wie in het vervolgproces (bij de uitwerking van projecten en plannen uit het uitvoeringsprogramma van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad) wordt betrokken en hoe dit plaatsvindt.

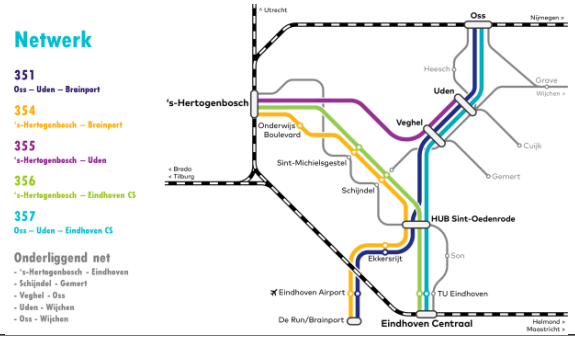
3. Wijzigingen Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de wijzigingen in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Het betreffen wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen of ambtshalve zijn opgenomen. De ambtshalve wijzigingen betreffen teksten of kaarten waarin fouten zaten en actuele inzichten.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reactie, vragen en suggesties uit de zienswijzen.

pagina	was	wordt	motivatie
39	De verwachte verkeersafname .. dat geen asfalt 'opgeofferd kan worden voor vrijliggende OV-infrastructuur.	De verwachte afname van het (vracht)autoverkeer .. 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.	zie 2b
41	Een capaciteitsuitbreiding met 2x3 rijstroken tussen aansluiting 11 (N279) en Uden	Een capaciteitsuitbreiding met 2x3 rijstroken	zie 2a
44	kaart met 2 hubs	extra hub bij Sint-Oedenrode	zie 2b
44	uitbouw van het HOV-netwerk	uitbreiding van het HOV-netwerk	zie 2b
44	Een BRT-systeem door het centrum van Veghel	Een BRT-systeem, naast het HOV-netwerk, door het centrum van Veghel	zie 2b
44	De exacte locaties van de halte(s) en aansluitingen van andere (H)OV-lijnen	De exacte locaties van de halte(s) en aansluitingen van (H)OV-lijnen	zie 2b
44		toevoegen bij locatie mobiliteitshubs Indien er onvoldoende reizigers zijn voor het functioneren van het BRT-systeem naast het HOV-netwerk, dan worden alle bestaande HOV-haltes aangedaan.	zie 2b
52	fiets(suggestie)strook minimaal 1,5 m; fietsstrook minimaal 1,7 m	Verwijzen naar CROW-publicaties en verwijderen figuren 14 tot en met 17.	zie 4
54	Ten opzichte van de buslijnen in de huidige situatie is een belangrijke toevoeging het BRT-systeem.	Ten opzichte van de buslijnen in de huidige situatie zijn belangrijke toevoegingen: - het BRT-systeem naast het HOV-netwerk - verkorten van de reistijd tussen Veghel en Den Bosch	zie 2b

pagina	was	wordt	motivatie
		- (H)OV-verbinding naar de bedrijventerreinen aan de A2 in Eindhoven 	
	3.4 Onderzoek naar mobiliteitshubs: nabij Eerdsebaan en in het centrum van Veghel: gekoppeld aan BRT door Veghel	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.	zie 2b
56	.. om hoeveel bewegingen het gaat. Als dat duidelijk is maken we een afweging wat de beste oplossing voor de knelpunten op het gebied van landbouwverkeer is.	.. 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.	zie 3d
57	Landbouwroutes - Hoofdwegen veel gebruikt landbouwverkeer - Gebruikt door landbouwverkeer	Landbouwroutes concept (nader te onderzoeken) - Hoofdverbindingsroute - Verbindingsroute - Nader te onderzoeken Nader te onderzoeken zijn de routes waarvan door indieners is gevraagd om die toe te voegen of weg te laten.	zie 3d
70	3.7 Verkorten reistijd Veghel-Den Bosch. Behoud lijn 306/158	3.7 Onderzoek verkorten reistijd Veghel-Den Bosch en route HOV-lijn (via Schijndel of via N279)	zie 2b
70		3.8 Aansluiting op Brainportlijn/(H)OV-verbinding bedrijventerreinen aan A2 in Eindhoven.	zie 2b
71		HOV-lijn Veghel-Den Bosch via Schijndel of N279 (3.7)	zie 2b
71		Toevoegen hub Sint-Oedenrode	zie 2b
71		HOV-verbinding naar bedrijventerreinen aan A2 in Eindhoven (3.8)	zie 2b
73		opnemen paragraaf over handhaving	zie 5p
75	1.14 Lieshoutsedijk type: onderzoek, 10 in 2024	1.14 Lieshoutsedijk type: investering, 200 in 2022-2023 en totaal dus ook 200	zie 5a

pagina	was	wordt	motivatie
75	1.23 kosten 2024-2025 30	1.23 kosten vanaf 2024 pm, kosten totaal pm	zie 3a
78	5.2 Kleinschalige voorzieningen	Maatregel 5.2. Kleinschalige verkeersvoorzieningen. Toevoegen: - snelheidsremmers	zie 5d
bijlage 3		Toevoegen 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.	zie 5k en actuele informatie

3.2 Ambtshalve wijzigingen

De ambtshalve wijzigingen hebben tot doel de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad te verduidelijken, te actualiseren (op basis van nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter op elkaar af te stemmen. De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

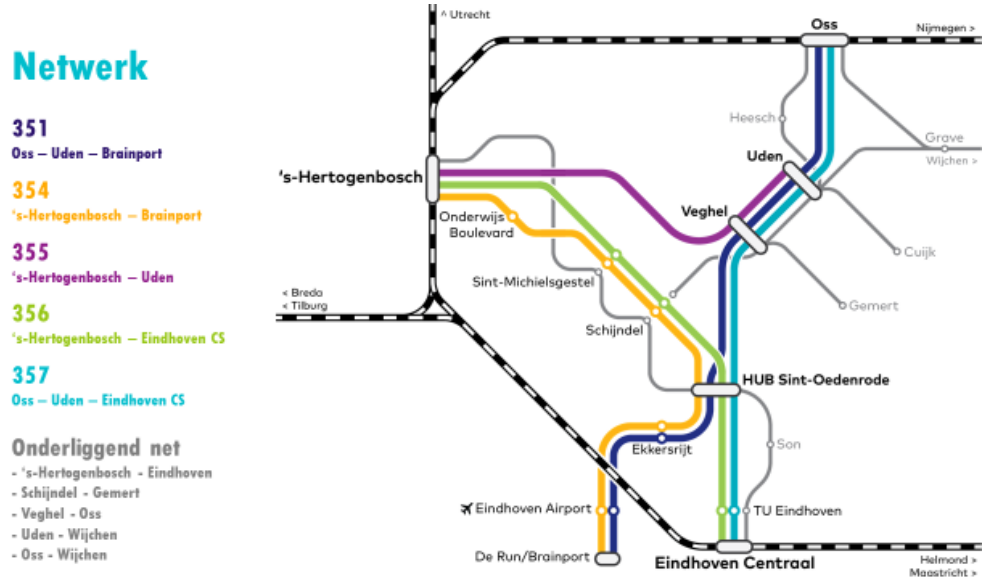
pagina	was	wordt	motivatie
39		uitleg BRT	Verduidelijking
42	De verbinding N279-Rembrandtlaan zorgt voor een betere ontsluiting van Veghel	De verbinding N279-Rembrandtlaan maakt onderdeel uit van de hoofdontsluiting van Veghel	Verduidelijking
48, 50, 52 en 53	Kwaliteitseisen infrastructuurnetwerk auto, snelfietsroute en fietsroutes	Figuren 14, 15, 16 en 17 weglaten en verwijzen naar CROW-publicaties.	Nieuw inzicht (en zienswijze). Hiermee kunnen we beter inspelen op gewijzigde inzichten en blijven we actueel.
66, 75	Lindedijk	Lindendijk	Fout geschreven
66, 67, 75		1.16 Koninginnelaan .. weglaten	Maatregelen Koninginnelaan worden binnenkort uitgevoerd of zijn reeds uitgevoerd.
67		Zuidelijke Randweg Sint-Oedenrode niet opnemen in kaart (no 1.8).	Fout in kaart. Hiermee komt de kaart weer overeen met de tekst.
51, 67		opname fietsroute tussen Sint-Oedenrode en Ekkersrijt	Actuele informatie
72, 73, 74, 75, 76	onderscheid in 3 termijn	onderscheid in 2 termijnen	Sluit beter aan bij de huidige meerjarenbegroting waarin vanaf 2023 voor mobiliteit nog geen gelden zijn opgenomen
73, 74, 75, 76	uitvoeringsprogramma in paragraaf 8.4	uitvoeringsprogramma naar bijlage 5	Sluit aan bij wens om hoofdrapport meer focus op visie te hebben
73, 74, 75, 76	kosten	indicatieve kosten	Juistere informatie omdat kostenraming indicatief is
74	“ …periodiek een check krijgt op doelen”	“… periodiek een check krijgt”	Betere weergave (omdat er niet alleen een check op doelen is)
74		Opname gewijzigde kosten (zie wijzigingen in dit hoofdstuk)	Actuele informatie

pagina	was	wordt	motivatie
75	1.11 Wilgenstraat-Stationsstraat-Gasthuisstraat: 0 voor 2022-2023	1.11 Wilgenstraat-Stationsstraat-Gasthuisstraat: pm voor 2022-2023	Actuele informatie: onderhoud verkeerslichten nodig. Nadere afweging verkeerslichten of rotonde bij Wilgenstraat-Populierlaan
75		1.14 Lieshoutsedijk: laten vervallen “maatregelen nader uitwerken met Laarbeek”	Fout in tekst. Weg is volledig in beheer en eigendom van Meierijstad
75	1.21 Wijbosscheweg tussen Structuurweg en Hoofdstraat. Kosten pm	1.21 Wijbosscheweg tussen Structuurweg en Hoofdstraat. Kosten 700	Actuele informatie
75	1.24 Boschweg-Hoofdstraat-Plein 1944-Europalaan-Rooiseweg. Kosten na 2025 pm	1.24 Boschweg-Hoofdstraat-Plein 1944-Europalaan-Rooiseweg. Kosten vanaf 2024 4300 + pm. Opmerking: Kosten voor gedeelte tussen de Hoofdstraat en de Structuurweg zijn 4.300 Kosten Boschweg pm	Actuele informatie
76	2.6 Fietsroutes Boxtel-Veghel langs Duits Lijntje. Kosten pm. Opmerking: Verkenning fietsroute Duits Lijntje Boxtel-Veghel loopt. Combi met recreatie, natuur	2.6 Fietsroute Boxtel-Veghel langs Duits Lijntje. Kosten zijn € 10 miljoen. Opmerking: combi met toerisme & recreatie en natuur	Actuele informatie
76	2.9 Snelfietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven. Kosten 2024-2025 pm	2.9 Snelfietsroute Veghel-Sint-Oedenrode-Son-Eindhoven. Kosten vanaf 2024 2000. Opmerking: totale kosten zijn € 4 miljoen. Aanname 50% van de kosten voor gemeente (rest provincie en/of rijk)	Actuele informatie
76	2.10 onderdeel fietsroute Sint-Oedenrode – Ekkersrijt. Kosten na 2025	2.10 onderdeel fietsroute Sint-Oedenrode – Ekkersrijt. Kosten vanaf 2024 1000. Opmerking: totale kosten voor maatregelen passend bij een regionale fietsroute zijn € 2 miljoen. Nadere afweging maatregelen. Aanname 50% van de kosten voor gemeente (rest provincie en/of rijk)	Actuele informatie

pagina	was	wordt	motivatie
76	bijdrage aan deelprogramma 1 of 3	bijdrage aan deelprogramma 2 en 1 of 3	Fietsmaatregelen zijn onderdeel van de opgave kwaliteitssprong fiets die ook bijdraagt aan leefbaar en veilig Meierijstad.
77	bijdrage aan deelprogramma 1	naast bijdrage aan deelprogramma 1 dragen de maatregelen ook bij aan ambitie duurzaam en gezond Meierijstad	Verbetering
bijlagen	Hoofdstuk en bijlage nummer	Bijlagenummer	Verduidelijking

Bijlage 1. Overzicht zienswijzen en reactie (of beantwoording)

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de ingebrachte zienswijzen en zijn deze zienswijzen van een reactie voorzien. De individuele indieners zijn anoniem gemaakt ter bescherming van de privacy. Organisaties of verenigingen die een zienswijze hebben ingediend zijn wel vermeld.

	Indiener 1 Arriva
1.1	*Zienswijze*
	In de visie wordt de nodige aandacht besteed aan Bus Rapid Transit (BRT) en hubs. BRT komt voort uit het Toekomst Beeld Openbaar Vervoer 2040 (TBOV), en wordt inmiddels op landelijk niveau verder uitgewerkt. Daar is Arriva ook bij betrokken. Het gebied in de driehoek Eindhoven – Den Bosch – Nijmegen is ook aangewezen als 1 van de 3 landelijke pilotprojecten. Arriva heeft dit opgepakt, en is op basis van het TBOV en provinciale beleidsstukken (oa de hink-stap-sprong) aan de slag gegaan met de uitwerking van BRT in genoemde driehoek. In onze visie is BRT een opwaardering en uitbreiding van de huidige BravoDirect lijnen. Het vervangt deze lijnen dus, omdat er onvoldoende potentie is om beide systemen naast elkaar te laten bestaan. De BRT lijnen hebben een gestrekte route, maar kennen nog wel een goede bediening van de dorpen. In Veghel is dat bijvoorbeeld de huidige route van lijn 305/306. Dit is dus de visie van Arriva, wij zijn nu in overleg met de Provincie over dit netwerk. Volgende stap is dat Provincie en Arriva de gemeenten er bij betrekken, dat zal komende maanden gebeuren. In het kader van de mobiliteitsvisie leek het ons handig om dit nu al te delen, zodat daar in de mobiliteitsvisie rekening mee kan worden gehouden. Visie Arriva voor een BRT netwerk: 

Netwerk
Brede spits



Netwerk
Daluren



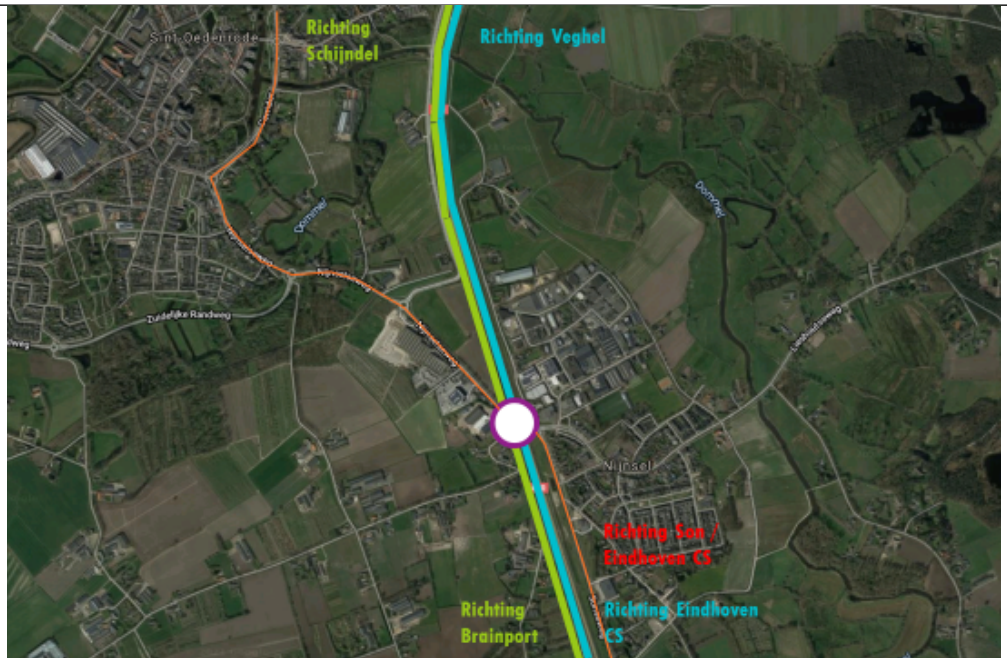
Alvast 2 aandachtspunten:
- Wij willen graag samen met de gemeente bekijken elke mogelijkheden er zijn om de bus op de Corridor-Rembrandtlaan een goede doorstroming te geven.
- Het plan voor aanpassing van de N279 biedt mogelijkheden om ter hoogte van het bedrijventerrein een nieuwe halte te maken voor de BRT lijn naar Den Bosch. Wij willen dit graag samen met Provincie en gemeente verder bekijken.

Reactie

In de concept visie is nu opgenomen dat Bus Rapid Transit (BRT) een aanvulling is op het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In de concept visie gaan we uit van het behoud van de HOV-lijn Eindhoven-Veghel-Uden-Nijmegen. Daarom is in de concept visie opgenomen dat BRT in Veghel 2 haltes aandoet. Als het gaat om een opwaardering van HOV-lijn 305 (en BRT dus een vervanging is van de HOV-lijn) dan is onze visie, net als die van jullie, dat BRT of HOV+ alle haltes in Veghel aandoet. BRT is een visie voor de lange termijn. Er is nader onderzoek nodig naar het reizigerspotentieel en precieze plek van de mobiliteitshubs en haltes. We vullen onze visie hierop aan.

