

Vrachtverkeer op de Rembrandtlaan

Onderzoek naar aanleiding van amendement

Gemeente Meierijstad

Vrachtverkeer op de Rembrandtlaan

Onderzoek naar aanleiding van amendement

Datum	14 juli 2017
Kenmerk	MYS001/Knn/0004.03
Eerste versie	7 juni 2017

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Meierijstad
Titel rapport	Vrachtverkeer op de Rembrandtlaan Onderzoek naar aanleiding van amendement
Kenmerk	MYS001/Knn/0004.03
Datum publicatie	14 juli 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	M. Willekens, A. van den Boogaart, B. Boselie, V. de Wit
Projectteam Goudappel Coffeng	N. Korsten, S. Spapens, P. Willems
Projectomschrijving	In een amendement bij de vaststelling van het bestemmingsplan Rembrandtlaan is een nader onderzoek gevraagd naar maatregelen die de hoeveelheid vrachtverkeer beperken.
Trefwoorden	Meierijstad, Veghel, Rembrandtlaan, N279, vrachtverkeer

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding van de studie	1
1.2	Het amendement	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Het proces	3
2.1	Het proces op hoofdlijnen	3
2.2	De N279	4
3	Verkeer op de Rembrandtlaan	6
3.1	Het verkeersonderzoek	6
3.2	De resultaten	7
4	De maatregelen	10
4.1	Totstandkoming maatregellijst	10
4.2	De voorgestelde maatregelen	11
4.3	Verkeerskundige beschouwing op de maatregelen	12
4.4	De inbreng van de stakeholders	15
5	Resumé	17
5.1	Een terugblik op de opgave	17
5.2	Conclusie en advies	20

Bijlagen

1	Amendement en motie
2	Resultaten verkeersonderzoek
3	Maatregelenlijst
4	Verkeerskundige beoordeling (indicatief)
5	Mening klankbordgroep
6	Reacties op eindconcept d.d. 28 juni

1

Inleiding

1.1 Aanleiding van de studie

De Rembrandtlaan is een van de hoofdverkeersroutes binnen Veghel. De weg vormt de ruggengraat in de ontsluiting van de aanliggende woonwijken en het centrum. De weg verbindt deze wijken via de Taylorbrug met de zuidwestelijk gelegen bedrijventerreinen en is een uitwisselpunt met de provinciale weg, de N279. Eind 2016 is het bestemmingsplan voor de herinrichting van de route en de woningbouw in de omgeving ervan vastgesteld. Bij de vaststelling is een amendement aangenomen waarbij om regulering van het vrachtverkeer wordt gevraagd. U heeft ons gevraagd om, samen met een Klankbordgroep, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om aanvullend op de infrastructuurle herinrichting maatregelen te nemen. De hoofdoverweging achter het amendement is het verleiden van vrachtverkeer naar andere routes.

De gemeente Meierijstad heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de overleggen met de Klankbordgroep te begeleiden. Daarnaast zijn de voorstellen verkeerskundige beoordeeld en is het proces vastgelegd in een rapportage.

1.2 Het amendement

Naar aanleiding van de beraadslagingen in de vergadering van de commissie Ruimte en Milieu van 13 oktober 2016 over het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan' is door de raad van Veghel (nu Meierijstad) een aantal amendementen en moties aangenomen. In bijlage 1 zijn deze integraal opgenomen. Binnen het kader van onderhavige studie zijn de volgende zinsneden van belang.

*Besluit toe te voegen aan de Toelichting, p22 onderaan:
Nadere overweging van het verwachte aantal vrachtwagenbewegingen, als afgezet tegen het vergrote belang van het gebied voor wonen of verblijf, geeft de raad reden om te benadrukken dat de Rembrandtlaan een gebiedsontsluitingsweg is van het wegennet voor personenauto-verkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en vrachtverkeer dat in de kern van Veghel moet zijn.
(uit: amendement nr. A1.a)*

Constateerend dat:

- *er veel vrachtverkeer vanuit Uden, Erp, Boekel en Gemert gebruik maakt van de Rembrandtlaan als snelste route naar de industrieterreinen de Dubbelen en Doornhoek;*
- *de Rembrandtlaan een zeer hoge verkeersbelasting heeft, met als gevolg veel fijnstof en geluidsoverlast.*

Overwegende dat:

- *de voorgestelde verkeersoplossingen in het voorliggende bestemmingsplan de overlastsituatie waarschijnlijk onvoldoende zal verbeteren;*
- *de raad na het openen van de A50 altijd de intentie heeft gehad om sluipverkeer en doorgaand verkeer te weren uit de bebouwde kom binnen onze gemeente;*
- *de raad meermalen heeft uitgesproken dat de Rembrandtlaan de functie van ontsluitingsweg van verkeer vanuit de kern Veghel naar industrieterrein de Dubbelen, Doornhoek en Kempkes moet krijgen.*

Draagt het college op:

- *De Rembrandtlaan de functie verkeersontsluitingsweg kern Veghel toe te kennen en hiervoor te onderzoeken hoe door middel van een vrachtwagenverbod, met uitzondering van het lokale bevoorradingsverkeer - vanaf de kruising met de Erpseweg en Populierenlaan tot en met de kruising met de Leest en de Verlengde Sluisstraat - en eventuele andere passende maatregelen.*
- *Te onderzoeken hoe voorkomen kan worden dat doorgaand vrachtverkeer gebruik gaat maken van alternatieve routes in de kern van Veghel.*

(uit: motie nr. M7)

1.3 Leeswijzer

In deze rapportage wordt ingegaan op het doorlopen proces en de resultaten. In hoofdstuk 2 zijn de doorlopen stappen beschreven. Het aanvullende verkeersonderzoek wordt in hoofdstuk 3 weergegeven. Het resultaat van het eerste overleg met de klankbordgroep is een lijst met ideeën (hoofdstuk 4). Deze maatregelen zijn verkeerskundig beoordeeld. Dit betreft een indicatieve beoordeling. Ook de deelnemers van de Klankbordgroep beoordelen de maatregellijst. In hoofdstuk 5 wordt een terugblik op de motie, het procesverloop en de resultaten gegeven. Dit hoofdstuk eindigt met een verkeerskundig advies.

2

Het proces

2.1 Het proces op hoofdlijnen

In figuur 2.1 is het doorlopen proces weergegeven. Op een aantal onderdelen wordt hierna kort ingegaan.



Figuur 2.1: Schematische weergave van het onderzoeksproces

Startoverleg Kernteam

Het Kernteam begeleidt vanuit de gemeente het proces en is (ambtelijk) opdrachtgever naar Goudappel Coffeng. In een startoverleg met het Kernteam is de onderzoekopgave toegelicht en afgekaderd. De onderzoekopgave is als volgt omschreven:

‘Onderzoek samen met een Klankbordgroep welke flankerende maatregelen mogelijk zijn om aanvullend op de infrastructurele herinrichting van de Rembrandtlaan te nemen, waardoor (vracht)verkeer verleid of gedwongen wordt alternatieve routes te rijden.’



Overleg Platform Ondernemend Meierijstad (POM)

Samen met het Kernteam heeft een gesprek plaatsgevonden met het Platform Ondernemend Meierijstad. Hierbij zijn twee belangrijke aandachtspunten aan de orde geweest. Het POM beseft dat vrachtverkeer tot overlast kan leiden en dat het gewenst is vrachtverkeer over daarvoor bestemde routes te leiden.

Het POM ziet de Rembrandtlaan als een gebiedsontsluitingsweg die geschikt is voor vrachtverkeer. Voor bepaalde routes en bestemmingen zijn geen alternatieven voor deze route beschikbaar. Het POM is sceptisch ten aanzien van het amendement en de opgave voor de Klankbordgroep.



Klankbordgroep

De gemeente Meierijstad heeft een breed samengestelde Klankbordgroep ingesteld. Uitgenodigd zijn: Wijkraad Zuid, Wijkraad, De Leest, buurt Hoogeinde, buurt Korte Haak, Platform Ondernemend Meierijstad, Centrummanagement, hulpdiensten, Heijmans Vastgoed en de Fietserbond.

Gedurende het project is de Klankbordgroep 3x bij elkaar gekomen. Niet alle deelnemers hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten. Alle partijen zijn wel gedurende het proces per e-mail geïnformeerd.



Het doel van de Klankbordgroep is:

- klankborden en meedenken over het project;
- reageren, voorstellen doen, ideeën inbrengen en adviseren.

Een eensluidend, door de gehele Klankbordgroep gedeeld projectresultaat is geen doel binnen het project. Vanuit diverse geleidingen zijn in dat kader kritische opmerkingen gemaakt over het te doorlopen proces ten behoeve van dit onderzoek en de daarbij door de gemeente gehanteerde afbakening van het onderzoek.

In algemene zin werd gepleit voor een bredere aanpak, waarbij ook de samenhang met de N279 en de A50 onderdeel zouden uitmaken van het gemeentelijke onderzoek. Een dergelijke verbreding van het onderzoek valt echter buiten de directe zeggenschap van de gemeente. Bovendien maakt dit geen onderdeel uit van de opdracht vanuit het amendement van de gemeenteraad. Overigens waren verschillende leden van de klankbordgroep ook kritisch over het nut van dit amendement.

Aanvullend onderzoek

Om naast de beschikbare verkeersmodelgegevens de huidige intensiteit in beeld te brengen heeft een verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden.

2.2 De N279

De provincie Noord-Brabant werkt in samenwerking met de aanliggende gemeenten aan een toekomstbestendige N279 tussen Veghel en Asten. Op 20 april 2017 heeft de Stuurgroep 'N279 Veghel-Asten' een voorlopig voorkeursalternatief voor het tracé Veghel-Asten gekozen.

Op 22 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Meierijstad een standpunt ingenomen over het voorkeursalternatief voor de N279 Veghel-Asten op

het grondgebied van de gemeente Meierijstad. Door de gemeente is gekozen voor een integraal maatregelenpakket bestaande uit:

- Opwaardering van het bestaande tracé door Veghel naar 2*2 rijstroken, met gelijkvloerse kruispunten bij de Amert, NCB-laan, Zuidkade en Rembrandtlaan;
- Gecombineerde aansluiting N279-Keldonk-ontsluiting bedrijventerreinen in Keldonk-Noord;
- Maatregelen ter verbetering van het woon- en leefklimaat langs de N279, goede inpassing van de weg in zijn omgeving en natuurcompensatie in de omgeving van de N279;
- Nader uit te werken, aanvullende maatregelen voor de hele leefomgeving én de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

De uitvoering van het voorkeursalternatief N279 Veghel-Asten leidt niet tot veranderingen die van invloed zijn op het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan'. Aanvullend op het voorkeursalternatief is door de gemeente besloten om nader onderzoek te verrichten naar het tracé voor de nieuwe verbinding tussen de aansluiting N279-Keldonk en het bedrijventerrein. Deze maatregel heeft naar verwachting een (positief) effect op het plangebied Rembrandtlaan. Besluitvorming hierover vindt later plaats.

Op 26 juni 2017 heeft de Stuurgroep 'N279 Veghel-Asten' een definitief advies over het voorkeursalternatief uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 11 juli 2017 een definitieve keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief voor de N279 tus-

sen Veghel en Asten. De provincie, als eigenaar van de N279, heeft conform het voorstel van de stuurgroep als voorkeursalternatief in de gemeente Meierijstad gekozen voor:

- In Veghel wordt het huidige tracé tussen de A50 en de Maxwell Taylorbrug uitgebreid naar 2x2 rijstroken, met gelijkvloerse aansluitingen;
- De aansluiting Keldonk wordt in noordelijke richting verplaatst. De N279 blijft op maaiveld liggen, waarbij de brug over de Zuid-Willemsvaart wordt gecombineerd met de aansluiting op de N279.

Het voorkeursalternatief zal de komende tijd verder in detail worden uitgewerkt tot een definitief tracé, dat vervolgens planologisch wordt vastgelegd in een Provinciaal Inpassingplan (PIP). Het streven is om het PIP medio 2018 voor te leggen aan Provinciale Staten voor een definitief besluit. De provincie wil in 2020 starten met de ombouw van de N279 tussen Veghel en Asten.

3

Verkeer op de Rembrandtlaan

3.1 Het verkeersonderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan' is een uitgebreid verkeers- en omgevingsonderzoek uitgevoerd. Met behulp van het regionale verkeersmodel zijn de verkeers- en leefbaarheidseffecten in beeld gebracht en is de omvang van de infrastructuur berekend (aantal rijstroken, aantal en lengte opstelvakken bij kruispunten enzovoort). In dit onderzoek ('Verkeers- en omgevingsonderzoek Rembrandtlaan') is inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden van het verkeer op de Korte Haak zijn. Het onderzoek geeft inzicht in de hoeveelheid vrachtverkeer voor het prognosejaar 2030 na reconstructie van de Rembrandtlaan. Om ook een goed beeld te krijgen van het verkeer dat momenteel op de Maxwell Taylorbrug rijdt en naar de herkomst van dit verkeer heeft in het voorjaar van 2017 een aanvullend onderzoek plaatsgevonden.

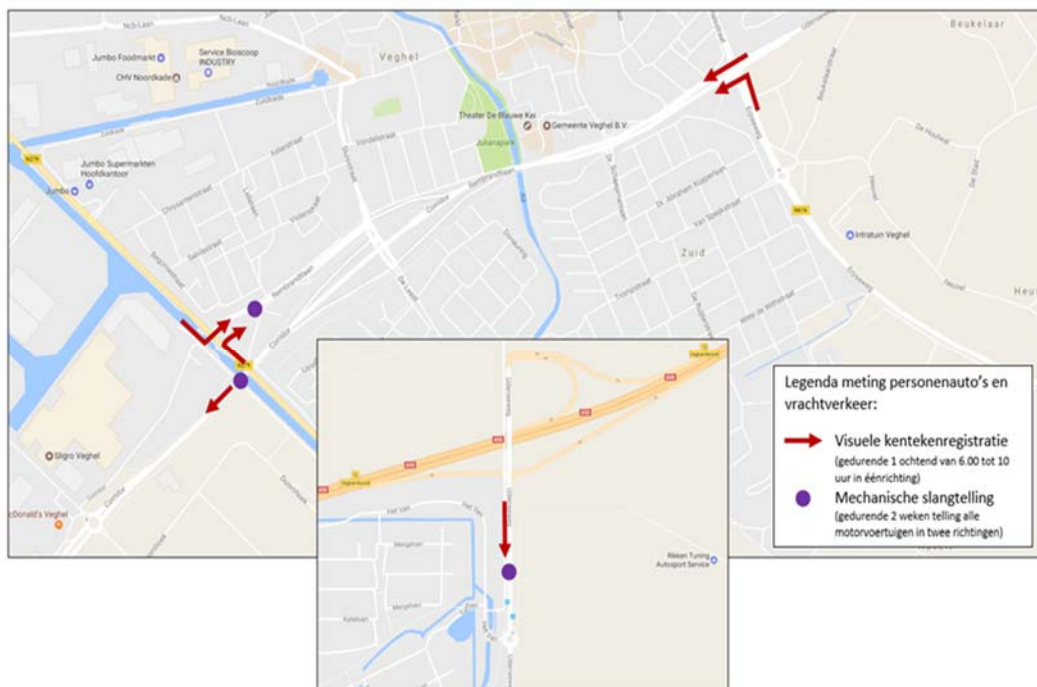
Onderzoeksopzet

Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen:

- een mechanische verkeerstelling op drie locatie gedurende twee weken;
- een kentekenonderzoek in de ochtendspits (28 maart, 06.00-10.00 uur) om inzicht te krijgen in de verdeling van het verkeer naar de Taylorbrug (vanuit A50, Erpseweg en N279).