In de concept visie is opgenomen dat het verkorten van de reistijd tussen Veghel en Den Bosch wenselijk is. Hierbij is aangegeven dat dit met behoud van HOV-lijn 306 moet zijn. In uw visie is een directe HOV-lijn opgenomen via de N279. In onze ogen is

	een nader onderzoek naar de gevolgen voor de reizigers (en bijvoorbeeld het aantal tussen Schijndel en Veghel) nodig voordat hier een definitieve keuze in wordt gemaakt. De visie passen we aan zodat beide opties open blijven. Ten aanzien van de bereikbaarheid van de Noordkade kijken wij graag samen met Arriva en provincie naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid van de Noordkade per openbaar vervoer te verbeteren. Eén van de mogelijke oplossingen is het maken van een nieuwe halte nabij de N.C.B.-laan als HOV-lijn 306 via de N279 gaat rijden. We stemmen met u de mogelijkheden af om de bus op de Corridor-Rembrandtlaan een goede doorstroming te geven.
1.2	*zienswijze*
	In het BRT netwerk hebben we ook gekeken naar hubs, met name de beste locaties hiervoor gezien vanuit het BRT netwerk. Ook dit aspect zal samen met de Provincie en gemeenten verder uitgewerkt moeten worden. Onze visie op de hub bij Sint-Oedenrode heb ik bijgevoegd. Met de Provincie is afgesproken om de hub locaties de komende tijd nader uit te werken, waarbij uiteraard ook gemeenten worden betrokken. 



Voorstel Hub bij Nijnsel

- Groot eilandperron bovenop snelweg
- Hierdoor korte en comfortabele overstap
- Inspiratie: Busstation 't Oor in Almere
- Op en afritten voor bus naar snelweg
- P+R functie richting Eindhoven



Reactie

Uiteraard worden we graag nauw betrokken bij de planvorming van hubs in Meierijstad. In het rapport zullen we ook Sint-Oedenrode opnemen als mogelijke hub locatie.

1.3 *Zienswijze*

Voor een goed functionerend BRT systeem is snelheid en betrouwbaarheid essentieel. Een optimale doorstroming op de hele route is noodzakelijk. Wij hebben inmiddels ook de huidige knelpunten op de beoogde BRT routes in kaart gebracht.

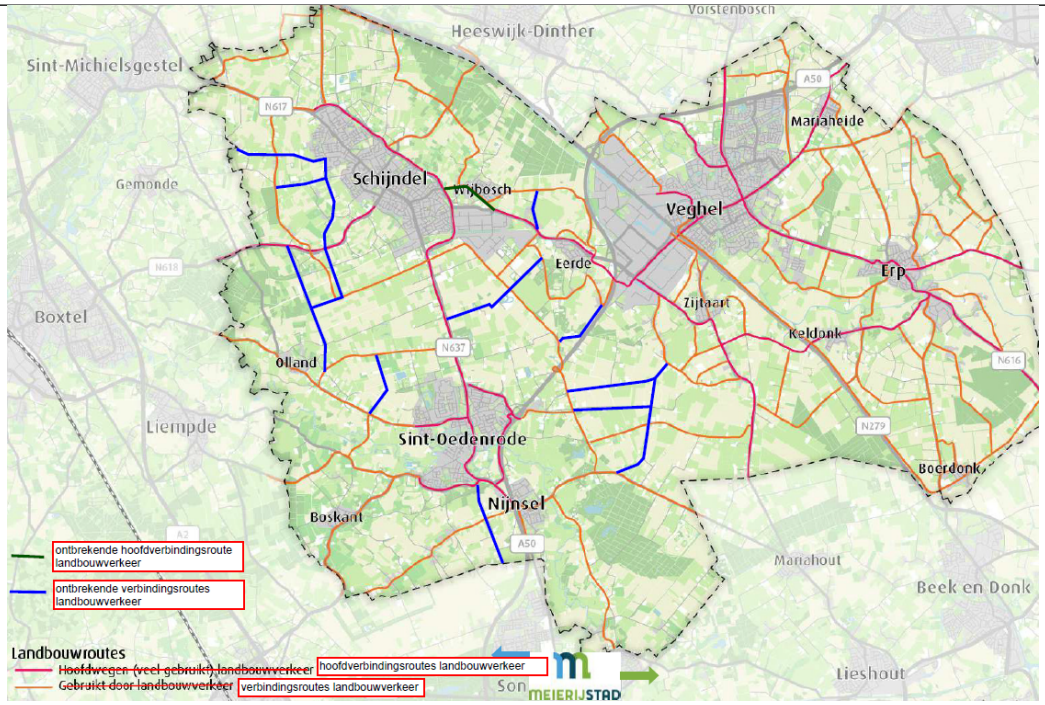
Plaats	Knelpunt	Voorstel oplossing	Resultaat
A50 Uden - Veghel	Filegevoelig	Bus op vluchtstrook of busbaan	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid
Veghel	Op-/afrijden halte Muntelaar	Richting Uden: ongehinderd oprijden halte, vloeiender afrijden halte	kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid, meer comfort
Veghel	Bediening halte Oprit N265	Rechtdoor via Corridor rijden	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid, meer comfort
Veghel	Doorstroming Corridor tussen Zuid Willemsvaart en A50	Busbanen langs Corridor	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid

	Veghel	Indirecte route naar op - en afritten A50	Nieuwe op-/afritten A50 voor BRT. Richting Eindhoven via Macarthurweg - Abenhoefweg. Richting Uden aansluiten op Corridor.	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid, meer comfort
	A50 Veghel - Eindhoven	Filegevoelig	Bus op vluchtstrook of busbaan	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid
	St.Oedenrode	Bediening dorp met BRT, knooppunt BRT en Onder Liggend Netwerk	Hub aanleggen waar BRT en Onder Liggend Netwerk aansluiten, incl P&R etc	Volledig, comfortabel OV knooppunt / P+R, integratie BRT en Onder Liggend Netwerk
	Veghel / Schijndel	Verbinding Veghel - Schijndel vervalt	opnemen in Onder Liggend Netwerk	Verbinding blijft behouden als schakel tussen BRT lijnen
	Veghel	Doorstroming N279 tussen A50 en Corridor	Verbreding N279	Kortere rijtijd, betere betrouwbaarheid
	Schijndel	Geen overstappunt bij halte Steeg	Hub aanleggen waar BRT en Onder Liggend Netwerk aansluiten, incl P&R etc	Volledig, comfortabel OV knooppunt / P+R, integratie BRT en Onder Liggend Netwerk

	reactie
	Aan een aantal knelpunten wordt reeds gewerkt, het gaat om: - Bus op de vluchtstrook van de A50 (door provincie en Rijkswaterstaat). - Doorstroming N279 ter hoogte van Veghel in het plan N279 Veghel-Asten (provincie). - Afrijden halte Muntelaar in het project vervangen verkeerslichten Rembrandtlaan-Udenseweg. - Het verbeteren van de doorstroming van de bus bij de halte op- en afrit N265 is onderdeel van het project Rembrandtlaan. De doorstroming op de Corridor in Veghel en hubs dient nader te worden onderzocht.
1.4	*Zienswijze*
	Naast het BRT netwerk zullen ook ontsluitende buslijnen blijven rijden, die door de dorpen rijden. Betrouwbaarheid is voor deze lijnen ook belangrijk, omdat de ontsluitende lijnen op een aantal punten overstapmogelijkheden bieden op het BRT netwerk. Dit werkt alleen goed als de overstap betrouwbaar is. Daarvoor moeten zowel de BRT lijnen als de ontsluitende lijnen in hoge mate betrouwbaar zijn. Ook ontsluitende lijnen moeten dus een goede doorstroming hebben. Voor de kwaliteit, en dus de aantrekkelijkheid van de ontsluitende lijnen is snelheid ook van belang. In de visie is op een (gelukkig beperkt) aantal plaatsen ook een afwaardering (snelheidsverlaging) van wegen opgenomen die nu onderdeel zijn van een ontsluitende busroute, zoals in de kern van Sint-Oedenrode. Dat heeft gevolgen voor de rijtijd, en kan ook gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid, bijvoorbeeld als een huidige voorrangsroute wordt gewijzigd in een weg waar verkeer van rechts voorrang heeft. Vanuit het openbaar vervoer zullen we bij hercategorisering van wegen ook altijd kijken of een alternatieve route mogelijk is. Het blijkt dat het belangrijk is om bij de hercategorisering van wegen ook de busroutes te betrekken, en te bezien wat de best mogelijke busroute is, en daar dan ook de categorisering en inrichting van wegen op af te stemmen. Wij worden graag nauw betrokken bij de voorbereiding en uitwerking van dit soort plannen, om op die manier te komen tot een zo goed mogelijke afstemming van belangen.
	Reactie
	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een afwaardering van de Lindendijk tussen de Ollandseweg en de Eerschotsestraat en een opwaardering van de Noordelijke Randweg en Oostelijke Randweg opgenomen. Doel is dat het doorgaande autoverkeer en een deel van het autoverkeer met bestemming Sint-Oedenrode kiest voor de route via de Noordelijke en Oostelijke Randweg. De hoeveelheid verkeer zou

	dan af moeten nemen van 8.000 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie naar 6.000. We houden een nadere verkenning om na te gaan of dit realistisch is. Als we wegen gaan herinrichten waar bussen rijden, zullen we u uiteraard betrekken bij de voorbereiding en uitwerking om zo te komen tot een zo goed mogelijke afstemming van belangen.
	Indiener 2 POM
2.1	*Zienswijze*
	In algemene zin willen wij onze waardering uitspreken voor de visie en de totstandkoming hiervan waarin een groot aantal partijen zijn betrokken. Bereikbaarheid, mobiliteit, doorstroming en veiligheid is van belang voor alle inwoners en ondernemers in de gemeente Meierijstad. Namens 900 aangesloten werkgevers in de gemeente Meierijstad is het Platform Ondernemend Meierijstad nadrukkelijk betrokken geweest bij de verschillende sessies ter voorbereiding op de mobiliteitsvisie.
	Reactie
	Bedankt voor het uitspreken van uw waardering. Wij hebben ons best gedaan voor een goede visie inclusief uitvoeringsprogramma en het betrekken van belangrijke betrokkenen waaronder het POM.
2.2	*Zienswijze*
	De visie is het vertrekpunt om te komen tot realisatie. De visie moet dan ook gekoppeld worden aan een uitvoeringsagenda waarin essentiële elementen uit de visie met voorrang, focus en een duidelijke planning worden opgepakt. Essentiële onderdelen zijn o.a. de parallelstructuur aan de A50, verbreding van de A50 en een extra ontsluiting De Dubbelen. Aan elk onderdeel zal dan ook een planning, stappenplan en budget gekoppeld moeten worden en tegelijkertijd moet de samenhang worden bewaakt.
	Reactie
	De door de raad vastgestelde begroting en meerjarenraming zijn leidend voor het budget en personele capaciteit voor bijvoorbeeld mobiliteit. In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een uitvoeringsprogramma opgenomen wat inzicht geeft in het benodigd budget voor de maatregelen. De ambtelijke capaciteit is hierin niet opgenomen. Het uitvoeringsprogramma is adaptief. Minimaal elke 2 jaar wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd waarbij actuele ontwikkelingen worden meegenomen en maatregelen worden afgestemd op de gemeentebegroting. De samenhang van de maatregelen wordt daarbij bewaakt. Zodra geld beschikbaar is voor een maatregel, wordt een projectplan opgesteld met een planning, stappenplan, participatie en communicatie.
2.3	*Zienswijze*
	Voortgeborduurd wordt op door de provincie ingegeven nieuwe ontwikkelingen als BRT (Bus Rapid Transit) en mobiliteitshubs en een fijnmazige mobiliteitsstructuur (MaaS), terwijl de werking, afhankelijkheden en het oplossend vermogen hiervan – zeker ook in Meierijstadse periferie – nog veel vragen oproepen. Bij deze het verzoek om op zo kort mogelijke termijn objectief onderzoek te laten uitvoeren naar een realistisch gezien oplossend vermogen van BRT, mobiliteitshubs en een fijnmazige mobiliteitsstructuur, specifiek voor Meierijstad. Als dergelijke initiatieven niet of onvoldoende bijdragen, stellen wij voor om in te zetten op alternatieven.
	Reactie
	Met nieuwe ontwikkelingen als BRT, mobiliteitshubs en Maas zijn inderdaad in rurale en laag suburbane gebieden als Meierijstad nog weinig ervaringen opgedaan. Het oplossend vermogen in gebieden als Meierijstad is nog onzeker. Tegelijkertijd weten we dat een transitie van de mobiliteit nodig is. De auto heeft ons veel welvaart gebracht maar we krijgen steeds meer te maken met de nadelen van de auto. Denk aan files, ruimte voor parkeren, verkeersongevallen, CO2-uistoot en gevolgen voor klimaat en gezondheid. Het wordt steeds lastiger om het nog beter te doen. Nieuwe ideeën zijn nodig. Daarbij zullen we steeds in het oog houden of de aangedragen oplossingen realistisch zijn en oplossend vermogen hebben. Het adaptief programma helpt ons om in te spelen op de actuele ontwikkelingen en vraagstukken.
2.4	Zienswijze

	In de mobiliteitsvisie zijn geen specifieke maatregelen opgenomen ten behoeve van vrachtverkeer/bedrijfsmatig verkeer/logistiek en met betrekking tot gebruik van het water. Beide elementen hebben echter grote invloed op de verkeersstromen in en rondom Meierijstad. Specifieke aandacht hiervoor lijkt ons dan ook gepast.
	Reactie
	Onlangs is een “Verkenning havengebied Veghel” (Panteia, 2021) uitgevoerd. De aanbevelingen uit dit rapport nemen we op in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Verder geldt dat: - maatregelen voor de auto ook maatregelen voor de vrachtauto zijn. - de rol van de gemeente bij maatregelen voor logistiek beperkt is. Maatregelen waar de gemeente wel invloed op heeft passen meer in een ruimtelijke of economische visie. Bij de overgang van huidige bestemmingsplannen naar het toekomstige omgevingsplan kan, zoals gesuggereerd in de voorontwerpomgevingsvisie, overwogen worden om op bedrijfspercelen langs het kanaal en de havens watergebonden bedrijvigheid te bestemmen. In een economische visie kan de vraag naar meer opslagruimte worden opgenomen.
2.5	*Zienswijze*
	Op basis van plannen, maatregelen en de begroting voortkomende uit de visie is er heel veel werk te verzetten vanaf 2022 (onderzoek, plannen maken, procedures, infrastructurele maatregelen, …). Is daarmee rekening gehouden in bijvoorbeeld de ambtelijke capaciteit?
	Reactie
	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is de ambtelijke capaciteit niet specifiek opgenomen. De ambtelijke capaciteit voor de uitvoering van de visie nemen we mee bij de vertaling van het uitvoeringsprogramma naar de gemeentebegroting.
2.6	Zienswijze
	Is in de visie en de doorrekening van cijfers rekening gehouden met de gevolgen van de invoering van vrachtwagenheffing, die per 2027 wordt ingevoerd?
	Reactie
	Bij de verkeersmodelberekeningen is gerekend met het regionaal verkeersmodel. In dit model is de invoering van de vrachtwagenheffing niet meegenomen.
2.7	*Zienswijze*
	Goed dat het landbouwverkeer expliciet benoemd is, met eigen kenmerken, knelpunten en behoeften. We hebben echter nog wel enkele opmerkingen hierover: - In paragraaf 7.5 is een kaart opgenomen met daarin de ‘huidige routes die gebruikt worden’. Dit betreffen echter enkel de verbindingsroutes voor landbouwverkeer, niet de perceelontsluitingswegen. Ter voorkoming van onduidelijkheid stellen wij voor om onder 7.5 en in de legenda van de kaart te spreken over ‘huidige verbindingsroutes die gebruikt worden’ onderverdeeld in ‘hoofdverbindingsroutes landbouwverkeer’ (roze wegen) en ‘verbindingsroutes landbouwverkeer’ (oranje wegen). - Op de kaart met landbouwroutes ontbreekt een schakel in een hoofdverbindingsroutes en ontbreken meerdere belangrijke verbindingsroutes. Het verzoek is om de kaart aan te vullen.