In figuur 3.1 zijn de onderzoekslocaties weergegeven.

Figuur 3.1: Onderzoekslocaties



3.2 De resultaten

In bijlage 2 zijn de resultaten van de verkeerstelling weergegeven. Per wegvak wordt hierna een korte toelichting op de resultaten gegeven.

Udenseweg

De gemiddelde werkdagintensiteit op de Udenseweg is 16.200 motorvoertuigen. Het aandeel vrachtverkeer op deze weg bedraagt 7%. In de ochtendspits rijdt aanzienlijk meer verkeer (factor 2) naar het noorden (richting de A50) dan andersom. Dit duidt erop dat de aansluiting met de A50 belangrijk is voor de ontsluiting van de woongebieden van Veghel-Noord. De intensiteit en het aandeel vrachtverkeer zijn passend bij het type weg (een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, 80 km/h).

Rembrandtlaan/Lange Haak

Bij de Rembrandtlaan is in de ochtendspits sprake van een gelijke hoeveelheid verkeer dat richting Sluisstraat rijdt en verkeer dat richting de N279 rijdt. In de avondspits rijdt er meer verkeer richting Sluisstraat. De gemiddelde etmaalintensiteit op het wegvak bedraagt 9.500 mvt/etm. Deze verkeersintensiteit is passend bij een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h).

Het aandeel vrachtverkeer is hoog (gemiddeld 16% en buiten de spitsperiodes 25%).

Corridor

Het derde telpunt is gesitueerd op de Maxwell Taylorbrug. Het aantal registratiedagen op deze locatie ligt, als gevolg van 2x slangbreuk tijdens het onderzoek, lager dan bij de andere waarneempunten. De onderzoeksperiode is verlengd om voldoende informatie te kunnen verzamelen.

Uit het onderzoek is duidelijk naar voren gekomen dat de maximale intensiteit op de brug bereikt is: de gemiddelde etmaalintensiteit is 25.000 mvt/etmaal. Nog duidelijker blijkt dit uit de spitsperiodes: in de ochtendspits rijden tussen 07.00 en 08.00 uur 1.400 mvt richting De Dubbelen en in de avondspits is er tussen 16.00 en 18.00 uur eveneens

sprake van 1.400 mvt/h, maar nu in noordelijke richting. Dit is de maximale hoeveelheid verkeer die een rijstrook per uur op een dergelijke weg kan verwerken. Alleen wanneer de spitsperiodes verbreden zal de etmaalintensiteit op de brug nog kunnen toenemen. In tegenstelling tot de Rembrandtlaan is op de brug een zeer nadrukkelijke spitsrichting waarneembaar: in de ochtendspits richting bedrijventerrein, in de avondspits in noordelijke richting. Uit de waarnemingen blijkt dat per etmaal 2.800 vrachtauto's over de brug rijden.

Opvallend is dat deze sterke spitsrichting niet waarneembaar is op de Rembrandtlaan. Hieruit kan afgeleid worden dat de Rembrandtlaan niet uitsluitend de aanvoerroute is voor de Taylorbrug, maar daarnaast een schakel vormt tussen woongebieden/centrum, Erp en de N279.

Herkomsten en bestemmingen

Naast de mechanische tellingen heeft een beperkt kentekenonderzoek plaatsgevonden om inzicht te krijgen in de herkomst van het verkeer op de Taylorbrug. Is er sprake van een belangrijke doorgaande route tussen A50-noord en de Taylorbrug? Of is het verkeer op de brug afkomstig vanaf de Erpseweg of de Rembrandtlaan/N279? Bij het onderzoek is geen sprake geweest van een sluitend cordon, dat betekent dat niet alle routes in beeld gebracht zijn. De routes vanuit De Bunders en het centrum bijvoorbeeld zijn niet in het onderzoek betrokken (en zijn in tabel 3.1 samengevoegd tot overige routes).



Figuur 3.2: De geregistreerde richtingen

verkeer op de Taylorbrug (6) is afkomstig van:		totaal verkeer	vrachtauto's
1	Udenseweg/A50	7%	7%
2	Mariaheide/De Bunders	7%	2%
3	Erpseweg	16%	11%
4	N279 noordwest	4%	26%
5	N279 zuidoost	7%	17%
overige richtingen		58%	37%

Tabel 3.1: Aandeel verkeer op de Taylorbrug

Er zijn grote verschillen wanneer gekeken wordt naar de totale hoeveelheid verkeer (auto + vrachtverkeer) of uitsluitend vrachtverkeer. Bij het vrachtverkeer is een aanzienlijk groter aandeel herleidbaar naar de hoofdroutes zoals de N279 en de Erpseweg. In de ochtendspits is 43% van al het vrachtverkeer op de Maxwell Taylorbrug afkomstig van de N279. In het totale verkeer is dat slechts 11%. Veel verkeer is niet herleidbaar naar een van routes (vooral personenauto's). Dat betekent dat de brug een belangrijke rol vervult in de interne ontsluiting van Veghel (de woonwijken/centrum naar bedrijventerreinen-zuidwest).

De omvang van het verkeer dat vanuit de A50-noord via de Udenseweg naar de bedrijventerreinen rijdt is beperkt (7%).

Ten behoeve van deze studie heeft geen verder onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de maatregelen uit het volgende hoofdstuk.

4

De maatregelen

4.1 Totstandkoming maatregellijst

De maatregellijst is tijdens de eerste werksessie samengesteld door de Klankbordgroep. De volgende uitgangspunten hebben ten grondslag gelegen aan de maatregellijst:

- het bestemmingsplan Rembrandtlaan vormt de referentiesituatie;
- aan vastgesteld beleid wordt niet getornd;
- verkeersgegevens worden afgeleid uit het Verkeersonderzoek behorende bij het bestemmingsplan Rembrandtlaan;
- deze gegevens worden aangevuld met de verkeerstellingen 2017
- de focus ligt op niet-infrastructurele maatregelen (opmerking dit uitgangspunt is gedurende het proces komen te vervallen¹).

De maatregelen zijn gecategoriseerd in de volgende categorieën:

- gedragsmaatregelen;
- verkeersmanagement;
- mobiliteitsmanagement;
- handhaving;
- overig.

¹ De Klankbordgroep is van mening dat alleen niet-infrastructurele maatregelen onvoldoende oplossend vermogen bieden c.q. leiden tot een afname van vrachtverkeer. Er dienen (nieuwe) alternatieve routes voor het

(vracht)verkeer aangelegd worden alvorens aanvullende maatregelen op de Rembrandtlaan mogelijk zijn.

4.2 De voorgestelde maatregelen

Gedrag 	- Meldpuntnummer
	- Voorlichting chauffeurs over routes
	- Aanspreken bedrijven
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
	- Belonen goed gedrag
Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen
Mobiliteitsmanagement 	- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
	- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
	- App Meijerijstad
	- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
	- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
	- Modal shift, transferium

Handhaving 	- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Flitscamera's (snelheid, kenteken)
Overig 	- Afsluiten De Dubbelen (avond)
	- A50 opwaarderen
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits Ijntje
	- Brug en ontsluitingsweg N279 bedrijventerreinen

In bijlage 2 is de complete lijst met maatregelen opgenomen.

Bij elke maatregel is kort toegelicht:

- wat houdt de maatregel in;
- hoe wordt de maatregel uitgewerkt of kan de maatregel uitgewerkt worden en
- wie is de (hoofd)uitvoerder.

Verder is een verkeerskundige opinie op de maatregel gegeven.

4.3 Verkeerskundige beschouwing op de maatregelen

Alle maatregelen zijn verkeerskundig beoordeeld. Dit is een indicatieve beoordeling op basis van:

- het verkeerskundig onderzoek bij het bestemmingsplan;
- verkeerskundige expertise.

De maatregelen zijn niet modelmatig doorgerekend (voor zover dit al mogelijk zou zijn).

Criteria

Onderscheiden zijn verkeerskundige effecten, leefbaarheidseffecten en overige effecten.

Binnen de verkeerskundige effecten is onderscheid gemaakt in effecten op het vrachtverkeer (zowel de Korte Haak als de Udenseweg), effecten op het autoverkeer (eveneens zowel de Korte Haak als de Udenseweg) en effecten elders. Bij dit laatste criterium is beoordeeld of de maatregel kan leiden tot een toename van verkeer op erftoegangswegen in Veghel.

Wat het criterium leefbaarheid betreft is beoordeeld of de maatregel een positief of negatief effect heeft op de geluidbelasting, luchtverontreiniging en/of het leefklimaat langs de Korte Haak en de Udenseweg. Hierbij is beoordeeld ten opzichte van de plansituatie (Bestemmingsplan Rembrandtlaan).

Bij de categorie overig worden de kosten, de realisatietermijn en de uitvoering beoordeeld (indicatief).

Beoordeling

In bijlage 3 is de beoordeling van de maatregelen opgenomen. Per hoofdgroep wordt hier kort ingegaan op de beoordeling.

Gedragmaatregelen

Gedrag 	- Meldpuntnummer	
	- Voorlichting chauffeurs over routes	
	- Aanspreken bedrijven	
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven	
	- Belonen goed gedrag	

In algemene zin hebben gedragsmaatregelen effect wanneer er ook gevolgen zijn bij niet-gewenst gedrag; dit kan in positieve zin (belonen gewenst gedrag) of negatieve zin (straffen). Er is vaak veel effort nodig voor een beperkt resultaat. Het effect op de omvang van het vrachtverkeer is beperkt. Wij achten het niet zinvol de maatregelen als zelfstandige opgave uit te werken.

Waar het bij deze maatregelen om draait is dat omwonenden hun bevindingen kunnen delen. In dit geval betreft het (de overlast van) vrachtverkeer. De ondernemers (van de bedrijven op De Dubbelen, Doornhoek enzovoort) zijn dan de voor de hand liggende partij die deze opmerkingen verzamelen. De ondernemers zijn georganiseerd in het POM. Dit maakt het organiseren van een meldpunt eenvoudiger.

Vervolgens is het wel van belang dat er (bij frequentere meldingen) actie ondernomen wordt. Gemeente en POM kunnen dit in hun reguliere overleggen afstemmen.

Het effect op de omvang van het vrachtverkeer op de Rembrandtlaan en de Udenseweg zal beperkt zijn.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50	
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)	
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage	
	- Instellen milieuzone	
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan	
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan	
	- Bewegwijzering A50 aanpassen	

Bij een aantal van deze verkeersmanagementmaatregelen wordt gericht gestuurd op vrachtverkeer. Ondanks dat sommige maatregelen positief scoren op verkeers- en leefbaarheidseffecten worden deze maatregelen in het verkeerskundig oordeel negatief gescoord. Dit betreft bijvoorbeeld de afslagverboden voor vrachtverkeer of een verbod voor zwaar vrachtverkeer op de Taylorbrug. Dergelijke maatregelen grijpen sterk in op het beschikbare wegennet voor vrachtverkeer wat mogelijk zelfs zal leiden tot een onacceptabele verschuiving van vrachtverkeer naar woonstraten. De Maxwell Taylorbrug vormt samen met de brug bij de A50 de enige verbinding tussen zuidwest en noordoost. Een verbod op of beperkende maatregelen van vrachtverkeer op de brug leidt er toe dat het aantal routes voor vrachtverkeer wordt verminderd en de bereikbaarheid van onder meer de bedrijventerreinen ten zuidwesten van het kanaal wordt verminderd.²

Andere maatregelen zoals bufferen en een groene golf op de Udenseweg - Rembrandtlaan hebben een negatief effect. Een groene golf betekent een snellere afwikkeling van verkeer op de hoofdrichting wat kan leiden tot juist meer verkeer op deze route en een toename van verlies-tijden op de zijrichtingen.

De bewegwijzering van de A50 voldoet momenteel aan de voorwaarde om de bedrijven zoveel mogelijk via A50 en N279 te ontsluiten.

² In het 'Verkeers- en omgevingsonderzoek Rembrandtlaan' is het effect van een vrachtverkeerverbod tussen N279 en Maxwell Taylorburg kwantitatief onderzocht.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement 	- Intensiveren vervoermanagement bedrijven	
	- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)	
	- App Meijerijstad	
	- Korte Haak / Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners	
	- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden	
	- Modal shift, transferium	

De maatregelen die betrekking hebben op mobiliteitsmanagement van bedrijven hebben geen effect op de hoeveelheid vrachtverkeer. Daarmee voldoen deze maatregelen *niet* aan de opgave in deze studie. Het doel van mobiliteitsmanagement is een modal shift (verandering van vervoerwijze) te bewerkstelligen meestal van auto naar fiets of openbaar vervoer. Maar een effectieve mobiliteitsaanpak van bedrijven in combinatie met investeringen in bijvoorbeeld fietsverkeer (snelfietsroutes en stallingsvoorzieningen bij openbaar-vervoerhaltes en bedrijven) kan leiden tot een (beperkte) afname van het autoverkeer.

Handhaving

Handhaving 	- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan	
	- Flitscamera's (snelheid, kenteken)	

Ook voor de handhavingsmaatregelen geldt dat deze nagenoeg geen effect zullen hebben op de *hoeveelheid* vrachtverkeer. De maatregelen kunnen wel leiden tot een rustiger wegbeeld. De bevoegdheden bij deze maatregelen liggen bij politie en Openbaar Ministerie.

Overig

Overig 	- Verplaatsen avondtoegang De Dubbelen	
	- A50 opwaarderen op politieke agenda	
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje	
	- Brug en ontsluitingsweg N279 zuidelijke bedrijventerreinen	

De vier maatregelen bij de categorie 'Overig' zijn infrastructureel van aard. De maatregelen variëren van het lokale wegennet (het verplaatsen van de avondtoegang De Dubbelen) tot het nationale wegennet (de A50 verbreden).

De huidige avondtoegang van De Dubbelen, bij de Kennedylaan, ligt zodanig dat het aantrekkelijk kan zijn om via de N279, de Udenseweg en de Maxwell Taylorbrug te rijden. Vanuit het principe om de bedrijventerreinen zoveel mogelijk vanuit de A50 te ontsluiten is een verplaatsing van deze avondtoegang zinvol. De Montgomeryweg sluit aan op de open afritten van de A50 (afslag Eerde). Hoewel het totale effect op het vrachtverkeer beperkt zal zijn, gaat het wel om de situatie in de nachtelijke uren.

Het opwaarderen van de A50 is vertaald naar het op de politieke agenda van de rijksoverheid krijgen van de opgave. Gemeente, regio, gemeente en provincie zullen deze opgave gezamenlijk moeten oppakken.

De andere twee opgaven betreffen extra overbruggingen over de Zuid-Willemsvaart, een nabij het Duits lijntje en een extra ontsluiting vanaf de N279. Deze twee maatregelen hebben invloed op de hoeveelheid vracht- en autoverkeer op de Rembrandtlaan. Een extra brug ter hoogte van het Gazellepad/Duits lijntje wordt verkeerskundig toch negatief beoordeeld. Naar verwachting leidt dit tot een verplaatsing van verkeer naar onder meer de NCB-laan. Dit is ongewenst.

Een brug en een ontsluitingsweg vanuit de N279 naar de zuidelijke bedrijventerreinen hangt samen met de opwaardering van de N279 Veghel-Asten. Een dergelijke verbinding biedt vrachtverkeer vanuit de N279 een alternatieve route boven de Korte Haak/Rembrandtlaan. De omvang van het vrachtverkeer op de Udenseweg zal hierdoor niet veranderen.

4.4 De inbreng van de stakeholders

Een eensluidend, door de gehele Klankbordgroep gedeeld projectresultaat is geen doel binnen het project. In het tweede overleg met de Klankbordgroep hebben de deelnemers de maatregelen gescoord. In onderstaande figuur en in bijlage 4 is het resultaat hiervan weergegeven. Een positieve score is in groen weergegeven, bij een negatieve score is het vak rood gekleurd. Toelichtende opmerkingen zijn integraal overgenomen. Aangegeven is vanuit welke invalshoek de beoordeling is gemaakt en hoeveel personen hierbij betrokken waren.

Het algemene oordeel van de betrokkenen is dat de verschillende maatregelen slechts een beperkt effect hebben en/of te veel inspanning vragen in relatie tot het resultaat. Met name het effect op het vrachtverkeer (het doel van de studie) is veelal beperkt.

De infrastructurele maatregelen worden overwegend positief beoordeeld. Alleen verbetering van het hoofdwegennet kan een bijdrage leveren aan de problematiek op de Rembrandtlaan.

De handhaving van de snelheid door middel van snelheidscontroles (permanent of incidenteel) wordt vooral door de omwonenden gezien als een maatregel die tot een rustiger verkeersbeeld kan leiden en de verkeersoverlast en milieubelasting vermindert.

De mobiliteitsmanagement-, verkeersmanagement en gedragsmaatregelen worden minder eenduidig beoordeeld. Bewoners(groepen) en ondernemers beoordelen deze maatregelen zeer divers. Uitzondering daarbij is het voorstel om een groene golf op de Udenseweg in te stellen. Deze maatregel wordt bijna unaniem negatief beoordeeld vanwege het risico op het aantrekken van extra verkeer.

		Wijkraad Veghel Zuid (2 pers)		2. Bewoners Hoogeind (3 pers)				Bewoners Korte Haak (1 pers)		4. Platform Ondernemend Meierijstad (2 pers)				
		Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	
Gedrag		- Meldpuntnummer	Niet doen	Toe vrijblijvend	Niet	Wie moet er bellen? En wat mag er niet	Paritief	Bouwtuurdien en communicatie zijn eenvoudige middelen die effectstraten	+	Alles wat leuk bedoeld maar geen vertrouwen in bedrijven	Neutraal (niet paritief, niet negatief)	Aardig idee maar gemeente zoekt een oplossing en gaat de monitoring over de	Neutraal (niet paritief, niet negatief)	Wie bemant?
		- Voorlichting chauffeurs over routes			Laag	Bedrijfsmatige belangen zijn leidend	Paritief	Idem	+	Idem	Paritief	Goed idee	Paritief	
		- Aanspreken bedrijven			Laag	idem	Paritief	Idem	+	Idem	Neutraal	Prima maar uitvoering door gemeente	Paritief	
		- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven			Laag	Is geen maatregel	Paritief	Idem	+	Idem	Negatief	Maar? Geen rechten?	Negatief	Maar wilt u dit realiseren?
		- Belonen goed gedrag					Paritief	Idem	+	Idem	Paritief	Belonen werkt	Paritief	
Verkeersmanagement		- Dynamische routeinformatie N279/A50	Doen		Niet	Geeft extra verkeer	Paritief	Idem	++		Paritief		Paritief	
		- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt versterktijden)	Wel doen	Is Nachtrustrijden via A50 alternatief	Paritief	Hooftructurerend effect	Paritief	Levenswijzing en wooncomfort	+++		Neutraal	Alleen in combinatie met andere maatregelen, integrale oplossing	Paritief	
		- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage	Wel doen		Paritief	Hooftructurerend effect	Paritief	Idem	+++		Neutraal	Idem	Neutraal	Maar wilt u dit gaan controleren?
		- Instellen milieuzone			Paritief	Hooftructurerend effect	Paritief	Idem	+++		Neutraal	Idem	Paritief	
		- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan	Niet doen	Trekt verkeer aan	Niet	Trekt alleen extra verkeer aan	Negatief	Idem	-	Trekt na meer verkeer aan	Negatief	Goed, niet uitvoerbaar	Paritief	
		- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan	Niet doen		Niet	Trekt alleen extra verkeer aan	Paritief	Idem	+		Negatief	Idem	Negatief	Werk negatief
		- Bewegwijzing A50 aanpassen	Akkoord		Paritief	Al denk ik dat het effect verwaarloosbaar is	Paritief	Idem	++		Neutraal	Kan mogelijk iets oplazzen	Neutraal	Is welgevoerd mijn orde!
Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven	Akkoord				Paritief		-	Geen effect op gedrag chauffeurs	Neutraal	Afhankelijk van stimuleringsmaatregelen, subsidie een optie	Paritief	Niet alleen karten POM!
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)	Niet doen	Maar karten beperkt effect, is krimineluwerk in totaal en leidt aandacht af van hoofdprobleem	Paritief	Maar geen effect vrachtwagen	Paritief	Waar ligt de duurzaamheidsambitie van Veghel	+		Neutraal	Goed idee, maar adaptie is lastig	Paritief	
		- App Meierijstad	-		Laag	Karten en zorgen dat mensen dit gaan gebruiken	Negatief	Werk niet. Verantwoordelijkheid te veel bij de gebruiker	-	Idem	Neutraal	Geen idee of dit werkt	Negatief	???
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners	Niet haalbaar		Laag	Niet realiseerbaar	Paritief	Niet realistisch	+	Maar geen effect op gedrag chauffeurs	Neutraal	Idem	Negatief	Geen medewerking TamTam o.d.
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden	Niet haalbaar		Laag	Wel is hele dag druk	Paritief		-	Verspreid kamt er na meer verkeer aan	Neutraal	Idem	Neutraal	Gemakkelijker gezegd dan gedaan
		- Modal shift, transferium	Niet doen	Karten nauwelijkt effect	Paritief	Maar geen effect vrachtwagen	Negatief	Carpaalen!	-	Geen effect op vrachtwagen	Neutraal	Maagelijk als 1e stap wordt gefaciliteerd	Neutraal	Is dit realiseerbaar?
Handhaving		- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan	Doen	Vermindert overlast en goed voor het milieu	Laag	Camera's zijn net weg	Paritief	Zeer belangrijk om correlatie tussen toeren en gemiddelde snelheid	+		Negatief	Wegen zitten vol, snelheid is geen issue	Neutraal	Geen primaire taak politie
		- Flitscamera's (snelheid, kenteken)	Doen		Laag	Idem	Paritief	Uitgangspunten zijn bijvoorbeeld 50 km/h	+		Negatief	Idem	Neutraal	Werk dit uit!
Overig		- Verplaatsen avondtoegang De Dubbelen	Doen	Minder vrachtwagen Korte Haak (ca 2.400-2.600)	Paritief	Sturend qua verkeer	Paritief	Goed vaartiel, eenvoudig te realiseren	+++		Neutraal	Heel veel vraagtekens!	Neutraal	Zal wel bijdragen aan havoelheid verkeer!
		- A50 opwaarderen op politieke agenda	Doen	Naadzakelijk voor economische ontwikkeling Veghel en	Paritief	Naadzakelijk qua integrale aanpak. A50 moet interessant zijn	Paritief	Goed vaartiel	++		Paritief	Groesmarqen, AUB	Paritief	
		- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje	Doen + alternatief	Vrachtwagen Amort - Don Dubbelen en vrachtwagen binnen Veghel	Laag	Is denk ik niet in te parzen	Paritief	Goed vaartiel	++		Paritief	Idem	Paritief	
		- Brug en ontsluitingsweg N279 zuidelijke bedrijventerreinen	Doen	Part in vizio dat industrie terrein van buitenaf bereikbaar moet	Paritief	Geeft alternatief voor verkeersstraten	Paritief	Goed vaartiel	+++		Paritief	Idem	Paritief	

5

Resumé

5.1 Een terugblik op de opgave

De opgave

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan' is een amendement opgenomen waarbij om regulering van het vrachtverkeer wordt gevraagd. Hoofdoverweging is het verleiden en ontmoedigen van *vrachtverkeer* naar andere routes dan de Korte Haak/Rembrandtlaan en Udenseweg. De nadruk in het amendement ligt op aanvullende maatregelen.

Het proces

Samen met een Klankbordgroep zijn mogelijke maatregelen verkend. Voor de Klankbordgroep zijn diverse stakeholders uitgenodigd. Zowel omwonenden/bewonersgroepen als ondernemersvereniging en belangengroeperingen zijn gevraagd deel te nemen. Niet iedereen heeft hier gebruik van gemaakt. Door diverse deelnemers zijn kritische kanttekeningen geplaatst bij het proces en de opgave. Vooral de effecten die maatregelen opleveren (te weinig, niet structureel), de kosten van maatregelen (te veel inspanning voor te weinig effect) en de uitvoering (te veel bij derden) hebben discussies opgeleverd. Ondanks deze bezwaren hebben de deelnemers constructief bijgedragen aan de discussies. Mede op basis van de gevoerde discussies is tijdens het proces besloten ook grootschalige, infrastructurele maatregelen mee te nemen in de afweging.

De verschillende deelnemers aan de Klankbordgroep hebben hun voorkeur uitgesproken. De verkeerskundige effecten zijn inzichtelijk gemaakt en de maatregelen zijn verkeerskundig beoordeeld.

De maatregelen

De maatregelen die door de Klankbordgroep zijn ingebracht zijn onderverdeeld in vijf hoofdgroepen:

- gedragsmaatregelen;
- verkeersmanagement;
- mobiliteitsmanagement;
- handhaving;
- overig (infrastructureel).

De effecten

De opgave van de studie is gericht op het verleiden en ontmoedigen van *vrachtverkeer* naar andere routes dan de Korte Haak/Rembrandtlaan en Udenseweg.

Veel van de voorgestelde maatregelen hebben:

- geen effect op de omvang van het vrachtverkeer
- slechts beperkt effect op de omvang van het autoverkeer.

Vanuit de opgave van het amendement hebben alleen enkele maatregelen uit de categorie ‘verkeersmanagement’ en ‘overig’ effect op het vrachtverkeer. De fysieke en juridische maatregelen zoals bijvoorbeeld de tonnagebeperking, een inrijverbod of de instelling van een milieuzone zijn gericht op het verbieden van vrachtverkeer op de genoemde routes. De infrastructurale maatregelen zoals het verplaatsen van de avondtoegang op De Dubbelen, een extra brug ter hoogte van het Gazellegpad en/of een extra ontsluiting van de bedrijventerreinen zuidwest op de N279 zijn meer gericht op het verleiden van het vrachtverkeer naar een andere route.

De maatregelen uit de categorieën ‘Mobiliteitsmanagement’ en ‘Handhaving’ zijn meer gericht op (het beperken van) het autoverkeer of het

gedrag van het autoverkeer. Deze maatregelen kunnen wel een bijdrage leveren aan de leefbaarheid langs de Udenseweg/Korte Haak maar sluiten niet aan bij de opgave vanuit het amendement.

Draagvlak

In het algemeen was er voor de meeste maatregelen weinig draagvlak. Uitzondering hierop zijn de infrastructurele maatregelen. Deze worden als effectief en structurerend gezien. Vanuit de verschillende belangen zijn er grote verschillen in de beoordeling van de maatregelen:

- Platform Ondernemend Meierijstad (POM):
 - Is groot voorstander van verbetering van de infrastructuur naar de bedrijventerreinen.
 - Is kritisch ten aanzien van de verplaatsing van de avondtoegang De Dubbelen.
 - Is gematigd positief over mobiliteitsmanagementmaatregelen, mits niet alleen de POM hiervoor aan de lat staat.
 - Ziet maatregelen zoals vrachtverkeerverbod of tonnagebeperkingen alleen in een integrale aanpak met de uitbreiding van infrastructuur.
 - Ziet in de gedragsmaatregelen vooral een rol voor de gemeente weggelegd.
- Bewoners/wijkraad:
 - Zijn eveneens groot voorstander van verbetering van de infrastructuur naar de bedrijventerreinen.
 - Zijn voorstander van beperking van vrachtverkeer (afslagverboden en tonnagebeperkingen) en zien mogelijkheden in het instellen van een milieuzone.
 - Zijn kritisch ten aanzien van mobiliteitsmanagementmaatregelen (uitgezonderd het stimuleren van de fiets), omdat dit geen effect heeft op het vrachtverkeer en slechts beperkt op het autoverkeer.
 - Zijn groot voorstander van handhavingsmaatregelen.