	 - In paragraaf 7.5 wordt gesproken over nader onderzoek en ontbreken vooralsnog concrete oplossingen voor knelpunten. Het gaat echter niet enkel om het oplossen van knelpunten, maar ook om het behouden van de doorstroming van landbouwverkeer op landbouwverbindingsroutes (en het voorkomen van ongewenste verschuiving) in geval van ingrepen in of wijziging van het wegenplan. Dit belang dient als zodanig onderdeel te zijn van de visie.
	Reactie
	We hebben onvoldoende zicht op het gebruik van routes door het landbouwverkeer en inrichtingseisen om goed te kunnen beoordelen of gevraagde aanpassingen wenselijk zijn. Een andere indiener geeft aan dat de Jekschotseweg niet veel wordt gebruikt door landbouwverkeer. Verder merken we op dat ZLTO aan gemeente en provincie hebben gevraagd om landbouwverkeer op de Nieuwe Eersebaan toe te staan. Provincie geeft aan dat toestaan van landbouwverkeer op deze weg leidt tot potentiële doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen. Ze wijzen op de alternatieven via Edisonweg en Duinweg op bedrijventerrein Duin en Wijbosscheweg-Eerdsebaan bij Wijbosch. In de nota nemen we de nieuwe routes die u voorstelt en de Jekschotseweg op als nader te onderzoeken. We vermelden dat de kaart met landbouwroutes een concept (nader te onderzoeken) is. We passen de legenda aan. We zien het behouden van de doorstroming van landbouwverkeer op de landbouwverbindingsroutes niet als opgave. Immers vele routes van het landbouwverkeer zijn 60 km/u-wegen. Op deze wegen zit het accent op verkeersveiligheid met lage snelheden en niet op doorstroming.
2.8	*Zienswijze*
	Maak keuzes; de basis: - Zoek aansluiting bij de bereikbaarheidspropositie Meierijstad die gezamenlijk door de gemeente en het bedrijfsleven in 2019 is opgesteld en aangeboden aan de provincie. - Trek samen op met de provincie en maak vaart op tot concrete invulling te komen van de in het bestuursakkoord opgenomen) mobiliteitsdeal Meierijstad.
	Reactie
	- De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is aangesloten op de bereikbaarheidspropositie Meierijstad. - We trekken samen met de provincie, regio Noordoost-Brabant en POM op om invulling te geven aan de mobiliteitsdeal Meierijstad die in het bestuursakkoord van de provincie is opgenomen.

2.9	*Zienswijze*
	Maak keuzes; infrastructuur: Zet in op een robuuste ontsluiting van Veghel met de A50 en N279 als bovenlokale wegenstructuur en extra mogelijkheden voor lokaal verkeer op en rondom de bedrijventerreinen. Onderstaande maatregelen moeten dan ook gezien worden als een integraal en robuust pakket van infrastructurele maatregelen: - Opwaardering van de N279 Veghel-Asten met op termijn een uitbreiding naar compleet 2*2 rijbanen. - Opwaardering van de A50 tussen Eindhoven en Paalgraven naar 2*3 rijbanen. - Realisatie van de ontsluitingsweg Keldonk-Doornhoek/bedrijventerreinen Veghel-west. - Realisatie van de parallelstructuur aan de A50 tussen afrit 11 en afrit 10 van de A50 waarbij doorstroming van lokaal verkeer het belangrijkste doel moet zijn. - Aansluiting van de parallelstructuur aan de A50 op de N279 inclusief extra ontsluiting van bedrijventerrein De Dubbelen. Hierbij moet rekening worden gehouden met landbouwverkeer/langzaam verkeer. De aansluiting van de parallelstructuur (en dus de extra ontsluiting van De Dubbelen) op de N279 is essentieel.
	Reactie
	De tekst over de A50 passen we aan. We laten weg dat het alleen gaat over het weggedeelte tussen aansluiting 11 en Uden. Verder geldt dat genoemde maatregelen opgenomen zijn in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad met uitzondering van 2*2 rijbanen over de hele N279. In het Provinciaal Inpassingsplan N279 Veghel-Asten is opgenomen dat 2*1 rijbanen ten zuiden van Veghel volstaan.
2.10	*Zienswijze*
	Maak keuzes; mobiliteit: - Door middel van draagvlak, capaciteit, lange adem, stimuleringsregelingen, beschikbare ondersteuning en kennis moet meerjarig worden geïnvesteerd in anders reizen: andere reistijden, andere vervoersmiddelen dan de auto en samen reizen. Collectief/openbaar vervoer, hubs, vervoer over water en de fiets zijn instrumenten die hierbij kunnen helpen, een ander element is gedragsverandering. Ook daar zal blijvend op ingezet moeten worden, oa door middel van een werkgeversbenadering. - Openbaar vervoer: het gemis aan een robuust OV-netwerk zal niet zonder meer worden ingevuld door BRT, mobiliteitshubs en/of MaaS. Sluit samen met het bedrijfsleven aan bij de Brainport-lobby voor de Brainportlijn als kans voor een andere, snelle en betere vorm van OV die reizigers van buiten de gemeente met (werklocaties in) Meierijstad kan verbinden op een duurzame en innovatieve manier.
	Reactie
	- Wij onderschrijven uw zienswijze. - Wij streven naar een goede openbaar vervoerverbinding naar de bedrijventerreinen in Brainport Eindhoven als kans om werklocaties en woongebieden in Meierijstad daarmee goed te verbinden. Een HOV-verbinding naar Eindhoven-centrum en de werklocaties in Eindhoven is onderdeel van de visie op het OV-netwerk van de provincie en Arriva. Wij zien voor ons geen rol in de lobby naar de Brainportlijn.
2.11	*Zienswijze*
	Maak keuzes; overig: Zet in op een veilige en goed onderhouden infrastructuur, zorg voor doorstroming van verkeer in, van en naar alle kernen, houdt de voorname werklocaties/bedrijventerreinen in Sint-Oedenrode/Nijnsel, Erp, Schijndel en Veghel goed bereikbaar en biedt een oplossing voor landbouw-/langzaam verkeer in en rondom Veghel.
	Reactie
	Onze hoofdambities zijn: - Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad - Leefbaar Meierijstad: zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving

	- Duurzaam en gezond Meierijstad: transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit. Om deze ambities waar te maken kan het betekenen dat we keuzes moeten maken en we de doorstroming van verkeer in, van en naar alle kernen niet kunnen waarborgen. Dit sluit ook aan bij de mobiliteitstransitie die we willen bereiken. De ervaring is dat het oplossen van knelpunten met aanleg van nieuwe wegen of vergroten van de capaciteit van wegen, juist zorgt voor toename van het autoverkeer met als gevolg dat er weer nieuwe knelpunten gaan ontstaan. Daarom is in de visie gekozen voor maatregelen die zorgen voor balans tussen de drie hoofdambities (en de vijf strategische opgaven).
2.12	*Zienswijze*
	Maak vaart: Al jaren staan ontwikkelingen van een aantal majeure infrastructurele projecten die ontzettend belangrijk zijn voor de doorstroming van verkeer in en rondom Meierijstad stil als gevolg van processen en procedures. Onze oproep is om – waar mogelijk en kansrijk – samen met het bedrijfsleven en andere partners op te trekken om belemmeringen en bezwaren vroegtijdig weg te nemen, te minimaliseren en te komen tot realisatie van de beste mogelijke invulling voor Meierijstad. De focus moet daarbij komen te liggen op realisatie, niet op het maken van een plan of een visie.
	Reactie
	Het bereiken van onze hoofdambities voor mobiliteit kunnen wij als gemeente niet alleen. Daar hebben we u en anderen hard voor nodig. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om samen op te trekken. Voorbeeld is de werkgeversbenadering van het Brabant MobiliteitsNetwerk (BMN). Werkgevers zijn belangrijk bij de gedragsverandering van hun werknemers om minder met de auto en minder in de spits naar het werk te komen. Onze focus ligt op het realiseren van onze hoofdambities mobiliteit. We doen wat goed daarvoor is.
	Indiener 3 ZLTO de Meierij
3.1	*Zienswijze*
	Graag verwijzen wij u naar onze eerder opgestelde agrarische visie, waar in hoofdstuk 4.7 Mobiliteit en infrastructuur, onze zienswijze is gepresenteerd. 4.7 Mobiliteit en infrastructuur Agrarische bedrijvigheid vraagt ook om ruimte voor verkeer. Het is ten behoeve de veiligheid van belang dat bij herinrichting van wegen rekening gehouden wordt met mobiliteit van agrarisch gebonden verkeer. Dit zijn niet alleen tractoren en machines, maar ook vrachtwagens van toeleveranciers en afnemers. • ZLTO de Meierij vraagt de gemeente daar waar nodig en mogelijk de wegen in het buitengebied te verbreden (zoals goed gebeurd is aan de Weievenseweg) en zowel verharde als ook onverharde wegen goed te onderhouden. • ZLTO-De Meierij is van mening dat de kennis en kunde van de agrarische en aanverwante sector van invloed moet zijn bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan van de gemeente. • Voordat wegen afgesloten worden voor tractoren, zullen de risico's op gevaarlijke situaties in alternatieve routes goed in kaart gebracht moeten worden, om een goede afweging te kunnen maken. • Wegen in het buitengebied, waar regelmatig verkeer komt, zouden ook gestrooid moeten worden bij (risico op) gladheid. • De bereikbaarheid tussen de oude gemeente Veghel en Sint-Oedenrode met landbouwverkeer verdient aandacht. • Een belangrijke voorwaarde die op het moment al gerealiseerd wordt is de aanleg van snel internet via glasvezel en/of het 5g netwerk. Daarnaast onderschrijven wij als bestuur van ZLTO de Meierij de zienswijze die door POM is ingediend.
	Reactie
	- Als een weg wordt aangepakt in het kader van onderhoud wordt zorgvuldig bekeken wat de wegbreedte moet zijn en of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden in de bermen. Immers verbreden van wegen kan leiden tot hogere snelheden van het (vracht)autoverkeer wat weer leidt tot een lagere verkeersveiligheid.

	- ZLTO is uitgenodigd als belangrijke betrokkenen bij de totstandkoming van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Bij de uitwerking van de plannen in het uitvoeringsprogramma wordt afgestemd met belanghebbenden. - Als wij wegen afsluiten dan brengen we de risico's op gevaarlijke situaties op alternatieve routes in beeld om een goede afweging te maken. - De inrichtingseisen van veel gebruikte landbouwroutes moeten nog worden opgesteld. In dat kader wordt ook gekeken naar het strooien van landbouwroutes. - De aanleg van een snel internet is geen onderdeel van deze visie.
	Indiener 4 buurtvereniging 't Everse
4.1	*Zienswijze*
	Uw uitgangspunten dat de woongebieden in Meierijstad bereikbaar, veilig, leefbaar en gezond moeten zijn (pagina 6), ondersteunen wij volledig, waarbij wij ervan uitgaan dat onze buurt 't Everse door de gemeente ook als een dergelijk woongebied wordt gezien.
	Reactie
	U woont in een woongebied in het buitengebied van Meierijstad. Streven is ook hier een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
4.2	*Zienswijze*
	U vindt een goede hoofdwegenstructuur belangrijk (pagina 6). Ook dit ondersteunen wij, waarbij wij het belang van de Lieshoutseweg willen verhogen en zeker niet verlagen. Aangegeven is dat kernen < 5.000 inwoners verbonden worden met een erftoegangsweg 60 km/u. Uitzondering is de weg Erp-Veghel. Wij zouden hier (pagina 48) graag opgemerkt zien dat de Lieshoutseweg ook tot deze uitzonderingen blijft behoren. Dit niet alleen om het aantal voertuigverliesuren te beperken maar ook om het feit dat deze weg de verbinding is tussen de kern Sint-Oedenrode/Nijnsel (12.370 inwoners) met Mariahout-Lieshout (5481 inwoners). Veel verkeer gaat ook naar de kernen Beek en Donk en Aarle-Rixtel zodat er dan ook nog eens 15.043 inwoners bij komen. De doorstroming van de Lieshoutseweg moet bevorderd worden. De inrichting als gebiedsontsluitingsweg met 80 km/u behouden.
	Reactie
	De kern Sint-Oedenrode is met de stroomweg A50 en de gebiedsontsluitingswegen N637 en Randwegen verbonden. De kernen Lieshout en Beek en Donk zijn met de gebiedsontsluitingswegen N615 en N279 verbonden. De kern Helmond is aangesloten op de gebiedsontsluitingswegen N279, N270/A270 en N612. Vanuit het principe dat kernen met minder dan 5.000 inwoners verbonden worden met een erftoegangsweg hoeven Nijnsel en Mariahout niet aan een gebiedsontsluitingsweg te liggen. Voor Erp is een uitzondering gemaakt. Gezien de ligging van bedrijventerrein Molenakker en het inwonertal van bijna 5.000 inwoners is het wenselijk om Erp direct te verbinden met een gebiedsontsluitingsweg. In de huidige situatie is de Lieshoutseweg een zogenoemde "grijze" weg. Een deel van de weg heeft een maximum snelheid van 80 km/u een deel is 60 km/u. Het is een voorrangsweg met vrijliggend (brom)fietspad en middenmarkering. De weg heeft verder vele erfaansluitingen. Daarmee heeft de weg deels de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom (80 km/u) en deels van een erftoegangsweg buiten de kom (60 km/u). De Lieshoutseweg wordt gebruikt door autoverkeer tussen de A50/Sint-Oedenrode/Nijnsel en Mariahout/Lieshout/Beek en Donk/Aarle-Rixtel/Helmond. In onze visie zou de Lieshoutseweg alleen een functie hebben voor bestemmingsverkeer Lieshoutseweg en omgeving en het verkeer tussen Sint-Oedenrode/A50 en Mariahout. Omdat er regelmatig ongevallen plaatsvonden en er snelheidsovertredingen zijn, was de weg opgenomen in het snelheidstraject van de politie. Met afwaardering van de weg naar 60 km/u willen wij bereiken dat het verkeer tussen Lieshout, Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Helmond aan de ene kant en A50/Sint-Oedenrode/Nijnsel aan de andere kant, geen gebruik meer maakt van de Lieshoutseweg en de verkeersveiligheid op de Lieshoutseweg en de wegen in de omgeving verbetert. Prioriteit zit dus bij verkeersveiligheid en niet bij doorstroming. Bovenstaande waren ook de redenen dat

	de Lieshoutseweg in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van de voormalige Sint-Oedenrode als erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom is opgenomen. Omdat voor een zorgvuldig proces met de bewoners en gemeente Laarbeek de maatregelen niet op korte termijn uitvoerbaar zijn, plannen we de maatregelen na 2025.
4.3	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de doorstroming op het hoofdwegennet en hebben de voorkeur aan 80 km/u op de Noordelijke en Oostelijke Randweg
	Reactie
	In onze visie gaan we uit van 70 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom. Dit sluit aan bij het landelijk beleid waarin de maximum snelheid op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 50 of 70 km/u is en buiten de bebouwde kom 80 km/u. Of een snelheidsverhoging van 50 naar 70 km/u mogelijk is, wordt nader onderzocht.
4.4	*Zienswijze*
	De veiligheid van de Lieshoutsedijk moet zo snel mogelijk worden verbeterd (pagina's 7 en 66). Wij wensen de volgende maatregelen: - Aanbrengen verhoogde kruisingen - Aanbrengen verkeersremmers - Permanente oplossing voor de wegbermen middels aanpassingen van de weg - Aanbrengen van rode fietsstroken Wij vinden dat de € 10 duizend die nu voor 2024 gereserveerd staat voor onderzoek, beter direct gebruikt kan worden voor het aanpassen van de kruising met de Jekschotseweg zodat daar de verkeersveiligheid direct vergroot wordt. De verdere aanpassingen van de weg kunnen met onze verkeerscommissie en de deskundige van de gemeente besproken worden met beperkte onderzoekskosten. Wij wensen dat deze maatregelen op korte termijn doorgevoerd worden (pagina 66). Toegankelijkheid voor voetgangers bevorderen op de Eversestraat door de aanleg van een vrijliggend voetpad. Op het kaartjes van pagina's 88, 89, 90 en 91 is duidelijk aangegeven dat de bewoners van Eversestraat en Lieshoutsedijk dit als een groot probleem beschouwen. Wij vinden in de visie niets terug wat er aan gedaan wordt om dit knelpunt op te lossen.
	Reactie
	Uit het "Verkeersonderzoek Eversestraat en de Lieshoutsedijk" (Arcadis, 2021) blijkt dat de verkeersintensiteit op de Lieshoutsedijk ca 1.500 á 2.000 motorvoertuigen per etmaal is. Voor een erftoegangsweg ligt deze intensiteit ruim binnen de maximale richtintensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Volgens de kwaliteitseisen zijn aparte fietsvoorzieningen niet nodig. In de risicoanalyse verkeersveiligheid Meierijstad is de Lieshoutsedijk niet opgenomen als risico-locatie. Wel blijkt uit snelheidsmetingen dat 70% harder rijdt dan 60 km/uur en de V85 79 km/uur bedraagt. Een V85 van 79 km/uur betekent dat 15% harder rijdt dan 79 km/uur. Als aanbeveling is in het verkeersonderzoek opgenomen om snelheidsremmende maatregelen te treffen. Uitgaande van de aanleg van plateaus op alle kruispunten (dit zijn de grootste conflictpunten) en een extra drempel op een wegvak met een lange rechtstand is € 2 ton nodig. Verder is in het verkeersonderzoek als aanbeveling opgenomen om bij onderhoudswerkzaamheden aan de Lieshoutsedijk een nadere afweging te maken om de weg te verbreden en fiets(suggestie)stroken aan te leggen (conform de Eversestraat). Gezien de wens om op korte termijn maatregelen te treffen, en omdat de Lieshoutsedijk voorlopig niet in het onderhoudsprogramma wegen zit, is in het uitvoeringsprogramma € 2 ton opgenomen voor snelheidsremmende maatregelen in de periode 2024-2025. Voor de Eversestraat geldt dat hier reeds een project loopt. Maatregelen in dit project zijn al onderdeel van gesprek tussen de verkeerscommissie 't Everse en gemeente.