- Zijn sterk verdeeld over gedragsmaatregelen.

Ook na de beoordeling van het *eindconcept* van dit onderzoek door de diverse betrokkenen blijft sprake van grote verschillen in belangen en daarmee in de beoordeling van maatregelen. De inhoudelijke reacties van POM en bewoners op het eindconcept zijn opgenomen in bijlage 6. Kort samengevat komt hieruit het volgende beeld naar voren:

■ Platform Ondernemend Meierijstad (POM):

- Zijn in het kader van de besluitvorming over de N279 groot voorstander van een compleet maatregelenpakket met een robuuste oplossing voor verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen middels realisatie van een parallelstructuur en aansluiting op de A50.
- Zijn tegenstander van een vrachtwagenverbod op de Korte Haak.

■ Bewoners/wijkraad:

- Zijn het niet eens met de verkeerskundige beschrijving van de functie van de Rembrandtlaan;
- Zijn van mening dat bij het onderzoek naar maatregelen meer integraal gekeken moet worden naar een totale passende oplossing.
- Zijn van mening dat aanleg van een nieuwe brug over de N279 ten zuiden van Veghel geen oplossing biedt voor de problemen op de Rembrandtlaan en dat een bredere aanpak noodzakelijk is.
- Vinden dat de conclusie met betrekking tot de A50 sterker aanzet zou moeten worden.

Verkeerskundige opinie

De Rembrandtlaan/Korte Haak en de Udenseweg zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is dit de hoogste wegcategorie. De gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op

het *stromen op wegvakken* en *uitwisselen op kruispunten*. De gebiedsontsluitingswegen vormen samen met de hoofdwegen buiten de bebouwde kom de hoofdwegenstructuur van een kern of gemeente. In het amendement wordt benoemd dat de weg bestemd is voor vrachtverkeer naar het centrum. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit *geen correcte toevoeging*. De Rembrandtlaan heeft een functie voor:

- Ontsluiting van woongebieden en het centrum van Veghel.
- Het verbinden van deze woongebieden en het centrum via de Maxwell Taylorbrug met de bedrijventerreinen in Veghel-zuidwest.
- Ontsluiting van de woongebieden en het bedrijventerrein in Erp.
- En een uitwisselpunt met de N279.

Uit het verkeersmodel en uit het uitgevoerde verkeersonderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit op de Rembrandtlaan/Korte Haak en de Udenseweg passend is bij een gebiedsontsluitingsweg. De capaciteit van de Maxwell Taylorbrug zorgt voor een stabiele verkeersintensiteit. Het aandeel vrachtverkeer op de Korte Haak is groot. Dit is deels verkeer wat vanuit de N279 naar en van het bedrijventerrein rijdt, maar ook verkeer richting centrum en richting Erp.

Alleen een aantal verkeersmanagement- en de infrastructurele maatregelen hebben effect op de omvang van het vrachtverkeer op de Rembrandtlaan en/of de Udenseweg. Vrachtverkeerbeperkende maatregelen (vrachtverkeerverbod, tonnagebeperking) kunnen alleen genomen worden indien voldoende en adequate alternatieven voor vrachtverkeer voorhanden zijn. Op dit moment zijn er *geen goede alternatieven* voor vrachtverkeer op de Rembrandtlaan. Een goed alternatief komt in beeld als in het kader van de N279 een nieuwe verbinding tussen N279 en de bedrijventerreinen in Veghel-zuidwest wordt gerealiseerd. Dit betekent

dat een *integrale aanpak* met de ontsluiting vanaf de N279 voor de hand ligt.

De verplaatsing van de avondentree van De Dubbelen heeft een klein, maar positief effect. Zeker omdat dit om vrachtverkeer in de avonduren gaat, is gevoelsmatig het effect groter. Het POM staat sceptisch tegenover deze verplaatsing.

Andere maatregelen, zoals bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement, zijn verkeerskundig zeker aan te bevelen, maar voldoen niet aan de opgave uit deze studie. Dit geldt tevens de handhavingsmaatregelen waarvoor veel draagvlak onder de bewoners is.

5.2 Conclusie en advies

Vanuit de onderhavige studie is een groot aantal maatregelen verkend die tot een afname van de hoeveelheid vrachtverkeer op de Rembrandtlaan/Korte Haak en de Udenseweg moeten leiden. Op basis van de studie wordt het volgende geconcludeerd en aanbevolen

Conclusie

- Het amendement richt zich op verleiden en ontmoedigen van vrachtverkeer op de Udenseweg en Rembrandtlaan. Verkeerskundig gezien is het niet mogelijk op een gebiedsontsluitingsweg sterk vrachtverkeerbeperkende maatregelen te nemen wanneer er geen alternatieve routes aanwezig zijn.
- Momenteel heeft het vrachtverkeer dat het kanaal wil kruisen slechts twee routes ter beschikking. Beperkingen op een van deze routes in stellen is verkeerskundig niet acceptabel.
- Vrachtverkeerbeperkende maatregelen (afslagverboden, tonnagebeperking) kunnen alleen in combinatie met een nieuwe ontsluiting

N279-bedrijventerreinen Veghel-zuidwest worden genomen en niet als zelfstandige maatregel.

Advies

- Neem als gemeente de actie op om samen met de provincie en gemeentes aan de A50 de problematiek van deze A50 op de agenda van de Rijksoverheid te krijgen.
- Zet in op een nieuwe ontsluiting van de bedrijventerreinen De Dubbelen, Doornhoek en Foodpark Veghel vanaf de N279.
- Verplaats de avondtoegang tot De Dubbelen naar de Montgomeryweg. Dit past binnen het principe van het ontsluiten van bedrijventerreinen zo veel mogelijk van buitenaf (in dit geval de A50).
- Pak als POM de handschoen op om een 'meldpunt' te openen. Een aanspreekpunt voor bewoners wanneer er klachten zijn. Doe dit in samenspraak met de gemeente.
- Onderzoek als gemeente met het Openbaar Ministerie of de Udenseweg in aanmerking kan komen voor permanente snelheidscontrole.
- Zet verder in op het intensiveren van vervoermanagement, maar niet vanuit de opgave van het amendement.

Bijlage 1

Amendement en motie

De raad van Veghel, in vergadering bijeen op 20 oktober 2016,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 13 september 2016 tot het vaststellen van bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan',

Gehoord de beraadslaging in de vergadering van de commissie Ruimte en Milieu van 13 oktober 2016,

Overwegende dat,

- *Er veel vrachtverkeer vanuit Uden, Erp, Boekel en Gemert gebruik maakt van de Rembrandtlaan als snelste route naar de industrieterreinen de Dubbelen en Doornhoek;*
- *De Rembrandtlaan een zeer hoge verkeersbelasting heeft, met als gevolg veel fijnstof en geluidsoverlast;*
- *De voorgestelde verkeersoplossingen in het voorliggende bestemmingsplan de overlastsituatie waarschijnlijk onvoldoende zal verbeteren ;*
- *De raad na het openen van de A50 altijd de intentie heeft gehad om sluipverkeer en doorgaand verkeer te weren uit de bebouwde kommen binnen onze gemeente;*
- *De raad meermalen heeft uitgesproken dat de Rembrandtlaan de functie van ontsluitingsweg van verkeer vanuit de kern Veghel naar industrieterrein de Dubbelen, Doornhoek en Kempkes moet krijgen;*

Besluit toe te voegen aan de Toelichting, p. 22 onderaan:

*Nadere overweging van het verwachte aantal vrachtwagenbewegingen, als afgezet tegen het vergrote belang van het gebied voor wonen of verblijf, geeft de raad reden om te benadrukken dat de Rembrandtlaan een gebiedsontsluitingsweg is van het wegennet voor **personen**autoverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en vrachtverkeer dat in de kern van Veghel moet zijn.*

(Dhr. Vugts; amendement nr. A1.a.)

De raad van Veghel, in vergadering bijeen op 20 oktober 2016,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 13 september 2016 tot het vaststellen van bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan',

Gehoord de beraadslaging in de vergadering van de commissie Ruimte en Milieu van 13 oktober 2016,

Overwegende dat,

- Het voorliggend bestemmingsplan onder meer de planologische mogelijkheden geeft voor een aanpassing van de hoofdinfrastructuur, waaronder de zuidwaartse verlegging van de Rembrandtlaan en de aanleg van de zogenaamde korte haak;*
- De zogenaamde 'korte haak' invloed heeft op het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen aan de zuidzijde van de Rembrandtlaan, gelegen tussen de huisnummers 1 tot en met 33;*
- De bestaande woning aan Rembrandtlaan 33 bestemd wordt als 'Gemengd GD' vanuit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat, waarbij de woonfunctie wordt wegbestemd;*
- Voorstelbaar is dat de bestaande woningen aan Rembrandtlaan 13, 15, 17g, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 29a, 29b en 31 ook mogelijkheden krijgen voor gemengde functies overeenkomstig de bestemming 'Gemengd GD', met behoud van de bestaande woonfunctie;*
- De toelichting bij het bestemmingsplan vaststelt dat deelgebied 1, waarbinnen deze wijzigingsbevoegdheid kan worden toegepast, nu al wordt gekenmerkt door een diversiteit aan functies;*
- Rembrandtlaan 23 reeds een functieaanduiding 'gemengd' heeft;*
- Huidig planologisch regime ontbreekt waardoor de voorgestelde gemengde functies reeds mogelijk zijn, aangezien de uitbreidingsplannen uit de Woningwet van rechtswege zijn komen te vervallen als gevolg van de invoering van de nieuwe Wro;*
- De voorgestelde gebruiksmogelijkheden niet alleen kunnen worden benut door de huidige eigenaren, maar ook door opvolgende eigenaren;*
- Bij het toevoegen van functies sprake is van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die volgens de Ladder van duurzame verstedelijking (op grond van artikel 3.1.6 lid 2 Bro) vragen om een zorgvuldige ruimtelijke afweging;*
- Deze ruimtelijke afweging zorgvuldig uitgevoerd kan worden door middel van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in het voorliggend bestemmingsplan.*

Besluit het voorstel te amenderen als volgt:

Een wijzigingsgebied 'wro-zone-wijzigingsgebied 1' op te nemen als artikel 9.6 binnen de bestemming 'Wonen' van de regels en op de verbeelding van het voorliggend bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan'

Aan de wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders voor het wijzigen van de bestemming 'Wonen' naar de bestemming 'Gemengd' de volgende voorwaarden te verbinden:

- a) Aangetoond dient te worden dat voldaan wordt aan de relevante (milieu hygiënische) wet- en regelgeving, waaronder de Ladder van duurzame verstedelijking volgens artikel 3.1.6 lid 2 Bro*
- b) De geldende woonfunctie behouden mag blijven*
- c) Er geen aantasting van het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld plaatsvindt*
- d) De financieel-economische uitvoerbaarheid dient te zijn verankerd*
- e) Voor het overige is artikel 4 'Gemengd' van toepassing*

(Dhr. Van Zutven; amendement nr. A2.)

De raad van Veghel, in vergadering bijeen op 20 oktober 2016,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 13 september 2016 tot het instemmen met het raadsvoorstel vaststelling van bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan', en 'Beeldkwaliteitsplan gebiedsontwikkeling Rembrandtlaan eo',

overwegende dat,

- *Het college heeft ingestemd met de bereikbaarheidsagenda;*
- *Er binnenkort een oplossing moet komen m.b.t. aanpassing van de N279;*
- *Op termijn mogelijk sprake is van noodzakelijke verhoging van de Maxwell Taylor brug;*
- *Tijdsdruk niet leidend mag zijn bij het vinden van structureel goede oplossingen;*
- *Zaken beoordelen in samenhang een leidend principe moet zijn;*
- *Een raadsmeerderheid in lijkt te gaan stemmen met dit bestemmingsplan;*

vraagt het college om in de periode tussen vaststelling en het tijdstip van uitvoering onderzoek te doen naar mogelijk gewenste wijziging van het wegtracé, in verband met concretere uitwerkingsplannen rond de N279 of eventuele noodzakelijk geachte verhoging van de Maxwell Taylorbrug of de uitkomsten van een actueel verkeerscirculatieplan,

En gaat over tot de orde van de dag.

(Dhr. Van Limpt; motie nr. M1.)

De raad van Veghel, in vergadering bijeen op 20 oktober 2016,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 13 september 2016 tot het vaststellen van bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan',

Gehoord de beraadslaging in de vergadering van de commissie Ruimte en Milieu van 13 oktober 2016,

Constaterende dat

- *Er veel vrachtverkeer vanuit Uden, Erp, Boekel en Gemert gebruik maakt van de Rembrandtlaan als snelste route naar de industrieterreinen de Dubbelen en Doornhoek;*
- *De Rembrandtlaan een zeer hoge verkeersbelasting heeft, met als gevolg veel fijnstof en geluidsoverlast;*

Overwegende dat:

- *De voorgestelde verkeersoplossingen in het voorliggende bestemmingsplan de overlastsituatie waarschijnlijk onvoldoende zal verbeteren;*
- *De raad na het openen van de A50 altijd de intentie heeft gehad om sluipverkeer en doorgaand verkeer te weren uit de bebouwde kommen binnen onze gemeente;*
- *De raad meermalen heeft uitgesproken dat de Rembrandtlaan de functie van ontsluitingsweg van verkeer vanuit de kern Veghel naar industrieterrein de Dubbelen, Doornhoek en Kempkes moet krijgen;*

Draagt het college op

- *de Rembrandtlaan de functie verkeersontsluitingsweg kern Veghel toe te kennen en hiervoor te onderzoeken hoe middels een vrachtwagenverbod, met uitzondering van het lokale bevoorradingsverkeer - vanaf de kruising met de Erpseweg en Populierenlaan tot en met de kruising met de Leest en de Verlengde Sluisstraat - en eventuele andere passende maatregelen;*
- *te onderzoeken hoe voorkomen kan worden dat doorgaand vrachtverkeer gebruik gaat maken van alternatieve routes in de kern van Veghel.*
- *Hiervoor met een voorstel te komen naar de gemeenteraad voor 1 juli 2017.*

En gaat over tot de orde van de dag.