	De kaartjes op pagina's 88 tot en met 91 geven aan volgens de respondenten van de mobiliteitsenquête knelpunten zijn. Per kaartje zijn de 3 belangrijkste knelpunten in Meierijstad genoteerd. Bij die 3 belangrijkste knelpunten hoort volgens de respondenten niet de Eversestraat en Lieshoutsedijk.
4.5	*Zienswijze*
	Rechtstreekse aansluiting van de Lieshoutseweg op de Eimbert, zodat het verkeer ongehinderd om de kom van Nijnsel kan rijden. Rechtstreekse aansluiting van de Industrieweg op de Nijnselseweg zodat het verkeer ongehinderd rond de kom van Nijnsel kan rijden
	Reactie
	U geeft aan dat de gewenste route van het (vracht)autoverkeer in Nijnsel via de Eimbert en Industrieweg loopt. Dit is nu al de verplichte route voor het vracht- en landbouwverkeer. In hoeverre het autoverkeer zich laat sturen is de vraag. Bovendien geldt dat ook de alternatieve route via erftoegangswegen binnen de bebouwde kom loopt, langs die route ook woningen staan en de fietsvoorzieningen beperkt zijn.
4.6	*Zienswijze*
	In de toekomstige uitbreiding van het HOV en BRT netwerk, zien wij de bushalte in Sint-Oedenrode bij het viaduct met de snelweg niet opgenomen. Wij gaan ervan uit dat dit een vergissing is en deze halte bij alle toekomstige openbaar vervoerprojecten meegenomen wordt.
	Reactie
	HOV-halte Sint-Oedenrode stond niet op de maatregelenkaart omdat het idee was om hier (voorlopig) geen aanvullende maatregelen te treffen. Naar aanleiding van zienswijzen is ook een mobiliteitshub in Sint-Oedenrode in het BRT-systeem opgenomen.
4.7	*Zienswijze*
	Op de kaart met fietsroutes in Meierijstad, staat de Lieshoutsedijk niet opgenomen, terwijl dit een veel gebruikte logische route is.
	Reactie
	Op de netwerkkaart fiets is de Lieshoutsedijk opgenomen als lokaal secundaire route (zie pagina 51).
4.8	*Zienswijze*
	In de visie staat de Jekschotseweg aangegeven als weg voor landbouwverkeer (pagina 57). Deze weg is daar absoluut niet geschikt voor en wordt daar tot nu toe ook niet veel voor gebruikt. Het meeste landbouwverkeer voor het achterland rijdt nu over de Bikkelkampen en kan dit na een goede vernieuwing ook blijven doen. Het is daarmee belangrijk dat de Bikkelkampen minimaal als ETW-2 ingericht wordt.
	Reactie
	We hebben onvoldoende zicht op het gebruik van routes door het landbouwverkeer en inrichtingseisen om goed te kunnen beoordelen of gevraagde aanpassing wenselijk is. We nemen de Jekschotseweg op als nader te onderzoeken. We vermelden dat de kaart met landbouwroutes een concept (nader te onderzoeken) is. De Bikkelkampen heeft een inrichting als erftoegangsweg type 2.
4.9	*Zienswijze*
	Wij missen de route voor het vrachtverkeer via de Lieshoutseweg van Sint-Oedenrode naar Lieshout-Helmond (pagina 59). Het is belangrijk dat deze route in de visie opgenomen wordt, zodat daar in de toekomst meer rekening mee gehouden kan worden. Er zit nu al veel vrachtverkeer op deze route, wat voor een groot deel ook gebruik maakt van de Eversestraat-Lieshoutsedijk. Wij wensen dat dit beperkt wordt ten voorkeur van de route via de Lieshoutseweg.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijze 4.2. In onze visie moet het (vracht)verkeer tussen Helmond en A50/Sint-Oedenrode een andere route kiezen. Stimulering van het gebruik van de Lieshoutseweg door vrachtverkeer tussen Helmond en A50 betekent ook stimulering van de route via de Lieshoutsedijk-Eversestraat hetgeen we niet wenselijk vinden.

	Een telling van het verkeer op de Lieshoutsedijk gaf een verkeersintensiteit van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze verkeersintensiteit is passend bij een erftoegangsweg. Verder geldt dat het beperken van de hoeveelheid verkeer over de route Eversestraat-Lieshoutsedijk maar beperkt mogelijk is zonder ingrijpende maatregelen als het afsluiten van de Eversestraat bij de aansluiting A50.
4.10	*Zienswijze*
	Wij missen een opwaardering van de wegen voor het langzaam verkeer van Sint-Oedenrode naar Veghel. Parallelweg A50 Sint-Oedenrode – Veghel (pagina 66). De Postdijk en de Veghelseweg dienen opgewaardeerd te worden tot deze geschikt zijn voor het verkeer wat er nu al gebruik van maakt. Door het gereed komen van de biogasinstallatie zal het (landbouw)verkeer alleen maar toenemen.
	Reactie
	De Postdijk en Veghelseweg hebben een functie voor het bestemmingsverkeer. Met het opwaarderen van deze route zal de aantrekkelijkheid van deze route voor het verkeer tussen Veghel en Sint-Oedenrode toenemen, zeker als er files op de A50 staan. Opwaarderen van deze wegen is dus niet wenselijk.
4.11	*Zienswijze*
	Recent zijn er op de kruising Eversestraat-Lieshoutsedijk 9 ongelukken gebeurd, waarvan een dodelijk ongeval en een ongeluk met een gewonde. De rest met blikschade. Deze ongevallen vinden we niet terug op de kaart. Hoe worden deze ongelukken geregistreerd?
	Reactie
	Wij raadplegen ongevallen via het dataportaal van de provincie Noord-Brabant. Hier wordt gebruik gemaakt van het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In dit bestand zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of weginspecteurs van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd.
	Indiener 5
5.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 6
6.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie welke u hierbij aantreft. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende autoverkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.

	Indiener 7
7.1	*Zienswijze*
	Wij zijn sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km weg. De weg is goed zoals deze nu is en met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot en moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden. Verder zijn wij voor de bevordering van de verkeersstroom rond Nijnsel door de Lieshoutseweg direct door te laten lopen naar de Eimbert en aan de andere kant van Nijnsel de Industrieweg weer direct aan te sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen 4.2 (Lieshoutseweg) en 4.4 (verkeersstroom rond Nijnsel)
	Indiener 8
8.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende auto- en vrachtverkeer in onze buurt. Het is voor ons met drie kleine kinderen iedere keer weer een levensgevaarlijke onderneming om naar de dorpskern van Sint-Oedenrode te fietsen. Wij wensen dan ook dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 9
9.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 10
10.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.

	Indiener 11
11.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten. Mijn kinderen zijn 3 en 1,5 jaar en de derde is op komst. Zou u alstublieft eens willen kijken wat een 60km weg doet met drempels van 60 km waar auto's met gemak 70/80km per uur over kunnen. Nu de plannen zijn met een breder wegdek en een fietsstrook, waarvan ik denk dat het hier echt een racebaan gaat worden hier komt ongelooflijk veel sluipverkeer door en met de nieuwe plannen wordt dit alleen maar erger. De weg wordt breder gemaakt, nieuw wegdek met drempels van 60km per uur wat voor een automobilist, vrachtwagen en of ander voertuig alleen maar een hele fijne weg wordt voor nog meer verkeer en overlast voor deze niet bedoelde weg. Wilt u alstublieft eens kijken of de Lieshoutsedijk/Eversestraat niet op 1 of andere manier wat ontregelt kan worden door al het sluipverkeer ergens anders door te laten gaan bijvoorbeeld door Nijnsel wat eerst ook de bedoeling zou zijn en daarvoor is bedoeld.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 12
12.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 13
13.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 14

14.1	*Zienswijze*
	Tijdens de info in Sint-Oedenrode is mij duidelijk hoe de aanpak van de Eversestraat en De Bikkelkampen zal gaan verlopen. Ik denk ook aan een vervolg: de Lieshoutsedijk kan wel een goeie en deugdelijke herinrichting gebruiken. Het is hier zo druk.
	Reactie
	De Lieshoutsedijk is opgenomen in de maatregelenkaart en het uitvoeringsprogramma.
	Indiener 15
15.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 16
16.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al sinds wij hier bijna 3 jaar geleden zijn komen wonen onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Persoonlijk hebben wij dat aan den lijve ondervonden vanwege het feit dat onze schoondochter op 19 augustus 2020 op de kruising Lieshoutsedijk-Eversestraat een ongeluk met haar auto heeft gehad. Zij is daarbij, terwijl ze eigenlijk voorrang had, aangereden door een bestelbus die haar over het hoofd had gezien. Gelukkig was er alleen heel veel schrik (die overigens nog ruim een half jaar heeft geduurd), wat stijve spieren door de klap en materiele schade. We hoeven u echter niet uit te leggen dat op deze kruising ook ongelukken met andere afloop plaats vinden. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 17
17.1	*Zienswijze*
	Wij zijn sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km weg. De weg is goed zoals deze nu is en met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot en moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden. Verder zijn wij voor de bevordering van de verkeersstroom rond Nijnsel door de Lieshoutseweg direct door te laten lopen naar de Eimbert en aan de andere kant van Nijnsel de industrieweg weer direct aan te sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen 4.2 (Lieshoutseweg) en 4.5 (verkeer door Nijnsel)
	Indiener 18

18.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 19
19.1	*Zienswijze*
	Wij sluiten ons aan bij de opmerkingen van de verkeerscommissie ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen bij indiener 4.
	Indiener 20
20.1	*Zienswijze*
	Ik ben sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km weg. De weg is goed zoals deze nu is en met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot en moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden. Verder ben ik voor de bevordering van verkeersstroom rond Nijnsel door de Lieshoutseweg direct door de Eimbert en aan de andere kant van Nijnsel de Industrieweg weer direct aan te laten sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen 4.2 (Lieshoutseweg) en 4.5 (verkeer door Nijnsel)
	Indiener 21
21.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 22
22.1	*Zienswijze*

	Het verkeer door de kom van Nijnsel omleiden door de Lieshoutseweg rechtstreeks door te laten lopen via de Eimbert en de Industrieweg en weer Lieshoutseweg zou een grotere veilige verbetering zijn. Nu moet alleen het vrachtverkeer deze omleidingsroute volgen maar daar hebben de vrachtwagen chauffeurs weinig zin in lijkt het.
	Reactie
	Zie reactie op zienswijze 4.5
	Indiener 23
23.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 24
24.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 25
25.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 26
26.1	*Zienswijze*
	Wij zijn sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km weg. De weg is goed zoals deze nu is en met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot en moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden. Verder zijn

	wij voor de bevordering van de verkeersstroom rond onze kern door de Lieshoutseweg direct door te laten lopen naar de Eimbert en aan de andere kant van onze kern de Industrieweg weer direct aan te sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel. Dit verminderd ook nog de overlast van het verkeer in onze kern.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen 4.2 (Lieshoutseweg) en 4.5 (verkeer door Nijnsel)
	Indiener 27
27.1	*Zienswijze*
	Wij zijn tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km weg. De weg is goed zoals deze nu is en met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot en moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden. Verder zijn wij voor de bevordering van de verkeersstroom rond onze kern door de Lieshoutseweg direct door te laten lopen naar de Eimbert en aan de andere kant van onze kern de Industrieweg weer direct aan te sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel. Dit vermindert ook nog de overlast van het verkeer in onze kern.
	Reactie
	Zie reacties op zienswijzen 4.2 (Lieshoutseweg) en 4.5 (verkeer door Nijnsel)
	Indiener 28
28.1	*Zienswijze*
	Wij zijn sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg naar een 60 km-weg. Deze weg is goed zoals deze nu is. Met een afwaardering wordt de reistijd met 33% vergroot. Daarnaast moet er onnodig veel gemeenschapsgeld uitgegeven worden aan de herinrichting. Verder zijn wij vóór bevordering van de verkeersstroom rond Nijnsel, door de Lieshoutseweg direct door te laten lopen naar de Eimbert en aan de andere kant van Nijnsel de Industrieweg direct aan te sluiten op de Lieshoutseweg over de tunnel. Vrachtverkeer moet niet langer door Nijnsel of de Lieshoutseweg/Eversestraat mogen rijden. Tenslotte verzoeken wij u vriendelijk om eens een verkeerscontrole te plannen op de Lieshoutsedijk. Door de week rijdt er een gigantische hoeveelheid vrachtverkeer door deze straat, welke daar beslist niet voor ingericht is. Doordat er regelmatig van beide kanten een vrachtwagen aankomt, moeten beiden uitwijken waarbij de bermen volledig kapot gereden worden. In het weekend ergeren wij ons dood aan het grote aantal motoren en auto's dat hier eens lekker het gas opendraait. De geluidsoverlast is enorm. Even rustig in de achtertuin zitten is bijna onmogelijk. Wij wonen hier nu 3 jaar en in die tijd is de verkeersdrukte enorm toegenomen. Doet u hier alstublieft iets aan.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 29
29.1	*Zienswijze*
	De MooiRooi krant publiceerde in week 26 – 2021 een ingezonden brief met als titel ‘Lieshoutseweg mag niet naar 60 km/uur’. De schrijver roept inwoners op, om te reageren op de in zijn ogen afwaardering van de Lieshoutsweg en heeft een standaardbrief in zijn artikel opgenomen. Ik was verbijsterd over de ingezonden brief en de oproep. Zelf woon ik aan de Lieshoutseweg en ben van mening dat 60 km/uur een opwaardering is van deze weg. Ik was dan ook verheugd om te lezen in de Mobiliteitsvisie dat er onderzocht wordt om de Lieshoutseweg aan te passen naar ETW 60. De huidige situatie is onveilig. De laatste tijd gebeuren er veel ongelukken ter hoogte van de kruising Lieshoutseweg-Spierkesweg-Vogelsven. Het is wachten tot de eerste dode valt. Het in de MooiRooi krant genoemde tijdsverlies van 33% is m.i. ondergeschikt aan het verlies van een dierbare. 60 km/uur is een prima snelheid en draagt bij aan de veiligheid van gemeente Meierijstad en haar inwoners. Ik wil dat mijn kinderen op een veilige manier op de fiets

	naar school kunnen. Het oversteken van de Lieshoutseweg alsmede de aangrenzende straten wordt door het matigen van de snelheid veiliger. Het is overigens wel van belang dat als de snelheid naar beneden gaat, er ook wordt gehandhaafd. Dit zou m.i. goed kunnen door flitspalen of trajectcontrole. Mocht de verlaging van de snelheid het toch niet halen, pleit ik nog steeds voor die flitspalen/trajectcontrole. Samenvatten: de Lieshoutseweg moet naar 60 km per uur, ik en de gemeente Meierijstad moet gaan voor NUL verkeersslachtoffers. De in de MooiRooi krant gesuggereerde 33% tijdverlies haal ik wel in door op tijd van huis te vertrekken.
	Reactie
	Ook wij leggen de prioriteit bij verkeersveiligheid. Dat is de reden dat we de snelheid op de Lieshoutsweg willen verlagen van 80 naar 60 km/uur en de weg willen herinrichten naar een erftoegangsweg 60. Ten aanzien van politiecontroles geldt dat de mogelijkheden van handhaving door de politie op verkeersovertredingen zeer beperkt zijn. De personele capaciteit daarvoor is schaars. De inzet wordt afgestemd op regionale en gemeentelijke prioriteiten. De gemeentelijke prioriteiten zijn opgenomen in het Integraal VeiligheidsPlan (IVP). In het IVP Meierijstad is prioriteit gegeven aan de thema's ondermijning, verbinding, zorg en veiligheid (aandacht voor kwetsbare groepen zoals personen met verward gedrag, jeugdoverlast en jeugdcriminaliteit, woninginbraken, overvallen en straatroven, mensenhandel/arbeidsuitbuiting en polarisatie/radicalisering) en informatieveiligheid. Bepaalde overtredingen mogen ook worden beboet door een Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar (BOA). In Meierijstad controleren de BOA's bijvoorbeeld op parkeerovertredingen en fietsen in voetgangersgebieden maar hebben ze geen bevoegdheid voor het optreden bij bijvoorbeeld snelheidsovertredingen. Het Openbaar Ministerie (OM) is verantwoordelijk voor het plaatsen van flitspalen. Een flitspaal wordt niet zomaar neergezet. Dit wordt bepaald na analyse van: - Ongevallen en snelheidsovertredingen - Past de maximum snelheid bij de weg - Kan de inrichting veranderd worden zodat er minder hard wordt gereden - Is de maximum snelheid voldoende duidelijk De kans dat het OM flitspalen plaats langs de Lieshoutseweg is nihil. Daarom zetten we in op het verbeteren van de verkeersveiligheid door een goede vormgeving van de weg met in ieder geval snelheidsremmers op de kruispunten en in overleg met bewoners aanvullende snelheidsremmers op de wegvakken.
	Indiener 30
30.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen die de verkeerscommissie reeds heeft gemaakt. Als bewoner van de Lieshoutsedijk vind ik het van belang om te melden dat wij al jaren overlast en onveiligheid ervaren in de straat door het steeds toenemende autoverkeer. Ik wil hierbij dan ook mijn zienswijze geven op basis van mijn ervaring als bewoner van de afgelopen 20 jaar. In de mobiliteitsvisie wordt sprake gemaakt van maatregelen omtrent het verbeteren van de veiligheid van de Lieshoutsedijk. Hier ben ik uiteraard blij mee, en ik kan beamen dat dat inderdaad dringend noodzakelijk is. Helaas staat niet nader concreet genoemd wat deze maatregelen dan zullen zijn en vinden het van belang dat de te treffen maatregelen samen met de buurtbewoners worden bepaald om te zorgen dat dit tot een structurele verbetering leidt. De belangrijkste reden voor de onveiligheid is de hoeveelheid verkeer. Vrijwel dagelijks worden wij geconfronteerd met onveilige verkeerssituaties door de toename van het verkeer (aantal), type verkeer (zwaar vrachtverkeer) en hoge snelheden. De voetgangers en fietsers zijn hier met name de dupe van en kunnen niet op een normale manier aan het verkeer deelnemen. Gelukkig leidt het niet altijd tot ongevallen, maar toch regelmatig wel en helaas soms ook zeer ernstig met als dieptepunt vorig jaar een dodelijk ongeval. Eigenlijk is het ook niet vreemd dat dit - steeds groter wordende -probleem plaatsvindt. Immers, de Lieshoutsedijk en Eversestraat zijn zogenoemde 'erftoegangswegen' in plaats van 'ontsluitingswegen'. De naam zegt het al: onze wegen zijn hier niet voor deze

	hoeveelheid verkeer bestemd en bedoeld. Zeker na de omleiding voor het zware vrachtverkeer in de kom van Nijnsel besluiten steeds meer vrachtwagenchauffeurs de Lieshoutsedijk en Eversestraat als kortste route naar de A50 te nemen. En als de Eversestraat wordt aangepast (lees: verbeterd), vrezen we dat deze verkeersstroom nog verder toeneemt met alle gevolgen en problemen van dien. In de Mobiliteitsvisie wordt gesproken over het 'afwaarderen van de Lieshoutseweg'. Ik zou graag willen begrijpen waarom dit overwogen wordt. De Lieshoutseweg, inclusief de omleiding voor het vrachtverkeer in Nijnsel, een tweebaansweg is én een separaat fietspad heeft. Kortom, alle randvoorwaarden zijn reeds aanwezig om een betere doorstroming van het verkeer rondom Nijnsel te realiseren. De Lieshoutsedijk en Eversestraat zijn een eenbaansweg zonder fietspad en niet geschikt voor nog meer verkeer. En toch wijst alles erop dat de gemeente Meierijstad het verkeer door onze buurt verder wil intensiveren. Terwijl dit verkeer naar onze mening niet voor deze wegen en onze buurt is bestemd. Kortom, ons standpunt is dat dit verkeer volledig uit onze buurt dient te worden geweerd. En dit vormt dan ook mijn grootste bezwaar op de Mobiliteitisvisie. Ik ben dan ook sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg, omdat het gevolg hiervan zal een toename van het verkeer in onze buurt kan zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en beter spreiden over verschillende de toegangswegen. Naast het volledig weren van niet-bestemmingsverkeer op de Lieshoutsedijk - wat eenvoudig op te lossen is door middel van een tweetal verbodsborden aan elk begin van de Lieshoutsedijk - dient de verkeersveiligheid op de Lieshoutsedijk verder te worden verhoogd. Daarnaast heeft de Lieshoutsedijk een fietsbestemming. Dit betekent dat hiervoor adequate maatregelen dienen te worden genomen om de veiligheid van onze schoolgaande kinderen en andere fietsers te kunnen waarborgen, waarbij het aanleggen van een separaat fietspad op de Lieshoutsedijk de meest adequate oplossing is. Daarnaast dienen gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties op de Lieshoutsedijk te worden gereconstrueerd. Met als doel de veiligheid te vergroten, de snelheid significant te minderen en met name de positie van fietsers en wandelaars op de Lieshoutsedijk als verkeersdeelnemer te verbeteren. Deze reconstructie geldt ook voor het kruispunt Lieshoutsedijk, Jekschotseweg en Everse Akkerpad.
	Reactie
	Het doel van het afwaarderen van de Lieshoutseweg is, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, het beperken van verkeer tussen Helmond/Lieshout/Beek en Donk/Aarle-Rixtel en A50 via de Lieshoutseweg. Voor de Lieshoutseweg zie verder de reactie op zienswijze 4.2. Voor de Lieshoutsedijk worden verschillende maatregelen voorgesteld. Buurtvereniging 't Everse en andere indieners vragen om de volgende maatregelen: - Aanbrengen verhoogde kruisingen - Aanbrengen verkeersremmers - Oplossing voor de wegbermen - Aanbrengen rode fietsstroken U vraagt de volgende maatregelen te treffen: - Weren niet-bestemmingsverkeer met verbodsborden - Spreiden verkeer over verschillende toegangswegen - Aanleg vrijliggend fietspad - Reconstructie gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties ook kruising Lieshoutsedijk-Jekschotseweg-Everse Akkerpad Wij zijn terughoudend met het plaatsen van verbodsborden met uitzondering van niet bestemmingsverkeer. Ervaring is dat het effect van dit soort borden beperkt is. Het constateren van de overtreding is lastig en politie controleert dit soort verboden niet. Voor Lieshoutsedijk geldt bovendien dat de verkeersintensiteit passend is bij een erftoegangsweg en dat de route Lieshoutsedijk-Eversestraat één van de verbindingen is met de A50. Zie verder reactie bij zienswijze 4.4.

	Indiener 31
31.1	*Zienswijze*
	Allereerst is het goed te lezen dat onze straat de Lieshoutsedijk is opgenomen in deze visie. Dit betekent dat er aandacht is voor de huidige situatie. De huidige verkeerssituatie vormt een grote bedreiging voor de veiligheid en leefbaarheid van onze buurt (lees: Lieshoutsedijk en Eversestraat). De belangrijkste reden hiervan is de hoeveelheid verkeer. Enerzijds is dit de hoeveelheid forensenverkeer in de ochtend- en avondspits. En anderzijds de grote hoeveelheid zwaar vrachtverkeer dat 24/7 door ons leefgebied raast. Onze buurt is niet berekend op deze bijzonder grote verkeersstroom. En dat blijkt ook uit de verkeersaantallen, de grote schade aan de wegen en bermen, overlast aan stof, hoge snelheiden en last but not least de levensgevaarlijke verkeerssituaties. Met als dieptepunt een dodelijk ongeval vorig jaar op de kruising Lieshoutsedijk en Eversetraat. Eigenlijk is het ook niet vreemd dat dit - steeds groter wordende -probleem plaatsvindt. Immers, de Lieshoutsedijk en Eversestraat zijn zogenoemde ‘erftoegangswegen’ in plaats van ‘ontsluitingswegen’. De naam zegt het al: onze wegen zijn hier niet voor bestemd en bedoeld. Zeker na de omleiding voor het zware vrachtverkeer in de kom van Nijnsel besluiten steeds meer vrachtwagenchauffeurs de Lieshoutsedijk en Eversestraat als kortste route naar de A50 te nemen. En als de Eversestraat wordt aangepast (lees: verbeterd), vrezen we dat deze verkeersstroom nog verder toeneemt met alle gevolgen en problemen van dien. In de Mobiliteitsvisie wordt gesproken over het ‘afwaarderen van de Lieshoutseweg’. Dit staat haaks op de bestemming en functie van de Lieshoutsedijk en Eversestraat. Immers, de Lieshoutsedijk en Eversestraat zijn een éénbaansweg, zonder fietspad. Terwijl de Lieshoutseweg, inclusief de omleiding voor het vrachtverkeer in Nijnsel, een tweebaansweg is én een separaat fietspad heeft. Kortom, alle randvoorwaarden zijn reeds aanwezig om een betere doorstroming van het verkeer rondom Nijnsel te realiseren. En toch wijst alles erop dat de gemeente Meierijstad het verkeer door onze buurt verder wil intensiveren. Terwijl dit verkeer naar onze mening niet voor deze wegen en onze buurt is bestemd. Kortom, ons standpunt is dat dit verkeer volledig uit onze buurt dient te worden geweerd. En dit vormt dan ook mijn grootste bezwaar op de Mobiliteitsvisie. Naast het volledig weren van niet-bestemmingsverkeer op de Lieshoutsedijk - wat eenvoudig op te lossen is door middel van een tweetal verbodsborden aan elk begin van de Lieshoutsedijk - dient de verkeersveiligheid op de Lieshoutsedijk verder te worden verhoogd. Daarnaast heeft de Lieshoutsedijk een fietsbestemming. Dit betekent dat hiervoor adequate maatregelen dienen te worden genomen om de veiligheid van onze schoolgaande kinderen en andere fietsers te kunnen waarborgen, waarbij het aanleggen van een separaat fietspad op de Lieshoutsedijk de meest adequate oplossing is. Daarnaast dient de gevaarlijke en onoverzichtelijke bocht op de LIeshoutsedijk te worden gereconstrueerd. Met als doel de veiligheid te vergroten en de snelheid significant te minderen. Deze reconstructie geldt ook voor het kruispunt Lieshoutsedijk, Jekschotseweg en Everse Akkerpad. Tot zover mijn belangrijkste input op de Mobiliteitsvisie, waarbij ik de hoop uitspreek dat de gemeente voldoende prioriteit en middelen aan bovengenoemde situatie geeft. Graag wil ik daarnaast benadrukken dat ik de opmerkingen en bezwaren vanuit Buurtvereniging ’t Everse onderschrijf en dat ik met het recht voorbehoud om in een later stadium met een aanvullende reactie te komen.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4 en 30.
	Indiener 32
	Zienswijze
	Gemakshalve verwijs ik u naar de bijlage. Dit betreft een reactie op het ingezonden stuk van Mari van Genugten d.d. 21 juli jl. in de MooiRooi krant.

	Met afgrijzen heb ik jl. woensdag 21 juli het ingezonden stuk van Mari van Genugten met als titel: 'Lieshoutseweg mag niet naar 60 km/uur, reistijd neemt met 33% toe', gelezen. Even heb ik overwogen om via de Mooi Rooi krant te reageren. Nadat mij de ten berge gerezen haren weer enigszins waren gaan liggen, heb ik in wijsheid besloten hiervan af te zien. Doch echter liet dit schrijven mij niet los en nadat mij ter ore gekomen was dat dhr. van de Wijst namens de Dorpsraad Nijnsel de door M. van genugten voorgestelde mail in het bewuste artikel naar mevrouw de Wit gestuurd heeft, kon ik het niet laten om u deze brief te schijven. Het artikel is stemming makend, framend, niet getuigend van enig wetenschappelijk besef en volledig geschreven vanuit een eigen belang van zowel dhr. van Genugten als de heer van de Wijst. Laatstgenoemde heeft overigens geheel op eigen titel gereageerd zonder daarbij de volledige dorpsraad Nijnsel te raadplegen. Ik heb dit geverifieerd bij René Voss, voorzitter van de Dorpsraad. Hr. Voss geeft aan meer tijd nodig te hebben met de dorpsraad om tot een gefundeerde mening te komen. Tegenwicht op grond van empirie: Verkeersveiligheid: Op een 80 kilometerweg vallen gemiddeld 41% meer doden dan op een 60 kilometer weg van gelijke aard en omvang. Van de 100% verkeerdoden in Nederland, vielen er in 2020 20% op een 60 kilometer weg en 28% op een 80 kilometer weg. Weegt dit op tegen 33% meer reistijd? (DATA). Gezondheid: Er bestaat een causaal verband tussen verkeersintensiteit (met name PM 2,5 deeltjes door verbranding van fossiele brandstoffen) en de gezondheid van aanwonenden. (Rapportage). Met name dieselverbranding zorgt voor een grote uitstoot van toxische deeltjes. Ter illustratie, zeer beknopt, meetgegevens Eimbert én verder in de achterliggende wijk geplaatst meetpunt. Doordeweekse dagen, NW wind en druk vrachtverkeer: PM10 schommelend tussen 35-75 μ/m^3 d.w.z. matig tot onvoldoende luchtkwaliteit. PM 2.5 schommelend tussen 3-100 μ/m^3 d.w.z. matig tot slechte luchtkwaliteit. Soms pieken van boven de 140 μ/m^3 en dat is ronduit slecht. Beide verontreinigingen worden veroorzaakt door (vracht) verkeersdrukte. In weekenden, m.n. zondagen staan deze meetgegevens in het groen. Goed dus en een logisch gevolg vanwege het gegeven dat er niet of nauwelijks vrachtverkeer door de Eimbert rijdt. Achter de Eimbert ligt een redelijk dicht bevolkt woongebied deze bewoners worden dus direct geconfronteerd met deze slechte luchtkwaliteit. Achter de Eversestraat liggen open velden. De schade die de slechte luchtkwaliteit hier veroorzaakt is evident minder. In tegenstelling tot wat dhr. van Genugten bepleit, namelijk het sluipverkeer uit de Eversestraat beperken, zal ik niet opteren om het verkeer uit de Eimbert te weren. Simpelweg vanwege het gegeven dat dit alle proportionaliteit te buiten gaat. De Eversestraat heeft immers ook veel bestemming vrachtverkeer. Dit behoeft geen verder betoog en is in het verleden meerdere malen geconstateerd, destijds onder regie van Anton van Kaathoven. Ik heb er alle vertrouwen in dat de gemeente in wijsheid en op grond van redelijkheid, billijkheid en vooral wetenschappelijke en meetkundige onderbouwing een wijs besluit zal nemen m.b.t. het opstellen van de mobiliteitsvisie Meierijstad en in het bijzonder het traject Eversestraat, Lieshoutsedijk, Lieshoutseweg en Eimbert. Mocht deze brief aanleiding voor u zijn voor nader contact, dan sta ik daar uiteraard voor open.
	Reactie
	Ook wij leggen in woongebieden de prioriteit bij verkeersveiligheid. Verder is een duurzaam en gezond Meierijstad één van de drie hoofdambities van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Zie verder de reacties bij indiener 4.
	Indiener 33
33.1	*Zienswijze*
	Wij ondersteunen de opmerkingen van de verkeerscommissie van buurtvereniging Ut Everse. Wij lijden al jaren onder de overlast en leven in onveiligheid door het steeds toenemende verkeer in onze buurt. Wij wensen dan ook, dat de in het schrijven van de verkeerscommissie voorgestelde aanpassingen aan de Lieshoutsedijk, zo snel mogelijk

	worden doorgevoerd. Ook zijn wij sterk tegen het afwaarderen van de Lieshoutseweg. Het directe gevolg daarvan zal een toename van het verkeer in onze buurt zijn en dat is wat wij zeker niet willen. Het zou ons helpen als u onderzoek gaat doen, hoe we het verkeer in onze buurt sterk zouden kunnen verminderen en hoe we de veiligheid in onze buurt kunnen vergroten.
	Reactie
	Zie reacties bij indiener 4.
	Indiener 34
34.1	*Zienswijze*
	De Lieshoutseweg is kaarsrecht overzichtelijk en aan beide zijde voorzien van een fietspad, geen enkele noodzaak om hier een 60km/u zone van te maken. Heeft niets met duurzaam te maken, maar alles met autootje pesten.
	Reactie
	De Lieshoutseweg is een weg met inderdaad een vrijliggend fietspad en verder is het een voorrangsweg met middenmarkering. De weg heeft echter ook vele erfaansluitingen en heeft een deel al een maximum snelheid van 60 km/u. Daarmee is de Lieshoutseweg een zogenoemde “grijze” weg. De vormgeving is deels die van een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u en deels van een erftoegangsweg 60 km/u. Verder wordt de weg gebruikt door autoverkeer tussen de A50 en Mariahout, Lieshout, Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Helmond. In onze visie zou de Lieshoutseweg alleen een functie moeten hebben voor bestemmingsverkeer Lieshoutseweg en omgeving en het verkeer tussen Sint-Oedenrode/A50 en Mariahout. Omdat er regelmatig ongevallen plaatsvonden en er snelheidsovertredingen zijn, was de weg opgenomen in het snelheidstraject van de politie. Met afwaardering van de weg naar 60 km/u willen wij bereiken dat het verkeer tussen Lieshout, Beek en Donk, Aarle-Rixtel en Helmond aan de ene kant en Sint-Oedenrode/A50 aan de andere kant, geen gebruik meer maakt van de Lieshoutseweg en de verkeersveiligheid op de Lieshoutseweg en de wegen in de omgeving verbetert. Dit waren ook de redenen dat de Lieshoutseweg in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van de voormalige Sint-Oedenrode als erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom was opgenomen. Zie verder de reacties bij zienswijze 4.2
	Indiener 35 Stichting Handen Af van Wijboschbroek
35.1	*Zienswijze*
	In de voorontwerp-omgevingsvisie die door uw college de inspraak in is gebracht stond op pagina 29 vermeld “Meierijstad werkt aan een verbindingsweg N279 – bedrijventerreinen Veghel-Zuidwest als extra infrastructuur”. De Stichting Handen af van Wijboschbroek heeft in haar reactie op deze voorontwerp-omgevingsvisie reeds aangegeven dat, indien deze weg gesitueerd zou worden in het gebied Wijboschbroek dit voor ons onacceptabel zou zijn
	Reactie
	U geeft aan dat het onacceptabel voor u is als de verbindingsweg N279 – bedrijventerreinen Veghel-Zuidwest wordt gesitueerd in het gebied Wijboschbroek. Wij kunnen u hierin geruststellen. Niet één van de te onderzoeken tracés van de Verbindingsweg N279 – Doornhoek ligt in de omgeving van Wijboschbroek (zie Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg N279, Reactienota notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbindingsweg N279 en (5e) nieuwsbrief Verbindingsweg).
35.2	*Zienswijze*
	Naast een mogelijke verbreding van de A50 is nu op de kaart op pagina 49 van de ontwerp-mobiliteitsvisie een parallelweg cq. ontsluitingsweg van industrieterrein De Dubbelen door het Wijboschbroek ingetekend. Dit zal een enorme aantasting zijn van het waardevolle gebied Wijboschbroek, met name voor flora, fauna, cultuurhistorische waarden en gezondheid van mensen. Het waardevolle gebied wordt daarmee ook nog eens verkleind. De stichting zal derhalve hier niet mee instemmen.
	Reactie