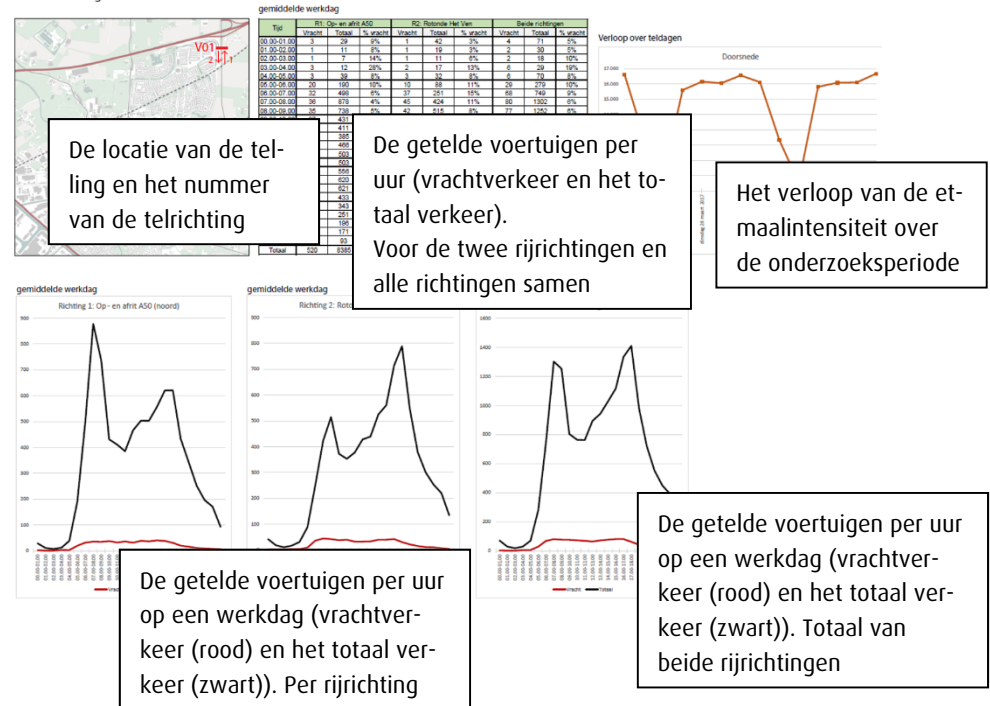
(Dhr. Vugts; motie nr. M7.)

Bijlage 2

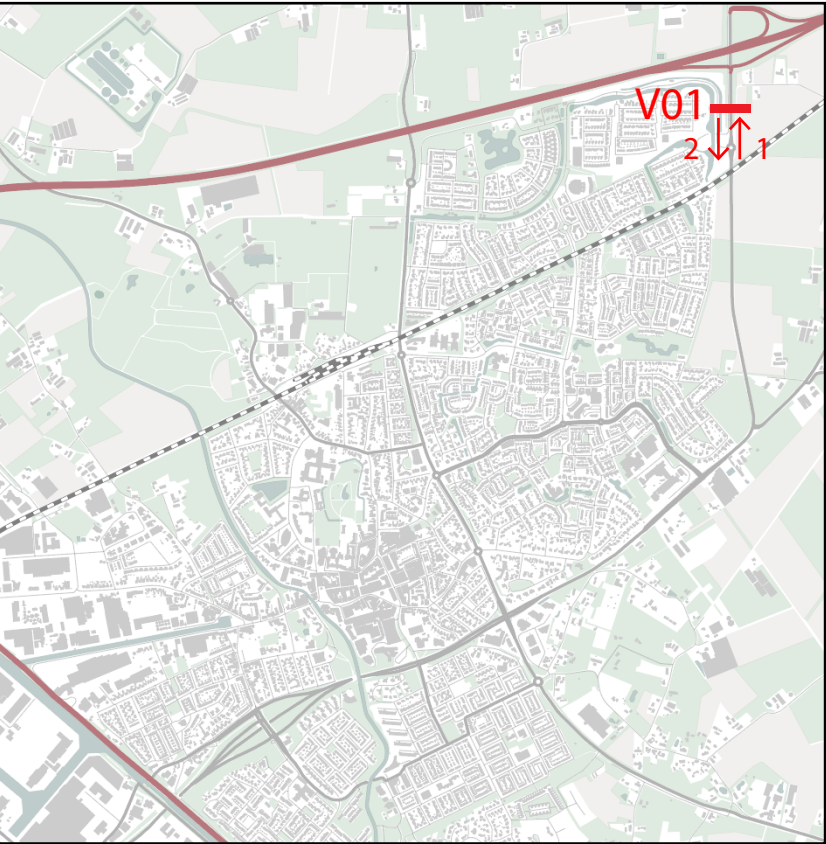
Resultaten verkeersonderzoek

De resultaten van de mechanische slangtelling is samengevat op een kaartbeeld.
Wat staat op elk kaartbeeld.

V01 Udenseweg



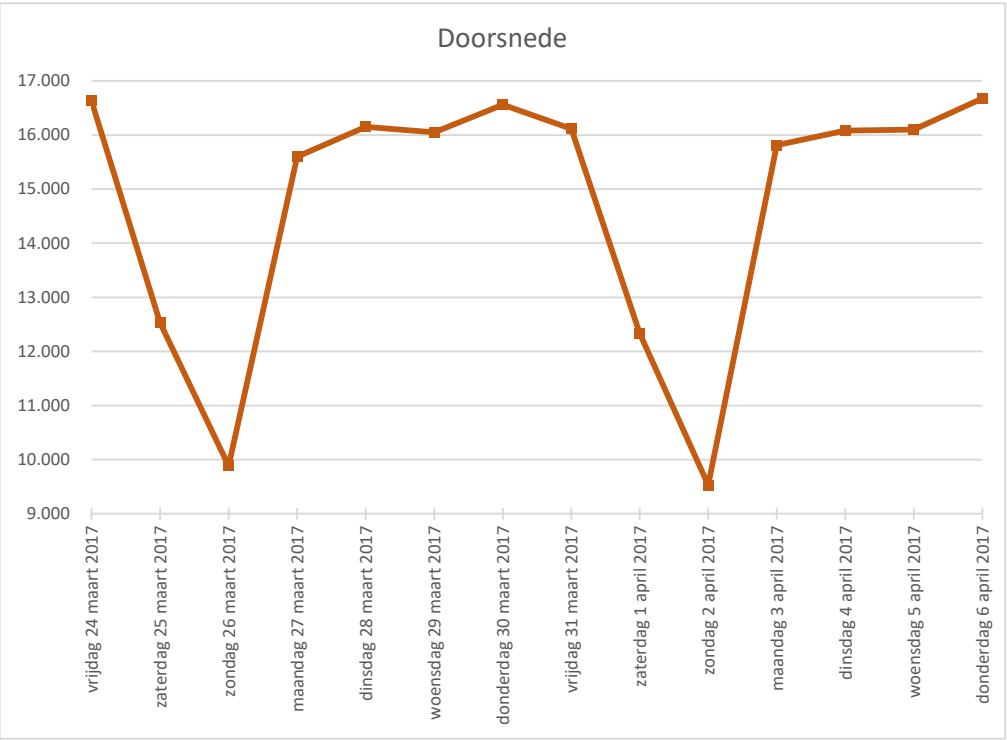
V01 Udenseweg



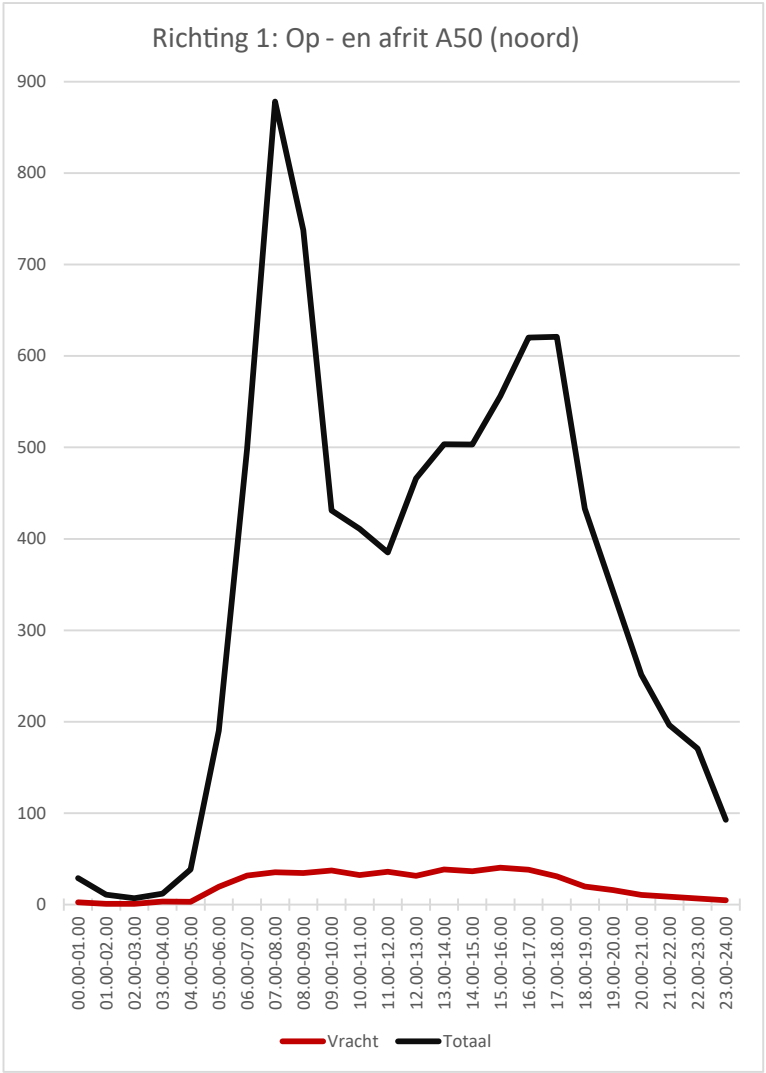
gemiddelde werkdag

Tijd	R1: Op- en afrit A50			R2: Rotonde Het Ven			Beide richtingen		
	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht
00.00-01.00	3	29	9%	1	42	3%	4	71	5%
01.00-02.00	1	11	8%	1	19	3%	2	30	5%
02.00-03.00	1	7	14%	1	11	6%	2	18	10%
03.00-04.00	3	12	28%	2	17	13%	6	29	19%
04.00-05.00	3	39	8%	3	32	8%	6	70	8%
05.00-06.00	20	190	10%	10	88	11%	29	279	10%
06.00-07.00	32	498	6%	37	251	15%	68	749	9%
07.00-08.00	36	878	4%	45	424	11%	80	1302	6%
08.00-09.00	35	738	5%	42	515	8%	77	1252	6%
09.00-10.00	37	431	9%	39	373	10%	76	804	9%
10.00-11.00	32	411	8%	40	353	11%	72	764	9%
11.00-12.00	36	385	9%	33	378	9%	69	763	9%
12.00-13.00	31	466	7%	33	428	8%	64	894	7%
13.00-14.00	38	503	8%	34	439	8%	72	943	8%
14.00-15.00	37	503	7%	40	525	8%	77	1028	7%
15.00-16.00	40	556	7%	40	560	7%	81	1116	7%
16.00-17.00	38	620	6%	43	714	6%	81	1334	6%
17.00-18.00	31	621	5%	31	789	4%	62	1410	4%
18.00-19.00	20	433	5%	22	546	4%	42	979	4%
19.00-20.00	16	343	5%	16	378	4%	32	721	4%
20.00-21.00	11	251	4%	11	301	4%	22	552	4%
21.00-22.00	9	196	4%	10	254	4%	19	450	4%
22.00-23.00	7	171	4%	7	221	3%	14	391	4%
23.00-24.00	5	93	5%	4	135	3%	9	227	4%
Totaal	520	8385		543	7792		1064	16177	