	Eén van de hoofdambities in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is “Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad”. Eén van de hoofdopgaven is de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Bij de beoordeling van de maatregelen om onze ambities waar te maken en onze opgaven te realiseren, zijn we te werk gegaan volgens de Ladder van Verdaas. Dit betekent dat we in de volgende volgorde maatregelen hebben afgewogen: - Ruimtelijk ordening - Mobiliteitsmanagement - Openbaar vervoer en fiets - Beter benutten van infrastructuur - Aanpassen van infrastructuur - Nieuwe infrastructuur Naast maatregelen als het stimuleren van thuiswerken via de werkgeversbenadering, fiets- en openbaar vervoermaatregelen zetten we ook in op het verbeteren van de doorstroming op de A50 en een extra aansluiting van de Dubbelen op de parallelstructuur van de A50. Wij hebben voor deze maatregel gekozen onder andere omdat deze maatregel minder impact heeft op de natuur in Wijboschbroek dan bijvoorbeeld een de aanleg van een nieuwe weg tussen de aansluiting N279-Retsel en De Dubbelen. We merken op dat de Duurzame mobiliteitsvisie een kader is voor uitwerking in bijvoorbeeld lobby en ruimtelijke plannen. Bij de verdere uitwerking in een ruimtelijk plan zullen alle belangen en aspecten zorgvuldig worden onderzocht en afgewogen. Er vinden dan onder andere nadere onderzoeken plaats naar flora en fauna en de aantasting van de woon- en leefomgeving. In de ruimtelijke procedure bestaat ook de mogelijkheid voor bezwaar en beroep.
35.3	*Zienswijze*
	De genoemde kwaliteitsslag De Steeg is nog niet nader uitgewerkt. Wij dringen er bij u op aan om – zodra gestart wordt met de uitwerking van deze kwaliteitsslag – onze Stichting Handen af van Wijboschbroek bij deze uitwerking te betrekken.
	Reactie
	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is opgenomen dat het een bewuste keuze is om De Steeg (tussen N279 en Structuurweg) niet op te waarderen naar gebiedsontsluitingsweg 80 km/u onder andere vanwege de impact op het landschap. Daarbij is wel als kanttekening gegeven dat een heroverweging plaats kan vinden als de afwikkelingsproblemen op de Structuurweg toenemen. Ook is aangegeven dat in 2023 De Steeg in zijn geheel wordt vervangen. Voor die tijd moet duidelijk zijn welke functie en vormgeving nodig is. Als we een heroverweging maken, zullen we u betrekken. Voor De Steeg binnen de bebouwde kom (tussen Structuurweg en Hoofdstraat) is het voornemen om de vormgeving van de weg beter af te stemmen op de functie en het gebruik van de weg. Als maatregel denken we bijvoorbeeld aan een vrijliggend fietspad op het deel wat de functie van gebiedsontsluitingsweg heeft. Als er geld beschikbaar is gesteld voor dit project maken we een projectplan waarin is beschreven wie we hierbij betrekken. Als u belang heeft bij dit plan, betrekken we u erbij.
35.4	*Zienswijze*
	Onduidelijk is wat de kwaliteitsverbetering fietsroute Veghelsedijk inhoudt, hoe deze staat in verhouding tot de voorziene parallelweg A50 waar 80 km is toegestaan ter ontsluiting van de Dubbelen en met het feit dat u aangeeft dat de Veghelsedijk ook bestemd is voor landbouwverkeer om de Eerdsebaan te ontzien. Omdat eventuele consequenties van deze kwaliteitsverbetering voor het Wijboschbroek voor ons nu niet zijn te overzien achten wij het noodzakelijk dat besluitvorming op dit onderdeel wordt uitgesteld totdat hierover duidelijkheid voor alle belanghebbenden bestaat.
	Reactie
	Het gaat om maatregelen om het fietsnetwerk te verbeteren; denk met name aan maatregelen ter verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Welke maatregelen dat precies zijn, wordt nader uitgewerkt in overleg met betrokkenen. Dit gebeurd als er geld beschikbaar is gesteld voor dit project.
35.5	*Zienswijze*

	Helaas moeten wij als Stichting Handen af van Wijboschbroek vaststellen dat wij in het voortraject bij de totstandkoming van deze ontwerp-mobiliteitsvisie wederom niet actief zijn betrokken. Dit ondanks verwoede pogingen onzerzijds om onze rol als belangenbehartiger voor natte Natuurparel Wijboschbroek onder uw aandacht te brengen. Nogmaals verzoeken wij uw college hieraan nadrukkelijk aandacht te schenken en onze rol niet uit het oog te verliezen.
	Reactie
	Tijdens de openbare beeldvormende avond met de gemeenteraad hebben we afspraken gemaakt over de participatie in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. Onder andere is gesproken over wie we betrekken en hoe ze worden betrokken. Afgesproken is dat we onder andere de natuurorganisaties betrekken. Wij hebben dit ingevuld door NMC Schijndel, IVN Veghel en IVN Sint-Oedenrode uit te nodigen voor de focusgroep en werkateliers. Wij hebben verder iedereen de mogelijkheid geboden een bijdrage te geven via de mobiliteitsenquête en een zienswijze op de concept duurzame mobiliteitsvisie. De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is kader voor uitwerking in bijvoorbeeld ruimtelijke plannen en uitvoeringsplannen. We zullen u betrekken bij de plannen en projecten in het vervolgproces waar u een belang bij hebt.
	Indiener 36
36.1	*Zienswijze*
	Verbreding van de A50 naar 2 x 3 rijstroken met daarbij de extra ontsluiting van industrieterrein De Dubbelen aan beide zijden van de A50 (kaart pg.49): In de voorontwerp-omgevingsvisie die door uw college de inspraak in is gebracht stond op pg. 29 vermeld "Meierijstad werkt aan een verbindingsweg N279 — bedrijventerreinen Veghel-Zuidwest als extra infrastructuur". In de voorliggende ontwerp-mobiliteitsvisie is, naast het feit dat er sprake is van verbreding van de A50 naar 2 x 3 rijstroken, op de kaart op pg. 49 een parallelweg A50 /ontsluitingsweg bedrijventerrein de Dubbelen voor onze huizen langs en door het Wijboschbroek ingetekend. Dit zal een enorme aantasting zijn van onze woon- en leefomgeving en daarmee voor onze gezondheid. Wij tekenen dan ook bezwaar aan tegen zowel een eventuele verbreding van de A50 in westelijke richting alsmede de ontsluiting van de Dubbelen op de nu ingetekende manier.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijze 35.2
36.2	*Zienswijze*
	Onduidelijk is wat de kwaliteitsverbetering Veghelsedijk fietsroute inhoudt, hoe deze staat in verhouding tot de voorziene parallelweg A50 waar 80km is toegestaan ter ontsluiting van de Dubbelen en met het feit dat u aangeeft dat de Veghelsedijk ook bestemd is voor landbouwverkeer om de Eerdsebaan te ontzien. Omdat eventuele consequenties van deze kwaliteitsverbetering voor ons als bewoners van de Veghelsedijk nu niet zijn te overzien tekenen wij bezwaar aan tegen de voorgenomen kwaliteitsverbetering tot ons, als direct belanghebbende omwonenden, duidelijk wordt verschaft en wij kunnen vaststellen dat onze woon- en leefomgeving door deze kwaliteitsverbetering niet verslechtert.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijze 35.4
36.3	*Zienswijze*
	Wij moeten wij als direct belanghebbende omwonenden van de Veghelsedijk vaststellen dat wij op geen enkele wijze zijn geïnformeerd noch betrokken bij de totstandkoming van deze ontwerp-mobiliteitsvisie. Wij vernemen dan ook graag van u wie als belanghebbende bewoners in de doelgroepgerichte focusgroepen en de gemixte werkateliers – namens ons - hebben geparticipeerd.
	Reactie

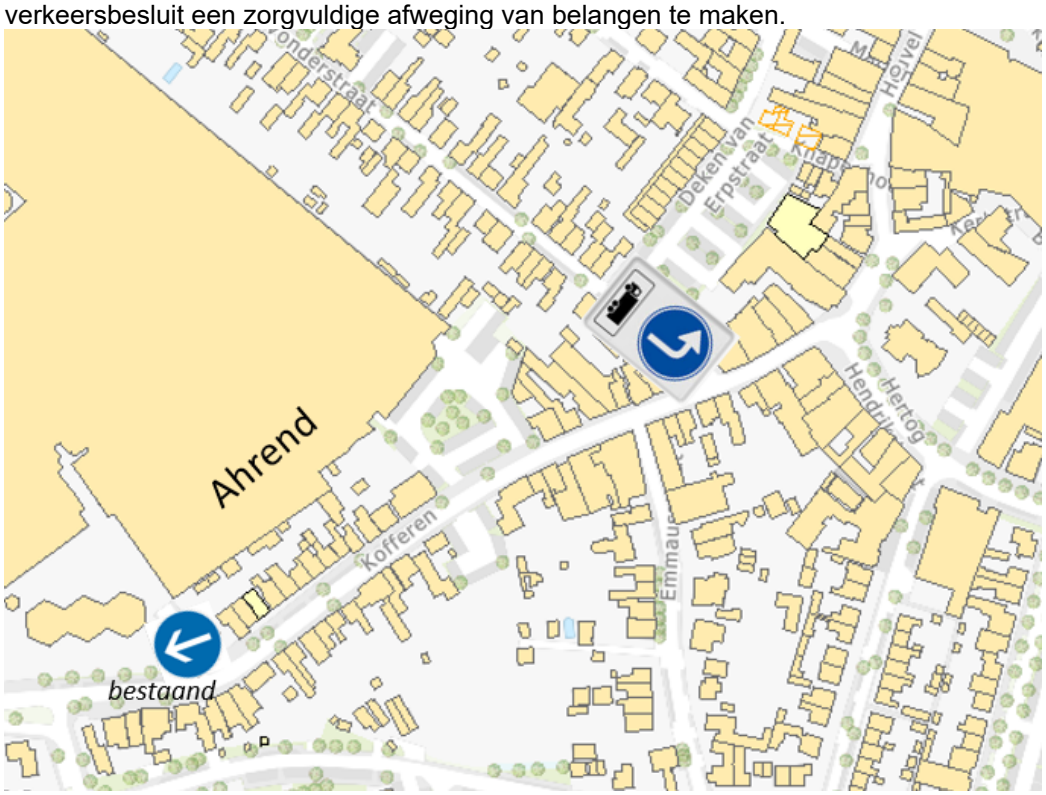
	Met de gemeenteraad zijn afspraken gemaakt over de participatie in de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad. Hierover is gesproken tijdens een openbare beeldvormende avond. Met de gemeenteraad is afgesproken dat we organisaties als dorps- en wijkraden uitnodigen voor focusgroepen en werkateliers. Bewoners zijn geraadpleegd via de mobiliteitsenquête. Verder kan een ieder een zienswijze geven op de visie. De visie is een kader voor nadere uitwerking in bijvoorbeeld ruimtelijke plannen of uitvoeringsplannen. Dan wordt opnieuw goed bekeken wie in het vervolgproces (bij de uitwerking van projecten en plannen uit het uitvoeringsprogramma van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad) wordt betrokken en hoe dit plaatsvindt.
	Indiener 37 namens bewoners Kofferen eo
37.1	*Zienswijze*
	Onlangs hebben wij aandacht gevraagd voor het sluipverkeer door het centrum van Sint-Oedenrode van vrachtwagens, maar daarnaast ook ander gemotoriseerd verkeer. Wat daarbij zeker nog vermeld moet worden, en wat zeker van groot belang is, het volgende. Om het gemotoriseerd verkeer in het centrum te weren is er destijds een oostelijke en zuidelijke randweg aangelegd in de gemeente Sint-Oedenrode. Het volgende is echter de realiteit. Komende vanaf Veghel of Eindhoven over de A50 is via de navigatie naar de Ahrend fabriek in het Kofferen zowel de snelste als de kortste route dwars door het centrum heen, in het beste geval via de Hertog Hendrikstraat maar veelal achter door via de Deken v Erpstraat. Letterlijk wordt bij de Rotonde Nijnselseweg/Oostelijke Randweg deze randweg volledig genegeerd in de navigatie. Deze afslag wordt gewoon overgeslagen Dit is voor mij echt onbegrijpelijk en al jarenlang gaande. Komende vanuit Schijndel, zelfde bestemming Ahrend fabriek geeft de navigatie zelfs nog een andere route aan, dwars door een woonwijk. Alle aanliggende straten zijn absoluut ongeschikt om dit enorme verkeer dat zich dwars door het centrum heen een baan wringt naar een bestemming. Gevaarlijk, vervuilend en absoluut niet van deze tijd om dit verder te accepteren. Het lijkt mij de hoogste tijd om het centrum van Sint-Oedenrode gebruiksvriendelijk voor het langzame verkeer en vooral schoner te maken door doeltreffende maatregelen te nemen.

	Een aantal bewoners van het kofferen ervaren steeds meer overlast van het steeds drukker wordende gemotoriseerd verkeer in het centrum van Sint Oedenrode, met name het vrachtverkeer. Naast dat er in veel gevallen veel harder gereden wordt dan de toegestane 30 km per uur, wordt ook de doelstelling om verkeer om het centrum heen over de Zuidelijke randweg te leiden niet gehaald. Aangezien de ge- en verboden te wensen over laten doorkruisen er dagelijks tientallen vrachtwagens het centrum en vermijden daarbij zoveel mogelijk de randwegen. Vanuit de rotonde Hambrug, via de Deken van Erp straat naar de Ahrend fabriek is het een dagelijks komen en gaan van vrachtwagens, maar ook vrachtwagens van andere winkels (Jumbo, Brekelmans) maken onnodig gebruik van deze route. Ook de route door de Hertog Hendrikstraat naar de Ahrend wordt veelvuldig gebruikt. Men heeft hier in deze smalle straatjes niets te zoeken, maar de navigatie geeft dit blijkbaar wel zo aan. De zuidelijke randweg is niet de kortste route. Er wordt overlast ervaren van geluid, uitstoot en trillingen die scheuren in de gevels veroorzaken. Hier zijn al diverse malen meldingen van gemaakt bij de gemeente, maar dit heeft de situatie niet doen veranderen. Daarnaast hebben de vrachtwagens ook al diverse malen zware schade toegebracht aan auto's, overkappingen, dakranden van huizen en lantaarnpalen die omver gereden zijn. Het is wachten op menselijk leed. Er is opnieuw een klacht bij de gemeente Meijerijstad ingediend en er werd het advies gegeven om dit als input te geven voor het concept "Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad" (zie website van de gemeente voor meer info). Dit kan tot uiterlijk 27 juli 2021. Wij willen graag nu van ons laten horen om straks een veiligere, rustigere en schonere woonomgeving te hebben. Een oplossing zou kunnen zijn dat er een vrachtwagen verbod komt tussen Café 't Kofferen richting het centrum en bij de hoek Hoge Vonderstaat- Kofferen richting de Ahrend. Het vrachtverkeer kan dan niet meer via de te smalle wegen van de ene naar de nadere kant van het centrum en komt alleen daar waar men moet zijn.
	Reactie
	De hoeveelheid (vracht)verkeer in het centrum van Sint-Oedenrode is het gevolg van de stedenbouwkundige structuur van het centrum met functies als winkels, horeca, bedrijven en woningen en de ligging van de parkeerplaatsen. Verkeer is hierbij de afgeleide van de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum. Alternatieven als het uitplaatsen van bedrijven of winkels uit het centrum of het verplaatsen van parkeerplaatsen uit het centrum naar gebiedsontsluitingswegen, zitten op dit moment niet in de planvorming van ruimtelijke visies.  *huidige situatie met verplichte rijrichting vanaf Ahrend (Kofferen 60C/D)* De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad heeft maar zeer beperkt invloed op de hoeveelheid (vracht)verkeer in het centrum van Sint-Oedenrode. Goede alternatieve routes zijn er niet gezien de ligging van de functies in een verblijfsgebied en de ligging van de parkeerplaatsen. Op dit moment staat bij de uitrit van Ahrend aan Kofferen 60 C/D al een bord éénrichtingsverkeer rechtsaf. Verder staat bij de Hertog Hendrikstraat en Leunestraat een verbod voor doorgaand vrachtverkeer. De overlast wordt echter veroorzaakt door vrachtverkeer met een bestemming in het gebied. Alternatieve routes voor het vrachtverkeer met herkomst of bestemming Ahrend wat nu rijdt via de Borchmolendijk-Deken van Erpstraat-Hoge Vonderstraat-Kofferen zijn de routes:

- via de Hertog Hendrikstraat
- via de Oostelijke Randweg, Zuidelijke Randweg, Neulestraat, Boskantseweg, Leunestraat

Ook voor de alternatieve routes geldt dat ze door verblijfsgebied gaan.