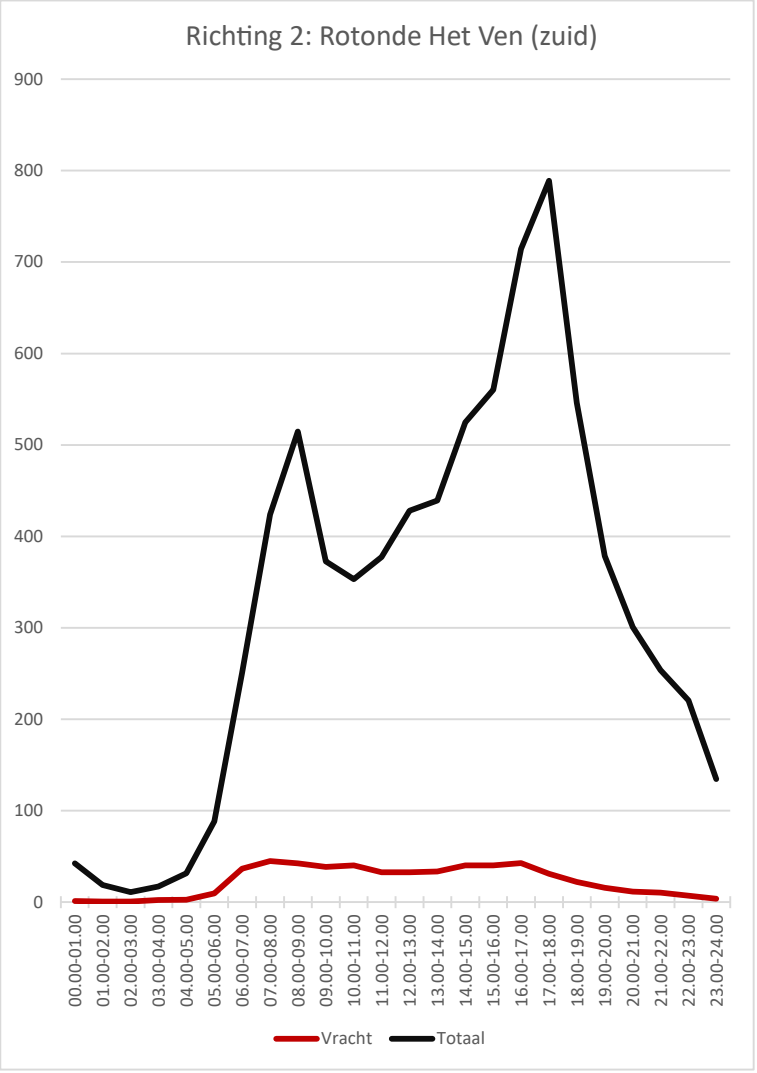
Verloop over teldagen



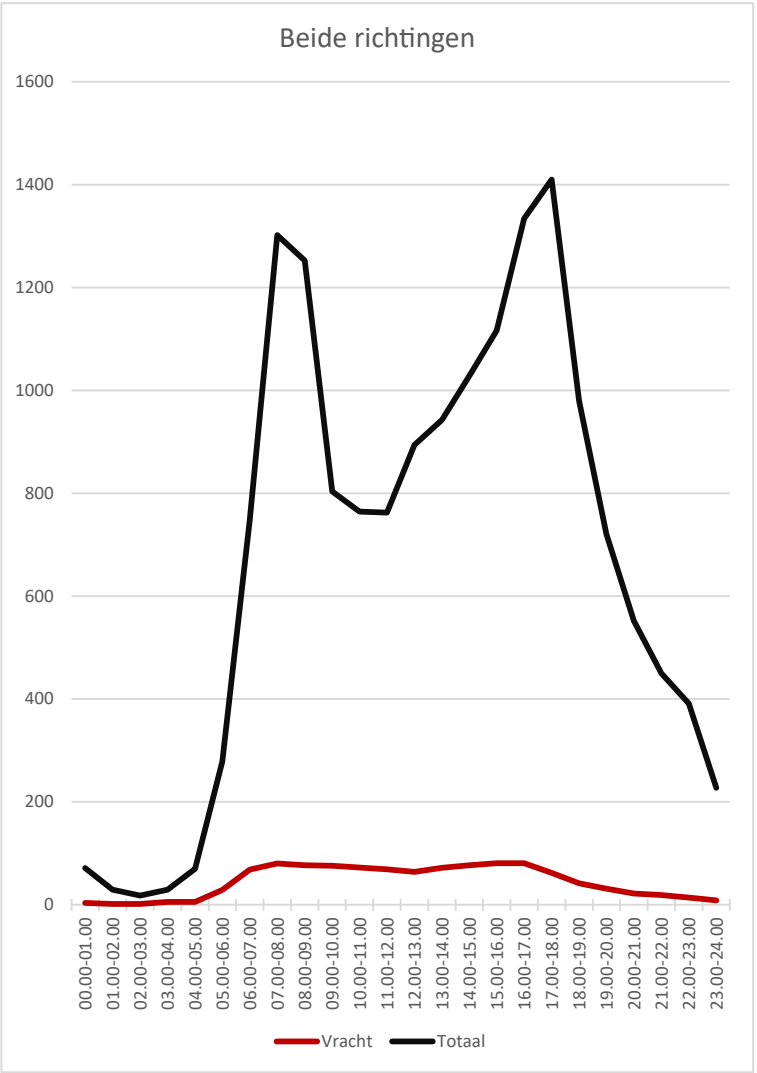
gemiddelde werkdag



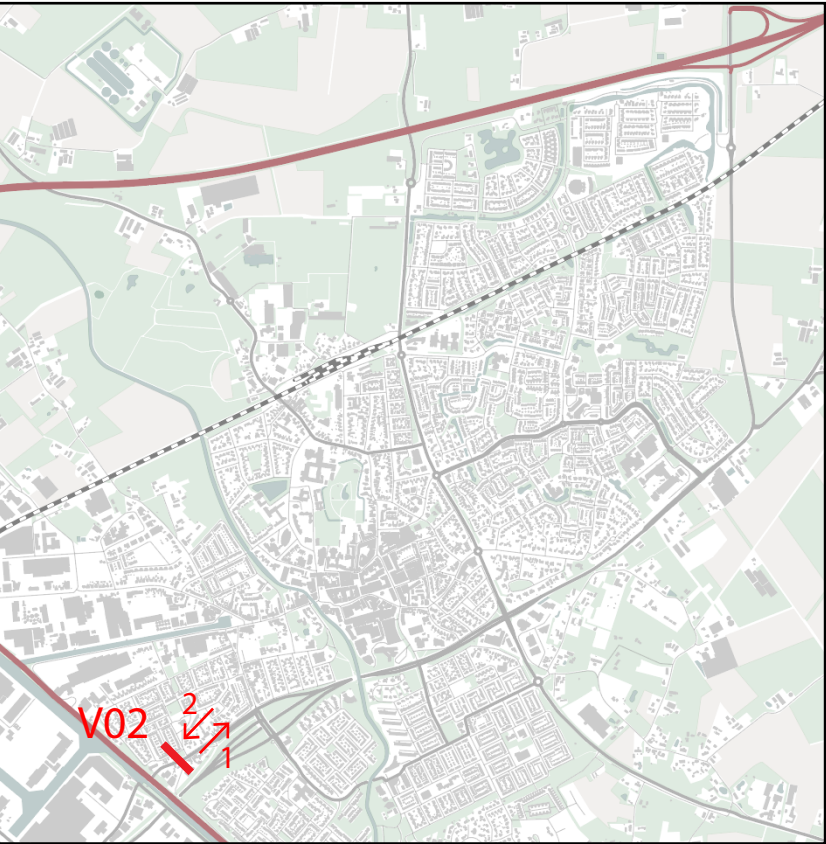
gemiddelde werkdag



gemiddelde werkdag



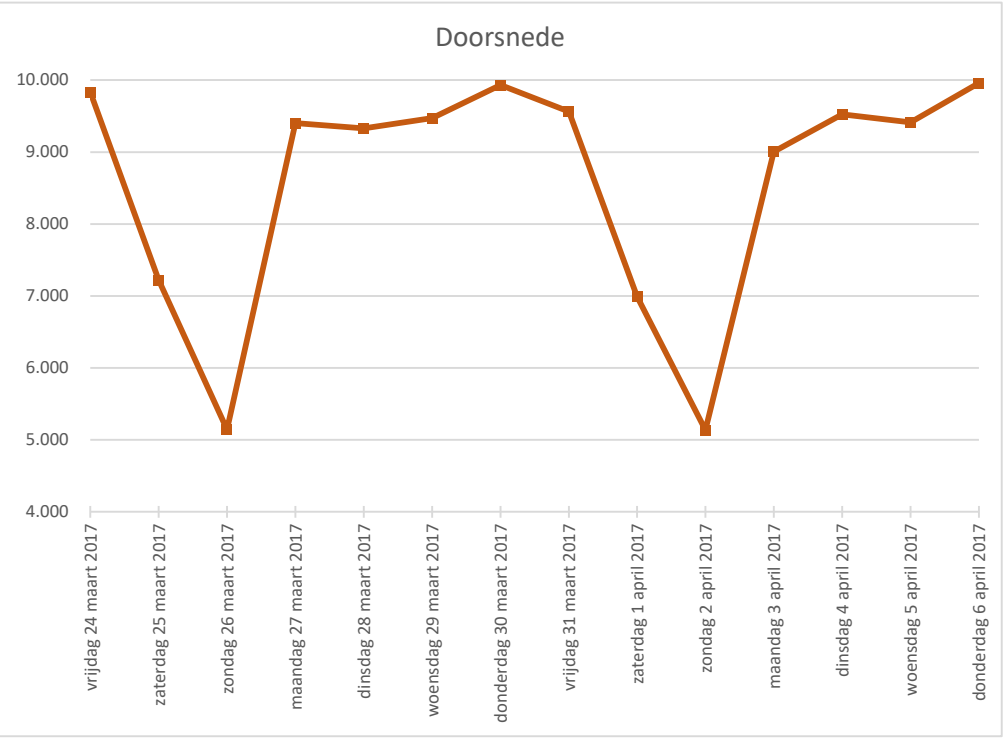
V02 Rembrandtlaan



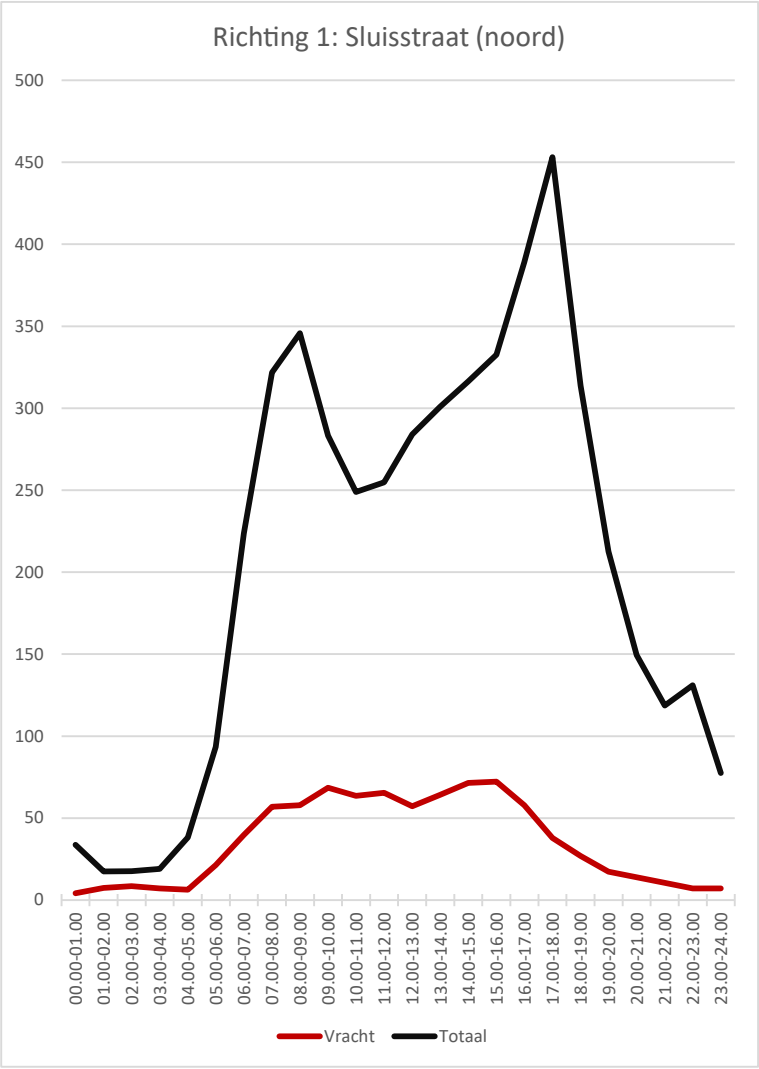
gemiddelde werkdag

Tijd	R1: Sluisstraat			R2: N279			Beide richtingen		
	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht
00.00-01.00	4	34	12%	4	23	15%	8	57	14%
01.00-02.00	7	18	42%	2	11	22%	10	29	34%
02.00-03.00	9	18	49%	2	12	19%	11	29	37%
03.00-04.00	7	19	37%	6	17	36%	13	36	37%
04.00-05.00	6	38	16%	12	52	22%	18	90	20%
05.00-06.00	21	94	23%	32	126	25%	53	220	24%
06.00-07.00	40	224	18%	42	245	17%	82	469	17%
07.00-08.00	57	322	18%	47	335	14%	104	657	16%
08.00-09.00	58	346	17%	55	356	16%	113	702	16%
09.00-10.00	69	283	24%	58	264	22%	126	547	23%
10.00-11.00	64	249	26%	60	239	25%	124	488	25%
11.00-12.00	66	255	26%	56	240	23%	121	495	24%
12.00-13.00	57	284	20%	48	270	18%	105	554	19%
13.00-14.00	64	301	21%	61	280	22%	125	581	22%
14.00-15.00	72	316	23%	56	284	20%	127	600	21%
15.00-16.00	72	333	22%	49	304	16%	121	636	19%
16.00-17.00	58	389	15%	42	368	11%	100	757	13%
17.00-18.00	38	453	8%	26	321	8%	64	774	8%
18.00-19.00	27	314	9%	19	234	8%	46	548	8%
19.00-20.00	17	213	8%	15	180	8%	32	393	8%
20.00-21.00	14	149	9%	11	139	8%	25	289	8%
21.00-22.00	11	119	9%	6	107	6%	17	226	7%
22.00-23.00	7	131	5%	5	92	6%	12	223	6%
23.00-24.00	7	78	9%	3	68	5%	10	146	7%
Totaal	851	4977		715	4567		1566	9544	