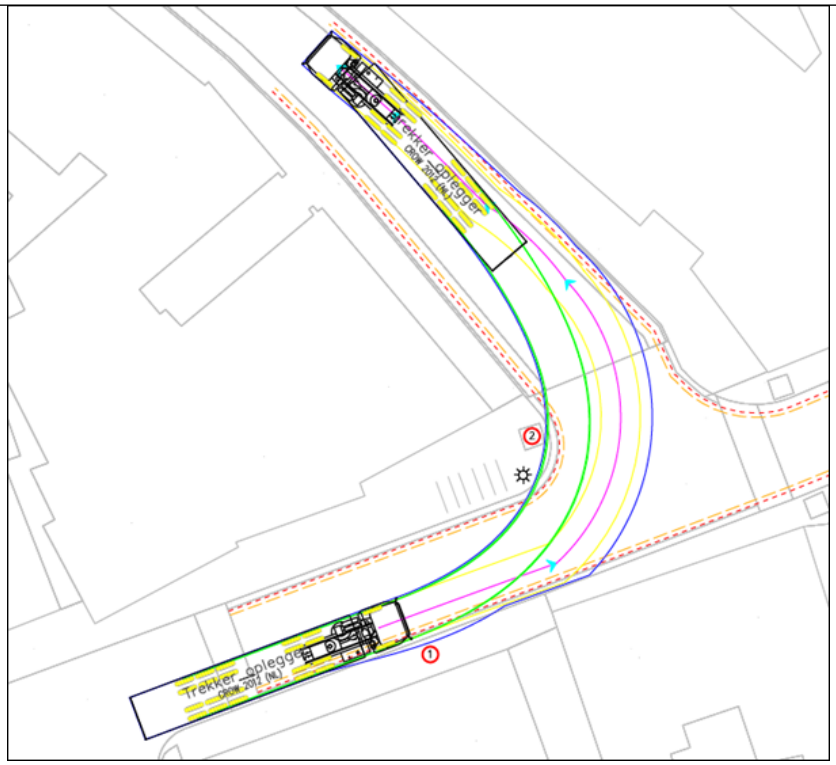
Omdat Kofferen een zeer smalle straat is en de bocht Hoge Vonderstraat-Kofferen lastig te nemen is voor een vrachtauto (zie rijcurve hieronder) lijkt het instellen van een verplichte rijrichting voor vrachtautoverkeer in de Hoge Vonderstraat wenselijk. Vrachtverkeer afkomstig van Ahrend locatie Hoge Vonderstraat 49 moet dan rijden via de Hertog Hendrikstraat. De verwachting is dat de maatregel beperkt effect heeft. Immers in de huidige situatie geldt al een verplichte rijrichting voor het (vracht)verkeer afkomstig van Ahrend locatie Kofferen 60 C/D. Verder geldt dat de politie en BOA's geen personele capaciteit hebben om de verplichte rijrichting voor vrachtverkeer te handhaven.
Ons voorstel is om een ontwerp verkeersbesluit te nemen en voor het definitieve verkeersbesluit een zorgvuldige afweging van belangen te maken.



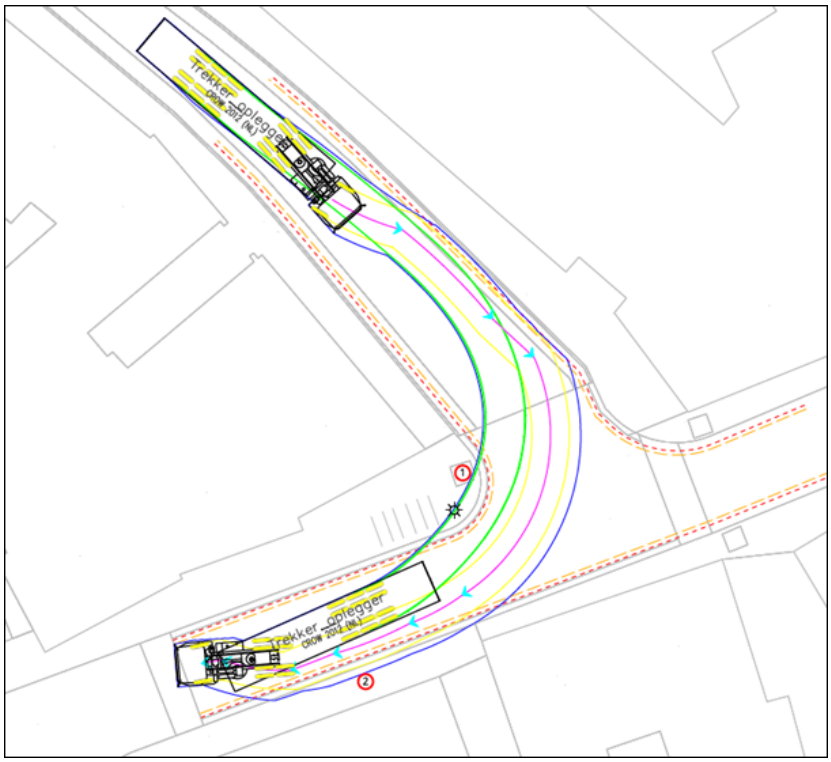
Voorstel verplichte rijrichting vrachtauto's Hoge Vonderstraat; nader te onderzoeken

Op de volgende bladzijde zijn de rijcurves opgenomen van een trekker met oplegger voor de rijrichtingen:
- Kofferen linksaf naar Hoge Vonderstraat
- Hoge Vonderstraat rechtsaf naar Kofferen

Conclusies zijn:
- Kofferen linksaf Hoge Vonderstraat: Bij insturen van de bocht komt een trekker met oplegger in de buitenbocht over het trottoir van de Kofferen. Bij het inrijden van de Hoge Vonderstraat komen de wielen van de oplegger in de binnenbocht 40 cm over het trottoir
- Hoge Vonderstraat rechtsaf Kofferen: Wanneer bij het inrijden van de Kofferen in de buitenbocht de overschrijding van het trottoir wordt geminimaliseerd, komen de wielen van de oplegger in de binnenbocht over het trottoir. Hierbij worden in de rijcurve de lantaarnpaal en het eerste fietsenrek geraakt. In de buitenbocht komt de linker voorzijde van de cabine over het trottoir. Het linker voorwiel raakt de stoepband.



Rijcurve Kofferen-Hoge Vonderstraat, inclusief conflicten



Rijcurve Hoge Vonderstraat-Kofferen, inclusief conflicten

	Indiener 38
38.1	*Zienswijze*
	Bij deze wil ik een zienswijze indienen op de (concept) Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad. De ambities ten aanzien van veiligheid van voetgangers en fietsers kan ik onderschrijven, duurzame bereikbaarheid door meer ruimte voor fietsers en openbaar

	vervoer eveneens. Ik lees ambities ten aanzien van leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Dat winkels en bedrijven bereikbaar zij en bevoorraad worden is evident, maar ik mis enkele consequenties en maatregelen die daarbij horen ten aanzien van auto's en rijgedrag. Als ik de ambities lees en vergelijk met de praktijk, mis ik het ontmoedigen van autoverkeer
	Reactie
	Uit de bijeenkomsten met belangrijke betrokkenen is gebleken dat draagvlak voor het ontmoedigen van het autoverkeer door het autoverkeer te belemmeren ontbreekt. Zo is er bijvoorbeeld geen draagvlak voor invoering van betaald parkeren. Daarom wordt in de visie ingezet op het stimuleren van alternatieven voor het autoverkeer, het vergroenen van het autoverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid.
38.2	*Zienswijze*
	In het centrum van Sint-Oedenrode ervaar ik: - veel autoverkeer, dat vaak meer dan 30 km/uur rijdt; - vrachtverkeer dat dwars door het centrum de weg zoekt naar een bestemming aan de andere kant van het centrum of een ander dorp; - terrassen en stilstaande auto's op stoepen en rijweg, zodat voetgangers en fietsers op de rijbaan moeten uitwijken; - veelvuldig en luidruchtig laden en lossen met draaiende motoren; - in de rustiger avonduren optrekkende motoren en auto's zowel naar als uit het centrum. Dit zorgt voor onveilige situaties voor voetgangers en fietsers, veel geluidsoverlast en stank. De fysieke ruimte is beperkt, dus daar horen ook keuzes bij. Ik mis concrete maatregelen rond de wegen met 30 km/uur. In de risicoanalyse komt dit in 2 thema's terug maar ik mis concrete acties om ongelukken en snelheidsovertredingen te verminderen. Als er geen kantmarkering of fietsvoorzieningen worden ingezet, zijn snelheidsbeperkingen des te belangrijker. Als er bovendien sprake is van een (potentieel) hogere snelheid op de Randweg en herinrichting van de Markt, mis ik de samenhang. Ik denk dat er eenvoudig ingezet kan en moet worden op: - vertragen van autoverkeer (wegversmalling, signalering, snelheidsmetingen & boetes); - het stimuleren van gebruik van de Randweg (bewegwijzering, controles); - Bemoeilijken van (vracht)verkeer door het centrum (verbodsborden, invloed inzetten voor een andere voorkeursroute in routeplanners). Gedragsverandering hangt samen met ervaren van (on)gemak: minder ruimte voor de auto bevordert de overstap naar duurzamere alternatieven. Daarom mijn verzoek om in het kader van duurzame mobiliteit het autoverkeer op 30 km-wegen met concrete ingrepen in te dammen.
	Reactie
	De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een kader voor nadere uitwerking in bijvoorbeeld inrichtingsplannen. De visie bevat dan ook geen maatregelen als wegversmallingen en drempels. Wel bevat de visie maatregelen als het beter afstemmen van de vormgeving op taak en gebruik van een weg. In het uitvoeringsprogramma zijn diverse verkeersveiligheidsprojecten opgenomen. Deze projecten worden nader uitgewerkt in afstemming met betrokkenen zodra daar geld voor beschikbaar is gesteld. Ten aanzien van controle van snelheidsovertredingen door de politie zijn de mogelijkheden zeer beperkt. In het Integraal veiligheidsplan Meierijstad geeft de gemeenteraad van Meierijstad prioriteit aan de thema's ondermijning, verbinding zorg en veiligheid (aandacht voor kwetsbare groepen zoals personen met verward gedrag, jeugdoverlast en jeugdcriminaliteit, mensenhandel/arbeidsuitbuiting en polarisatie/radicalisering), woninginbraken, overvallen en straatroven en informatieveiligheid. In het centrum van Sint-Oedenrode staan reeds verbodsboden voor vrachtverkeer uitgezonderd bestemmingsverkeer. Veel vrachtverkeer zal echter een bestemming hebben in het centrum van Sint-Oedenrode. Dit heeft te maken met de stedenbouwkundige structuur van het centrum met functies als winkels, horeca,

	bedrijven en woningen en de ligging van de parkeerplaatsen. Verkeer is hierbij de afgeleide van de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum. Alternatieven als het uitplaatsen van bedrijven of winkels uit het centrum of het verplaatsen van parkeerplaatsen uit het centrum naar gebiedsontsluitingswegen, zitten op dit moment niet in de planvorming van ruimtelijke visies (zie ook reactie bij zienswijze 37.1). We willen het gebruik van de Randwegen stimuleren door het verhogen van de maximum snelheid op de Noordelijke Randweg en Oostelijke Randweg. Het effect op het verkeer in de Hertog Hendrikstraat zal echter beperkt zijn omdat het verkeer in de Hertog Hendrikstraat voornamelijk bestemmingsverkeer voor het centrum is.
	Indiener 39
39.1	*Zienswijze*
	Het aantal verkeersbewegingen in de Hertog Hendrikstraat lijkt afgelopen jaar aanzienlijk te zijn toegenomen. In het verleden zijn hier vaker verkeerstellingen gedaan en ik zou graag weten wat de aantallen op dit moment zijn. Naast de vele personenauto's maken massa's zware vrachtauto's gebruik van onze woonstraat. Dit wordt nog vele malen verergerd doordat u het vrachtverkeer naar en van Ahrend/Oda toestemming heeft gegeven om dwars door het centrum over de Hertog Hendrikstraat de meubelinventaris vanuit het noorden van het land naar Sint-Oedenrode te vervoeren. Dit is in strijd met alle in het verleden gemaakte afspraken. Waarom hebt u de bewoners niet tevoren geïnformeerd over de enorme overlast, die zou gaan plaatsvinden. U doet dat wel bij het herinrichten van de rotondes, maar hier laat u niets weten. Zelfs nu de werkzaamheden aan de Boskantseweg achter de rug zijn, blijft het vrachtverkeer door de Hertog Hendrikstraat rijden. Het fijnstofgehalte was rond de eeuwwisseling in de Hertog Hendrikstraat te hoog. Ik wil graag weten of dit fijnstofgehalte nu zodanig hoog is, dat u tot andere maatregelen zult moeten komen. Verder vrezen wij de toekomst met een nieuwe Albert Heijn. Krijgen wij op dit moment het vrachtverkeer nadat bij AH is gelost (6x per dag), straks krijgen wij het vrachtverkeer wat richting AH gaat om te lossen. Dit vrachtverkeer (grotere winkel, dus frequenter verkeer) moet dan het complete kwetsbare centrum passeren Hertog Hendrikstraat-Heuvel, heringerichte Markt en de Borchmolendijk. Dit kunt u in onze ogen alleen maar toestaan als er een zeer forse vermindering van het vrachtverkeer en personenautoverkeer heeft plaats gevonden. Ik reken erop dat u verkeerstellingen doet en fijnstofmetingen. Daarna zien we verder.
	Reactie
	U vraagt naar de intensiteiten van het verkeer op de Hertog Hendrikstraat. Van de Hertog Hendrikstraat hebben we geen recente verkeerstellingen. Het regionaal verkeersmodel geeft nabij uw woning een verkeersintensiteit van circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. U vraagt om fijnstofmetingen te doen. Wij zien geen aanleiding voor een meting omdat de concentraties ruimschoots binnen de grenswaarden liggen volgens de NSL-monitoringstool. NSL staat voor Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Verder geldt dat het autoverkeer de afgelopen decennia een stuk schoner is geworden en de verwachting is dat deze ontwikkeling in de toekomst doorgaat. Denk aan schonere motoren en elektrificatie. U refereert in uw zienswijze aan de komst van de nieuwe Albert Heijn. Voor het geven van een zienswijze op de komst van de nieuwe Albert Heijn en beroep- en bezwaarmogelijkheid hiertegen verwijs ik u naar de ruimtelijke procedure. Zie verder de reacties op zienswijzen 37.1 en 38.1.
	Indiener 40 buurtvereniging Vressel
40.1	*zienswijze*

	Wordt de Vresselseweg meegenomen in de mobiliteitsvisie als risicogebied waar extra onderzoek nodig is? Als dit nog niet zo is, zouden wij willen vragen dit als gemeente mee te nemen/toe te voegen. Dit omdat: - er ontzettend hard gereden wordt door ook veel zwaar wegverkeer. - de Sonseweg is aangepast. De 'snellere' route van Son en Breugel naar Nijnsel/Mariahout is nu de Vresselseweg - de Vresselseweg met de Vresselse hut, OLAT wandelingen, (mountainbike) routes in het Vressels bos, fietsenknooppuntenroutes een drukbezochte plek is door fietsers en voetgangers, ook vaak met (kleine) kinderen. Dit recreatief verkeer ervaart echt hinder en gevaarlijke situaties van het (vracht)autoverkeer. Wij als buurtvereniging zouden graag onderzocht zien worden hoe we een veilige straat krijgen, waar meer ruimte is voor fietsers en wandelaars.
	reactie
	De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is een visie met uitvoeringsprogramma. De visie is een kader voor nadere uitwerking in bijvoorbeeld inrichtingsplannen en gaat dus bijvoorbeeld niet over een drempel in een straat. Voor de Vresselseweg is nagegaan of de vormgeving van de weg is afgestemd op de taak en functie van de weg. De Vresselseweg is in de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad opgenomen als een 60 km/u-weg (erftoegangsweg buiten de kom). De weg is niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de visie omdat: - de weg reeds is ingericht als een 60 km/u-weg (smalle weg met fietssuggestiestroken, bebording en markering conform een 60 km/u-weg) en snelheidsremmers op alle verharde zijwegen) - de weg uit de ongevallenanalyse, risicoanalyse verkeersveiligheid en mobiliteitsenquête niet als knelpunt naar voren is gekomen Wel blijkt dat de Vresselseweg in het onderhoudsprogramma wegen voor de komende jaren is opgenomen. In het kader van onderhoudswerkzaamheden wordt nagegaan of uw wensen in dit werk meegenomen kunnen worden. Verder geldt dat in de visie geld is opgenomen voor kleinschalig voorzieningen (zie pagina 78 nummer 6.2). We zullen in de toelichting opnemen dat ook kleinschalige verkeersvoorzieningen als snelheidsremmers hier onder kunnen vallen.
	Indiener 41
41.1	*Zienswijze*
	In het algemeen: Als ik de ambitie lees op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid worden deze niet vertaald in maatregelen en/of ontwerpuitgangspunten. Zo worden netwerken van elkaar gedefinieerd maar er is geen integrale afweging van wat we belangrijk vinden. Heeft fietsveiligheid een prioriteit boven de rijsnelheid van auto of kan je een fietsnetwerk combineren met het landbouwverkeer. Zo ja aan wie geef je dan prioriteit? Door geen keuzes te maken verandert (en verbetert) er niets. Op basis van je ambitie zou je die keuze kunnen maken maar dat lees ik niet terug.
	Reactie
	De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad bevat een adaptief uitvoeringsprogramma met maatregelen en projecten waar we de komende jaren mee aan de slag willen gaan. In dit uitvoeringsprogramma zijn de ambities en opgaven vertaald in maatregelen (lobby, pilot, onderzoek of investering). Hiermee is al een prioritering gegeven. De visie is een kader voor uitwerking in bijvoorbeeld een herinrichtingsplan. Bij de uitwerking worden de verschillende belangen afgewogen en worden keuzes over de te treffen maatregelen gemaakt. Dat is maatwerk. De wegcategorie, plek in het fiets- en openbaar vervoernetwerk biedt een kader voor de maatregelen. Aan bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg hangen andere inrichtingseisen dan aan een erftoegangsweg. Een erftoegangsweg met een busroute heeft andere inrichtingseisen dan een erftoegangsweg zonder busroute.
41.2	*Zienswijze*

	Paragraaf 7.2: De wegcategorisering laat zien waar we het autoverkeer willen hebben. Alles met een ETW1, GOW of STW label heeft een verkeersfunctie. Er is geen functie die aangeeft waar we autoverkeer liever niet willen hebben en waar lopen en fietsen een prioriteit heeft. Daarom wil ik pleidooi houden om 'Leefstraat', 'Schoolzone', 'Winkelstraat' of desnoods de in onbruik geraakt 'woonerf' op te nemen als categorie. Deze straten staan in het teken van lopen en fietsen en waar de auto te gast is of wordt geweerd. Dit past zowel in de ambitie van Leefbaarheid als Verkeersveiligheid. De categorie ETW2 is te algemeen omdat het geen houvast geeft om duidelijke keuzes te maken. Dit zie je in de praktijk met alle problemen rondom bijvoorbeeld schoolzones.
	Reactie
	Straten als winkelstraat, leefstraat, schoolzone, woonerf maar ook fietsstraten vallen onder de wegcategorie erftoegangsweg type 2. We sluiten hiermee aan bij de wegencategorisering van Duurzaam Veilig. Binnen Duurzaam Veilig kennen we geen wegencategoriën als woonerf, winkelstraat, leefstraat, schoolzone en fietsstraten. Dit betekent niet dat bepaalde gebieden of locaties geen extra aandacht kunnen krijgen. We bieden maatwerk binnen de wegcategorie erftoegangsweg. Het gaat dan om inrichtingsprincipes die we toepassen in specifieke gebieden of op specifieke locaties zoals schoolomgevingen of woonstraten met zeer veel fietsverkeer (waar de auto te gast is). U noemt de problemen rondom scholen. Ons streven is “Prettig verkeer rond de school”. Om dit te bereiken is beweging van vele betrokkenen nodig: - school en schoolbestuur - (groot)ouders, verzorgers, kinderen - bewoners - gemeente Dit vereist maatwerk. Samen bepalen we welke beweging moet worden gemaakt, wie die beweging moet maken en welke instrumenten worden ingezet. Ervaringen zijn dat fysieke maatregelen in een schoolomgeving een beperkt effect hebben. Fysieke maatregelen als het instellen van een parkeerverbod of schoolzone worden alleen getroffen als op de scholen goede afspraken worden gemaakt over het haal- en brenggedrag en wordt ingezet op verkeerseducatie. Wij stimuleren dat scholen meedoen met het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL).
41.3	*Zienswijze*
	Voor fietsers zijn het snelheidsverschil en massaverschil de grootste factor van onveiligheid. De ambitie op verkeersveiligheid wordt hier niet vertaald in een duidelijke keuze hoe om te gaan met zgn 'grijze wegen'. Als verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers echt belangrijk is dan moet je ook durven kiezen om op wegen waar je geen veilige vrijliggende voorzieningen kan maken voor langzaam verkeer, de snelheid van het autoverkeer beperkt tot 30km/u. Voor de volgende grijze wegen moet de keuze van wegcategorie worden heroverwogen zoals de Iepenlaan in Veghel en Kerkstraat e.o. in Erp.
	Reactie
	De voorzieningen voor fietsers op wegen als Iepenlaan in Veghel en Kerkstraat in Erp zijn inderdaad beperkt. Op dit moment hebben we ervoor gekozen om deze wegen aan te duiden als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur. Dit vanwege de functie en het gebruik van de weg en het verschil met de omliggende wegen en de beperkte mogelijkheden om een lagere snelheid af te dwingen. Op dit moment speelt de discussie in Nederland over 30 km/u in de kom. Mogelijk dat met de nieuwe inzichten en mogelijkheden later een andere afweging wordt gemaakt. Voorbeeld is intelligente snelheidsadaptie (isa) waarmee kan worden afgedwongen dat het (vracht)autoverkeer zich houdt aan de maximum snelheid.
41.4	*Zienswijze*
	Paragraaf 7.3: Suggestiestroken zijn geen fietsvoorzieningen. Ze staan ook wel bekend als 'schaamstroken' omdat er geen keuze wordt gemaakt. Voor fietsers verbetert het niet op het gebied van verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld: geparkeerde voertuigen op suggestie stroken leveren gevaarlijke situaties op voor fietsers. Als de gemeente haar

	ambitie op het gebied van verkeersveiligheid waar wil maken moet je hier kiezen om alleen fietsstroken toe te passen van minimaal 1,7 meter breed zoals in de geactualiseerde ontwerpwijzer voor fietsverkeer is opgenomen. Als het niet kan worden gerealiseerd dan moet je de wegcategorie heroverwegen.
	Reactie
	Wens is inderdaad om voldoende brede fietsstroken in plaats van fietssuggestiestroken toe te passen vanwege verkeersveiligheid. We passen de kwaliteitseisen fietsroutes hierop aan.
41.5	*Zienswijze*
	Deelprogramma 2. Leefbaar Meierijstad Bijna alle maatregelen staan in het teken van verkeersveiligheid. Leefbaarheid gaat echter ook over overlast (lucht, geluid, kwaliteit openbare ruimte) als gevolg van verkeer. Waar zijn de maatregelen die het gebruik van autoverkeer, die bijvoorbeeld zowel herkomst als bestemming binnen de kom hebben, tegen gaan? Ik pleit daarom voor meer sturende maatregelen die doorrijdbaarheid van de kernen beperken of op z'n minst een onderzoek daar naar.
	Reactie
	In de visie zijn maatregelen opgenomen die het fietsgebruik en gebruik openbaar vervoer, als alternatieven voor de auto, stimuleren. Voor meer sturende maatregelen om het autoverkeer te beperken, zoals invoering betaald parkeren, is op dit moment geen draagvlak. Mocht er in de toekomst wel draagvlak komen voor sturende maatregelen om het autoverkeer te beperken, dan nemen we dit op in het adaptieve uitvoeringsprogramma.
	Indiener 42
42.1	*Zienswijze*
	In paragraaf 6.6 staat op bladzijde 39 dat er geen asfalt 'opgeofferd' kan worden voor vrijliggende OV-infrastructuur. Mijn reactie hierop is tweeledig: - Wat een goede prikkel voor de automobilist om de bus eens te proberen, als de bus voorbij zoeft op zijn eigen rijbaan. - De vrijliggende rijbaan kan wellicht gedeeld worden met vrachtverkeer.
	Reactie
	Voor BRT is vrijliggende infrastructuur voor de bus wenselijk. In het kader van de toekomstvisie openbaar vervoer zal een nadere verkenning plaats moeten vinden hoe BRT goed wordt ingepast. Mogelijk dat één van de opties het combineren van vrijliggende infrastructuur voor de bus met vrachtverkeer is. Uit verkeersberekeningen is gebleken dat met de komst van BRT de afname van het (vracht)autoverkeer op de Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg door Veghel beperkt is.
	Indiener 43
43.1	*Zienswijze*
	Met vreugde heb ik gelezen over het plan om een mobiliteitsvisie te gaan opstellen. Inderdaad maak ik me ook zorgen over de veiligheid, leefbaarheid en gezondheid in de kleine kernen. Over de fietsroutes tussen de kernen Schijndel en Olland wil ik graag het volgende aan u laten weten. Zowel de Schootsedijk als de Hofstad vind ik als fietser erg gevaarlijk. Langs de weg de Hofstad/Scheidingsweg, richting Schijndel vanuit Olland, is het flink stof en zand happen, doordat de auto's elkaar passeren op de smalle weg. Op deze wegen is zeer veel vrachtverkeer, dat door deze route te nemen de kern van Schijndel ontwijkt. Ook de schoolgaande jeugd en de recreatieve fietser moeten vaak flink uitwijken op deze smalle wegen. Veel gemeentes leggen nieuwe wegen aan met aan beide zijde plaats voor de fietsers gemarkeerd met een andere kleur, een goede oplossing. Een snelheidsbeperking zou ook meer rust geven aan de vele fietsers. Hopelijk neemt u deze wegen ook extra onder de aandacht.
	Reactie

	Hoewel volgens de visie geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn op de Schootsedijk, zullen we bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan de weg nagaan of het wenselijk is de rode fietssuggestiestroken, die nu liggen tussen N637 en Zwembadweg, door te trekken naar Olland. Zo ontstaat dan een uniform wegbeeld. Op de weg liggen al snelheidsremmers op alle kruisingen. Het treffen van maatregelen op Hofstad als het verbreden van de weg of het aanleggen van fietsvoorzieningen) heeft voor ons geen prioriteit gezien de functie van de weg voor het autoverkeer (erftoegangsweg, type 2), het fietsverkeer (geen onderdeel van fietsnetwerk) en openbaar vervoer (geen onderdeel van netwerk openbaar vervoer) en de beperkte hoeveelheid verkeer. Bij werkzaamheden aan de weg of riolering in het kader van onderhoudswerkzaamheden zal worden nagegaan of en welke aanvullende maatregelen wenselijk zijn.
	Indiener 44
44.1	*Zienswijze*
	Ik mis (een résumé van) de bewonersbijdragen uit buurt- en wijkraden.
	Reactie
	Het resultaat van de focusgroep dorps- en wijkraden is opgenomen in hoofdstuk 13 bijlage A. In bijlage 13 zijn ook de verslagen van de werkateliers, waaraan ook dorps- en wijkraden hebben deelgenomen, opgenomen.
44.2	*Zienswijze*
	Ik mis de resultaten van verkeerstellingen en verkeersprognoses voor de Burgemeester de Kuijperlaan.
	Reactie
	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad zijn geen tellingen opgenomen.
44.3	*Zienswijze*
	Ik mis de impact van de verkeersopwekking van de voorziene nieuwe woningbouwprojecten in o.a. en met name het Kloosterkwartier
	Reactie
	Voor het bepalen van knelpunten is onder andere gebruik gemaakt de uitkomsten uit het regionaal verkeersmodel. Dit verkeersmodel is ook gebruikt voor het doorrekenen van de scenario's. In het regionaal verkeersmodel zijn ruimtelijke ontwikkelingen als woningbouw Kloosterkwartier opgenomen.
44.4	*Zienswijze*
	Ik mis inzicht in de 'modal trip': verdeling vracht/personenverkeer; verdeling doorgaand/wijkverkeer.
	Reactie
	In hoofdstuk 10/bijlage 2 is op pagina 110 de verdeling over vervoerwijzen in Meierijstad opgenomen.
44.5	*Zienswijze*
	Ik mis een paragraaf over handhaving: snelheid; toelaatbaarheid (doorgaand) vracht- en landbouwverkeer; eenrichtingsverkeer
	Reactie
	In de concept visie is handhaving nu alleen in de bijlagen genoemd. Bij de uitwerking van projecten speelt handhaving een rol. Bijvoorbeeld bij de aanpak van schoolomgevingen. BOA's dragen hierin, op projectbasis, ook aan bij. Voorbeeld is de actie Wees een Parkeerheld waarbij BOA's de klas in gaan om leerlingen en ook ouders door middel van een korte presentatie bewust te maken van onveilige situaties die kunnen ontstaan door verkeerd parkeren rondom scholen. Vervolgens zijn er bonnenboekjes beschikbaar voor de leerlingen die op zoek gaan naar 'parkeerhelden' en 'parkeerschurken'. De mogelijkheid voor handhaving op verkeersovertredingen door de politie is beperkt vanwege de geringe personele capaciteit. De inzet van de politie wordt afgestemd op regionale en gemeentelijke prioriteiten. De gemeentelijke prioriteiten zijn opgenomen in het Integraal VeiligheidsPlan (IVP). In het IVP Meierijstad is prioriteit gegeven aan de thema's ondermijning, verbinding zorg en veiligheid

	(aandacht voor kwetsbare groepen zoals personen met verward gedrag, jeugdoverlast en jeugdcriminaliteit, woninginbraken, overvallen en straatroven, mensenhandel/arbeidsuitbuiting en polarisatie/radicalisering) en informatieveiligheid. We nemen in de visie een paragraaf op over handhaving.
44.6	*Zienswijze*
	In de documenten staat bij de overzichtskaart van de structuurvisie het icoon "autoverkeer naar buiten". Daaraan wordt op slechts twee plaatsen een voorzichtige uitwerking gegeven, een uitwerking zoals het bedrijfsleven die graag ziet. Maar de burgervisie is zeker zo belangrijk!
	Reactie
	Met autoverkeer naar buiten bedoelen we dat het autoverkeer van en naar de bedrijventerreinen zo snel mogelijk op de hoofdwegen A50 en N279 moet komen om overlast in de woongebieden te beperken of te voorkomen.
44.7	*Zienswijze*
	Ik zou daaraan nu reeds willen toevoegen dat een ontlasting van de diverse wijken (N.C.B.-laan, B. de Kuijperlaan, Gasthuisstraat, Spoorlaan, St Jansstraat etc.) van het centrum- en doorgaand (vracht en landbouw)verkeer mogelijk ruimtelijk te realiseren is via een ontsluiting over een klein deel van het voormalige spoorbaantraject.
	Reactie
	In de visie is geen nieuwe weg over het Duits Lijntje opgenomen ter ontlasting van de route N.C.B.-laan-Burgemeester de Kuijperlaan. Redenen zijn: - Als er knelpunten zijn wordt eerst nagaan of de vormgeving van een weg in overeenstemming is met de functie en gebruik van de weg. Als dat niet het geval is, treffen we maatregelen aan de vormgeving. Voorbeelden zijn aanleg van snelheidsremmers, bebording en markering. Onlangs zijn snelheidsremmende maatregelen aangelegd op de kruispunten met de Burgemeester de Kuijperlaan - Aanleg van nieuwe infrastructuur genereert extra autoverkeer. Dit is in tegenstelling met onze doelstelling om het autoverkeer te beperken. - Aanleg van nieuwe infrastructuur vergt ruimte en ruimte is schaars. Ten aanzien van het Duits Lijntje geldt dat het Duits Lijntje is aangewezen als ecologische verbindingszone. - Aanleg van nieuwe infrastructuur heeft ook negatieve effecten, bijvoorbeeld omdat het verkeer andere routes kiest en de kosten hoog zijn. - In de huidige situatie kiezen (vracht)auto's veelal de route over de erftoegangswegen N.C.B.-laan-Hoogstraat of N.C.B.-laan-Julianastraat- Hertog Janstraat-Burg. De Kuijperlaan-Gasthuisstraat-Wilgenstraat. In onze visie zou dit verkeer meer gebruik moeten maken van de gebiedsontsluitingswegen N279-Rembrandtlaan-Stadhuisplein of N279-Rembrandtlaan-Frans Halsstraat-Populierlaan. De herinrichting van de N279 en het verbeteren van de verkeerslichtenregelingen op de Rembrandtlaan dragen hieraan bij. Opvallend is dat in de mobiliteitsenquête en tijdens de focusgroepen en werkateliers de Burgemeester de Kuijperlaan niet als belangrijk verkeersknelpunt naar voren is gekomen.
	Indiener 45
45.1	*Zienswijze*
	In de 180 bladzijden tellende concept visie "Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad" was niets over de problematiek van de N.C.B.-laan te vinden. Er wordt enorm hard gereden. Vroeg of laat gaat dit een keer fout. Fietsers voelen zich onveilig. Fietsers worden nu gebruikt als menselijk schild om de snelheid van het autoverkeer te remmen.
	Reactie
	Wij hebben reeds geld gereserveerd om drempels aan te leggen in de N.C.B.-laan om de snelheid van het (vracht)verkeer te beperken en daarmee de veiligheid te verbeteren. Als bewoners het eens zijn met de maatregelen en de plek van de maatregelen leggen wij de drempels aan. Verder is ons streven dat er een goede, comfortabele fietsroute langs de Noordkade komt.