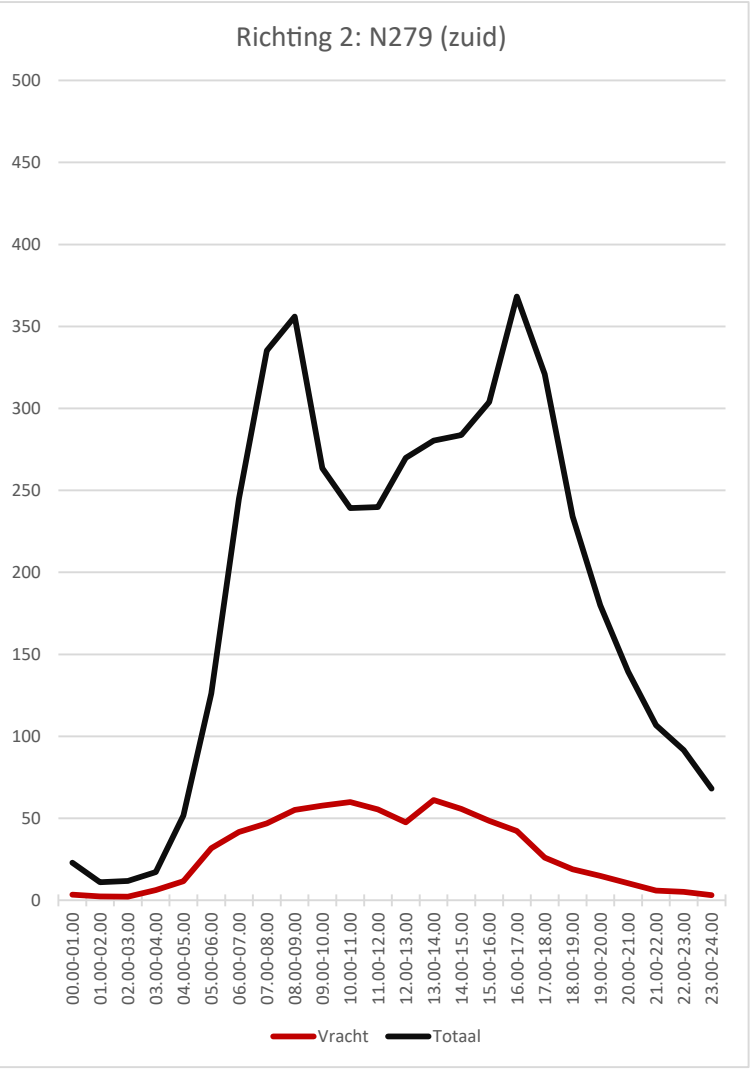
Verloop over teldagen



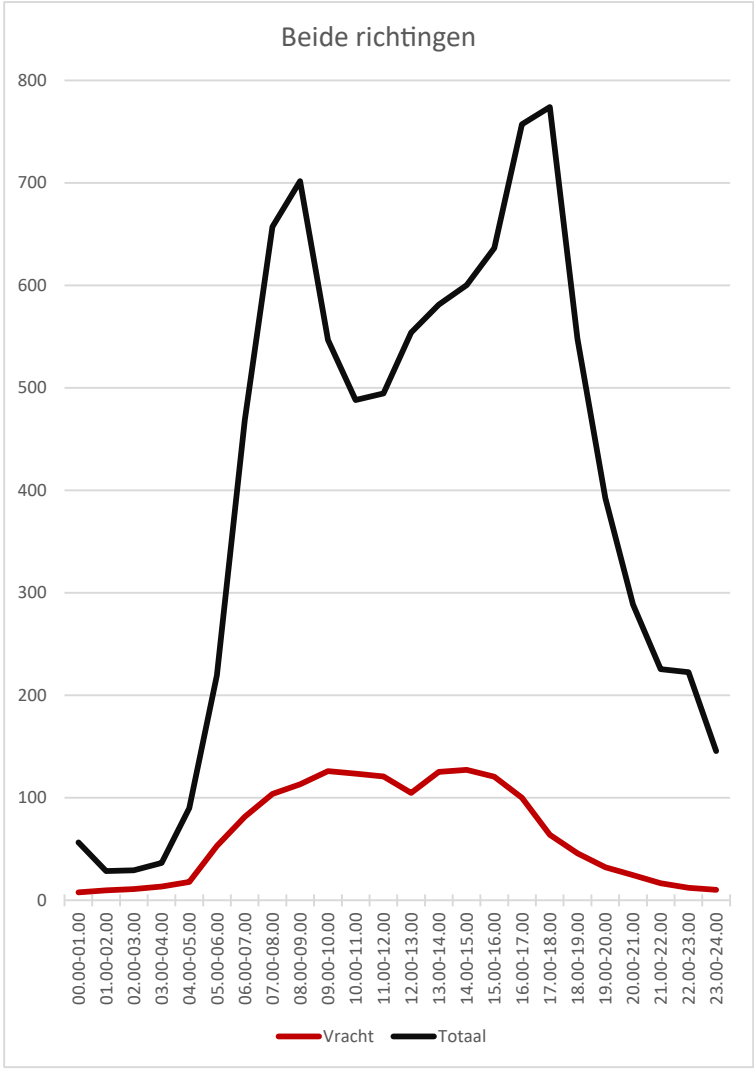
gemiddelde werkdag



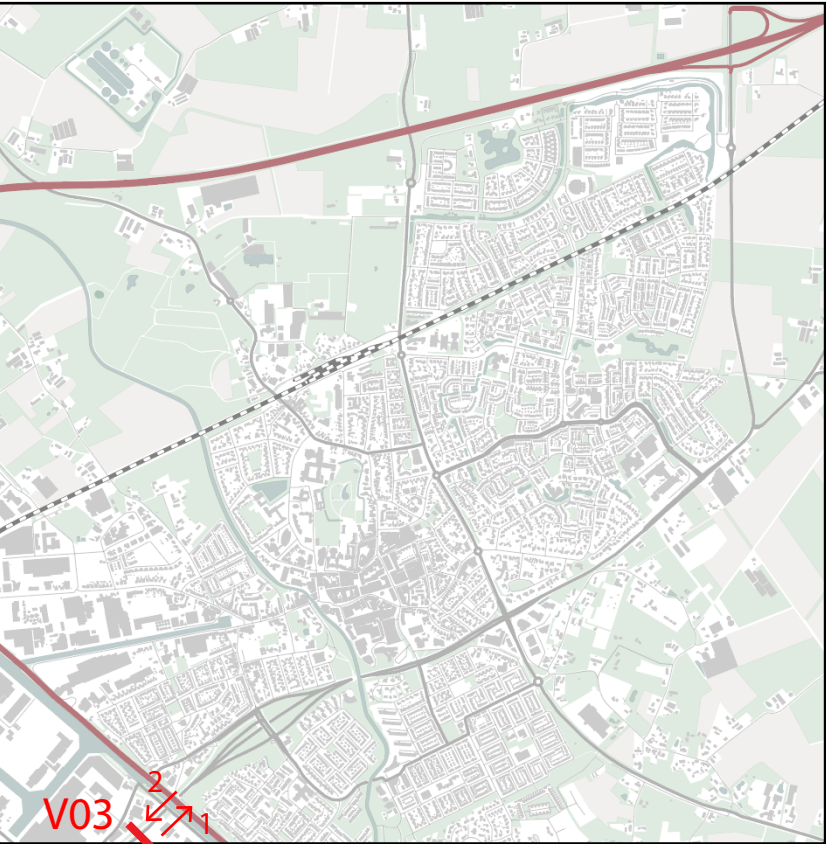
gemiddelde werkdag



gemiddelde werkdag



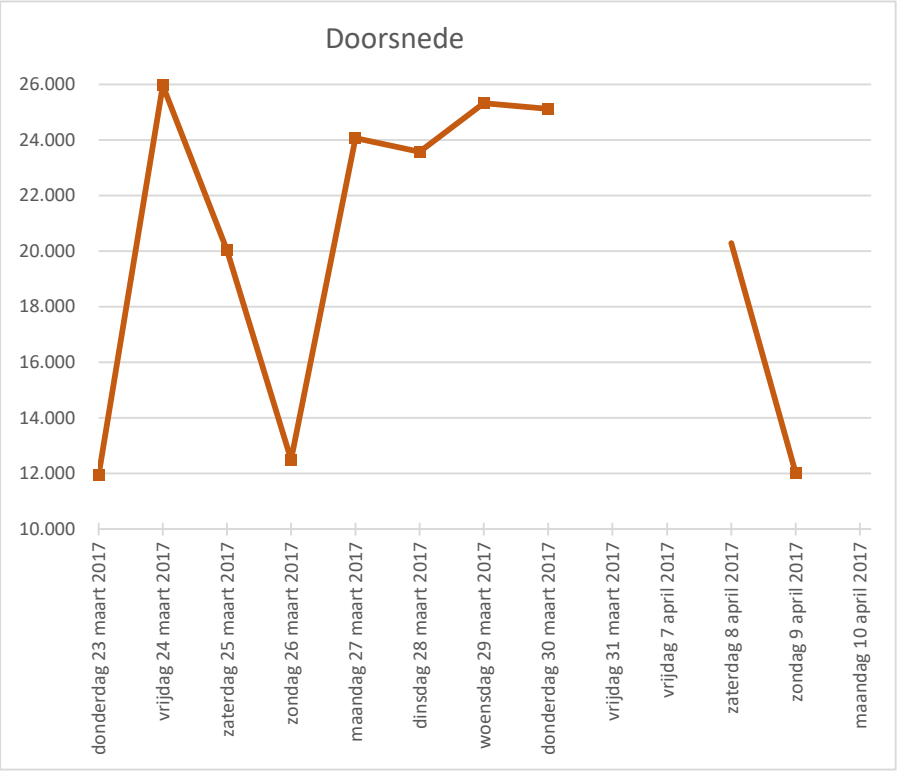
V03 Corridor



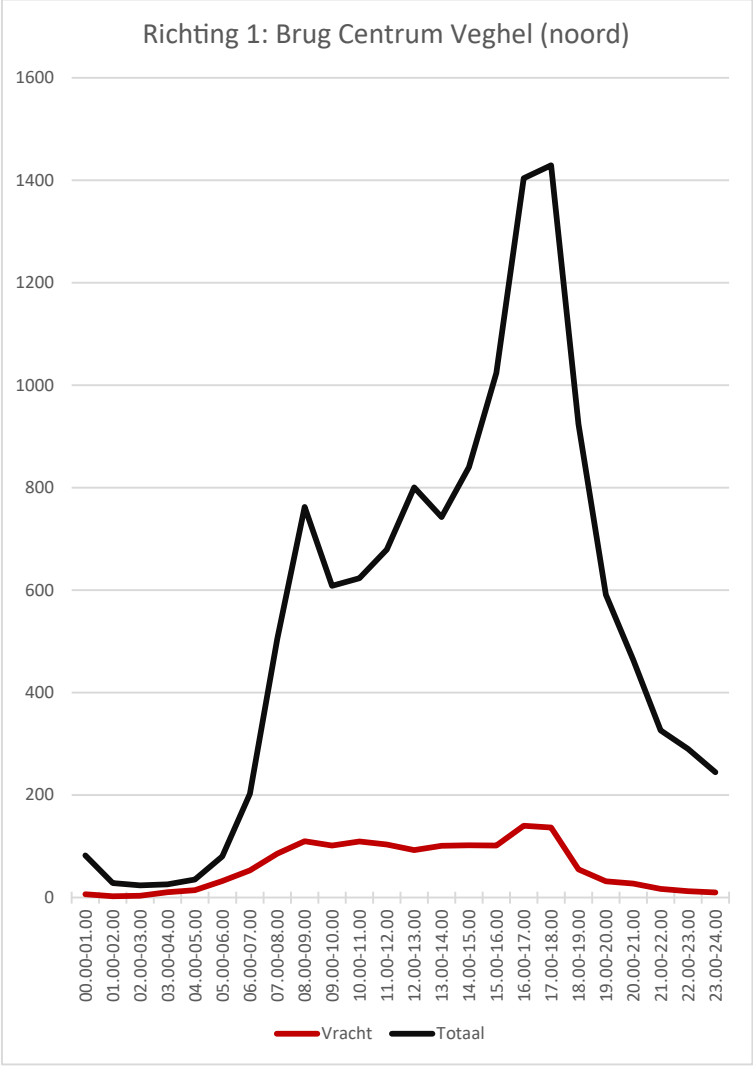
gemiddelde werkdag

Tijd	R1: Brug Centrum Veghel			R2: De Dubbelen Rotonde Kennedylaan			Beide richtingen		
	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht	Vracht	Totaal	% vracht
00.00-01.00	7	82	8%	6	41	15%	13	124	11%
01.00-02.00	3	28	9%	7	20	34%	9	48	20%
02.00-03.00	4	24	16%	9	22	43%	13	46	28%
03.00-04.00	11	26	41%	6	36	16%	17	62	27%
04.00-05.00	14	36	40%	8	109	7%	22	145	15%
05.00-06.00	32	81	40%	33	358	9%	65	438	15%
06.00-07.00	53	203	26%	73	870	8%	126	1073	12%
07.00-08.00	86	505	17%	103	1451	7%	189	1956	10%
08.00-09.00	110	763	14%	114	1245	9%	224	2008	11%
09.00-10.00	102	609	17%	127	842	15%	229	1451	16%
10.00-11.00	110	623	18%	104	683	15%	214	1307	16%
11.00-12.00	104	679	15%	100	652	15%	203	1331	15%
12.00-13.00	93	801	12%	83	679	12%	176	1480	12%
13.00-14.00	101	743	14%	92	704	13%	193	1447	13%
14.00-15.00	102	840	12%	93	660	14%	195	1500	13%
15.00-16.00	102	1024	10%	105	660	16%	207	1684	12%
16.00-17.00	141	1404	10%	87	664	13%	227	2067	11%
17.00-18.00	137	1429	10%	57	666	8%	194	2095	9%
18.00-19.00	55	924	6%	37	487	8%	92	1411	7%
19.00-20.00	32	591	5%	27	418	6%	58	1010	6%
20.00-21.00	27	464	6%	25	312	8%	52	776	7%
21.00-22.00	17	327	5%	17	237	7%	34	564	6%
22.00-23.00	13	290	4%	12	271	5%	25	561	4%
23.00-24.00	10	245	4%	11	111	10%	22	356	6%
Totaal	1463	12739		1336	12200		2799	24939	

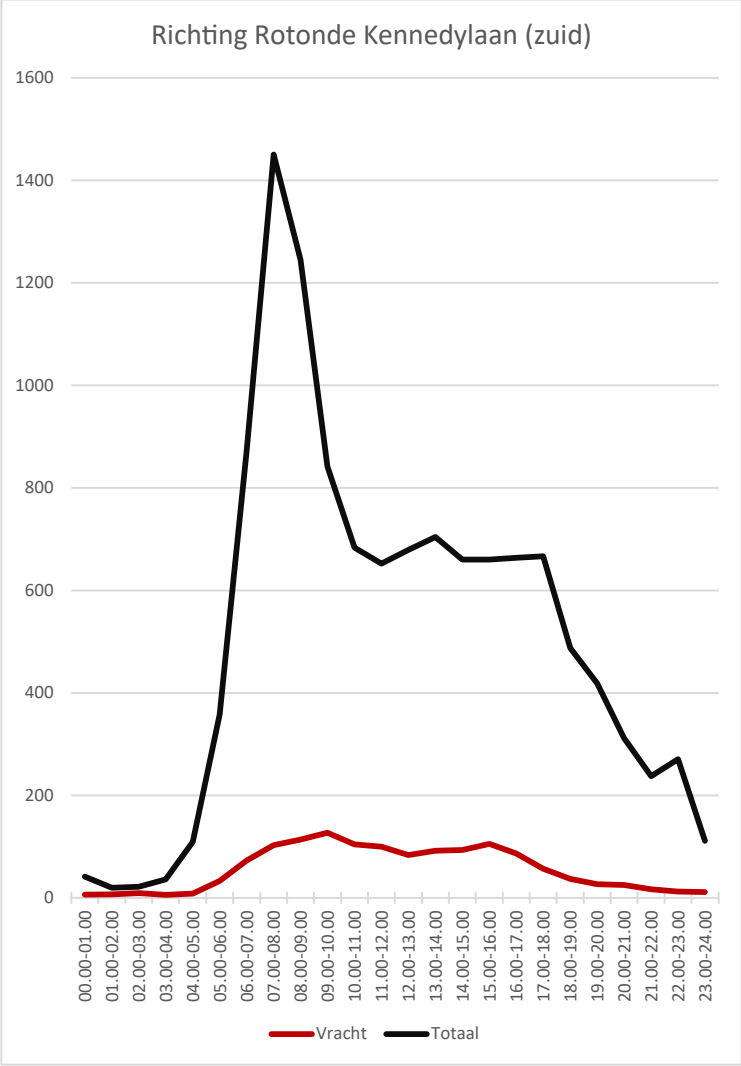
Verloop over teldagen



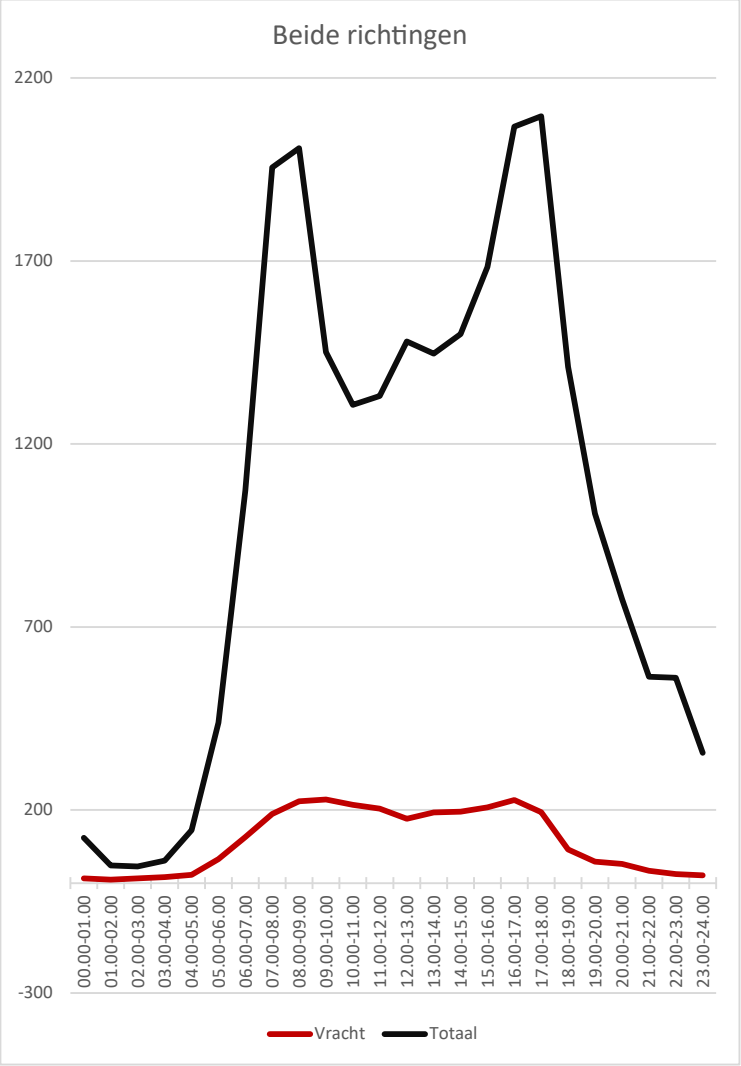
gemiddelde werkdag



gemiddelde werkdag



gemiddelde werkdag



Bijlage 3

Maatregelenlijst

Flankerende maatregelen Rembrandtlaan Veghel



Nicole Korsten

16 mei 2017

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Maatregelen

- Resultaat KBG1
 - Toelichting per maatregel
 - **Wat** houdt de maatregel in
 - **Hoe** wordt de maatregel uitgewerkt of kan de maatregel uitgewerkt worden
 - **Wie** is de (hoofd)uitvoerder
- *Verkeerskundige opinie op het voorstel.*

Gedrag		- Meldpuntnummer
		- Voorlichting chauffeurs over routes
		- Aanspreken bedrijven
		- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
		- Belonen goed gedrag
Verkeersmanagement		- Dynamische routeinformatie N279/A50
		- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
		- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
		- Instellen milieuzone
		- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
		- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
Mobiliteitsmanagement		- Bewegwijzering A50 aanpassen
		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meijerijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
Handhaving		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium
Overig		- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan
		- Flitscamera's (snelheid, kenteken)
		- Afsluiten De Dubbelen (avond)
		- A50 opwaarderen
		- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje

Gedrag (1)

Gedrag		- Meldpuntnummer
		- Voorlichting chauffeurs over routes
		- Aanspreken bedrijven
		- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
		- Belonen goed gedrag

■ Meldpuntnummer

- Inwoners van Veghel kunnen ervaringen, klachten en opmerkingen over snelheid, routes en gedrag van vrachtverkeer melden
 - Er komt een algemeen meldpunt (online of telefonisch meldpunt)
 - Het meldpunt wordt beheerd door het Platform Ondernemend Meierijstad
- *Een meldpunt is alleen effectief wanneer er ook actie op meldingen wordt ondernomen en er ook alternatieven mogelijk zijn. Dit is in deze situatie slechts beperkt het geval. Daartegenover staat dat omwonenden in contact staan met de bedrijven en het POM krijgt gericht inzicht in de situaties (bedrijven, tijdstippen) waarin bewoners problemen ervaren.*

Gedrag (2)

Gedrag		- Meldpuntnummer
		- Voorlichting chauffeurs over routes
		- Aanspreken bedrijven
		- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
		- Belonen goed gedrag

■ Voorlichting chauffeurs

- Chauffeurs van en naar bedrijven in Veghel worden actief geïnformeerd
 - Bedrijven informeren eigen personeel, leveranciers en transporteurs proactief (in opdrachten/ overeenkomsten, op websites, interne communicatie) over de voorkeursroutes
 - Ondernemingen Veghel in samenwerking met het Platform Ondernemend Meierijstad en de gemeente Veghel (bepaling voorkeursroutes)
- *Alleen vrachtverkeer van de routes A50-Udensweg-Corridor en N279 (noord)-Rembrandtlaan-Corridor heeft een (redelijk) alternatief. Het effect van voorlichting aan chauffeurs is marginaal. Deze maatregel is een uitvloeisel van de maatregel gedrag 1.*

Gedrag (3)

Gedrag 	- Meldpuntnummer
	- Voorlichting chauffeurs over routes
	- Aanspreken bedrijven
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
	- Belonen goed gedrag

▪ Aanspreken bedrijven

- Bedrijven waarvan bewoners overlast ervaren worden actief aangesproken
 - Optie 1: Er komt een algemeen bedrijvenmeldpunt (zie verder bij gedragsmaatregel1)
 - Optie 2: Er komt een aanspreekpunt bij de gemeente Meierijstad
 - Koppelen aan meldpunt. Terugkoppeling aan gemeente.
- *Voorstel om dit te koppelen aan een meldpunt bij het POM. De gemeente heeft regelmatig verkeers- & vervoeroverleg met het POM. In dit overleg worden de meldingen besproken en eventuele acties die daaruit voortvloeien.*

Gedrag (4)

Gedrag 	- Meldpuntnummer
	- Voorlichting chauffeurs over routes
	- Aanspreken bedrijven
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
	- Belonen goed gedrag

▪ Analyse boardcomputers

- De boardcomputers van de Veghelse bedrijven worden regelmatig geanalyseerd. *Doel?*
 - *Hoe?*
 - *Door wie?*
- *Deze maatregel wordt verkeerskundig buiten beschouwing gelaten. Wanneer vanuit het POM bij bedrijven melding wordt gemaakt van klachten dan is het aan bedrijven op welke wijze zij controles willen uitvoeren.*

Gedrag (5)

Gedrag 	- Meldpuntnummer
	- Voorlichting chauffeurs over routes
	- Aanspreken bedrijven
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven
	- Belonen goed gedrag

■ Belonen goed gedrag

- Goed gedrag wordt positief beloond.
 - Jaarlijks (of vaker) kan door bewoners een plus worden gegeven aan bedrijven die zich onderscheiden op het gebied van rijgedrag, overlast en/of het actief meedenken over vrachtverkeer in Veghel
 - Nader uit te werken: maar in elk geval betrekken van bewonersorganisaties, gemeente (beloning?)
- *In Nederland zijn bij een aantal grootschalige infrastructuurprojecten beloningssystemen voor gedragsverandering uitgevoerd. Dit overstijgt de problematiek (en te verwachten resultaat) voor de Rembrandtlaan en omgeving. Een vertaling in de vorm van een pluim van de maand/het jaarbeloning kan natuurlijk binnen het Meldpunt worden gerealiseerd.*

Verkeers- management (1)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

- **Dynamische routeinformatie N279/A50**
 - (Vracht)verkeer op de N279 wordt geïnformeerd over de routes naar het centrum en bedrijventerrein (Dubbelen/Doornhoek)
 - Via (dynamische) routeinformatie (vracht)verkeer wordt route getoond. Hierbij actueel verkeersaanbod betrekken
 - Gemeente in samenwerking met Rijkswaterstaat en provincie. Uitvoering ligt bij Rijkswaterstaat
- *Routeinformatie adviseert (vracht)verkeer en kan ook bij incidenten ingezet worden. Wanneer er sprake is van filevorming op de A50 neemt meer verkeer de route door Veghel. Deze is meestal niet sneller; ook daar treedt verzadiging op. Routeinformatie geeft automobilisten inzicht.*

Verkeers- management (2)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

- **Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein**
 - Vrachtverkeer tussen N279 en De Dubbelen/ Doornhoek rijdt via de A50
 - Door een rechtsaf vrachtverkeerverbod op de Korte Haak is het voor vrachtverkeer niet meer toegestaan om vanuit de N279 naar de Taylorbrug te rijden. Ook de retourbeweging is niet toegestaan.
 - Wettelijke bebording (en in combinatie met VM (1))
- *Voor verkeer vanuit N279 zuid is er geen (redelijk) alternatief dan de huidige Taylorbrug. Pas wanneer (bijvoorbeeld ihkv N279) voor dit verkeer alternatieven zijn, komt deze maatregel in beeld.*

Verkeers- management (3)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

- **Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage**
 - Zwaar vrachtverkeer wordt verboden
 - Instelling wettelijk verbod voor zwaar vrachtverkeer op de Maxwell Taylorbrug
 - De gemeente stelt een verkeersmaatregel in
- *Ook voor deze maatregel geldt dat het ontbreken van alternatieven voor (bepaalde) vrachtroutes deze maatregel vooralsnog niet in beeld is. Daarnaast speelt het aspect handhaving een rol.*

Verkeers- management (4)

▪ Instellen milieuzone

- Een milieuzone is een gemeentelijke maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit. Bepaald vrachtverkeer mag een vastgesteld gebied niet in of uitsluitend met ontheffing (bijv categorie 6 of 3,5K)
- In het Convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' is vastgelegd welke stappen moeten worden ondernomen of een milieuzone zinvol is.
- De gemeente Meierijstad kan convenantpartner worden en de maatregel 'Milieuzone' objectief onderzoeken

➤ *Deze maatregel overstijgt het kader van deze studie*

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

Verkeers- management (5)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

■ Groene golf Udenseweg

- Verkeer van Udenseweg-noord tot Maxwell Taylorbrug kan zonder stops doorrijden
 - De verkeersregelinstallaties tussen de aansluiting Udenseweg-Udenseweg en Korte Haak worden gekoppeld eventueel met een advies rijsnelheid
 - De gemeente Meierijstad voert uit
- *Het instellen van een groene golf op de route Udenseweg is aantrekkelijk voor doorgaand verkeer en heeft daarmee een verkeersaantrekkende werking. Daarnaast gaat een groene golf op de hoofdrichting ten koste van het optimaal functioneren van de tussenliggende kruispunten en de Korte Haak (autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer). Verkeerskundig is dit hier geen goede oplossing.*

Verkeers- management (6)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

▪ Bufferen verkeer na afslag A50

- Na de afslag A50-noord wordt verkeer gebufferd en gedoseerd toegelaten op de route Udenseweg – Taylorbrug
 - Deze maatregel gaat een stap verder dan VM5. Verkeer wordt beperkt op het wegvak toegelaten (vergelijk toeritdosering snelweg). Er moet bufferruimte worden gecreëerd
 - De gemeente zal hierin samen moeten werken met Rijkswaterstaat (in verband met mogelijke effecten op de A50)
- *Voor deze maatregel is veel ruimte nodig (voor het bufferen) en werkt alleen in de ochtendspits. Ook bestemmingsverkeer naar het centrum van Veghel ondervindt gevolgen van deze maatregel.*

Verkeers- management (7)

Verkeersmanagement 	- Dynamische routeinformatie N279/A50
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage
	- Instellen milieuzone
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan
	- Bewegwijzering A50 aanpassen

- **Bewegwijzering A50 aanpassen**
 - De bedrijventerreinen worden via de door de gemeente gewenste routes verwezen
 - De bebording van A50 en N279 wordt herzien
 - De gemeente neemt dit op met Rijkswaterstaat (A50) en Provincie Noord-Brabant (N279)
- *De bebording op de A50 is gewijzigd. Bedrijfsnummers Doornhoek en De Dubbelen worden verwezen via A50 (in plaats van Maxwell Taylorbrug)*

Mobiliteitsmanagement (1)

Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meierijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium

■ Intensiveren vervoermanagement bedrijven

- Vervoermanagement is het op een efficiënte wijze organiseren van het verkeer en vervoer van bedrijven met als doel de milieugevolgen van alle verkeer en vervoer zo veel mogelijk terug te dringen
 - Bedrijven maken een mobiliteitsmanagementscan en nemen acties. Benut ook Vitaal (Bedrijvig Veghel ontzorgt
 - Platform Ondernemend Meierijstad neemt vervoermanagement actief op in Speerpuntenbeleid
- *Een alternatief is het programma Lean&Green van Connekt een onafhankelijk netwerk voor smart, sustainable en social mobility en logistics. Deze oplossing overstijgt deze studie.*

Mobiliteitsmanagement (2)

Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meijerijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium

- **Stimuleren fiets en aanleg snelfietsroutes**
 - Werknemers worden gestimuleerd per fiets te komen
 - Door goede fietsverbindingen vanuit de woonwijken naar de bedrijventerrein, aangevuld met stimuleringsmaatregelen vanuit de werkgever gaan meer werknemers per fiets
 - De gemeente versnelt de aanleg van snelfietsroutes naar de bedrijventerreinen. Voor de werkgeversaanpak zie Mm 1
 - *Deze maatregel heeft geen effect op (de omvang van) het vrachtverkeer. De maatregel heeft wel effect op de hoeveelheid autoverkeer.*

Mobiliteitsmanagement (3)

Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meierijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium

▪ App Meierijstad

- Slimme mobiliteit. Via een app worden werknemers geïnformeerd over bijvoorbeeld de verkeersdrukke en alternatieve reismogelijkheden
 - Er wordt een app ontwikkeld voor werknemers van de Veghelse bedrijven
 - Platform Meierijstad in samen werking met Vitaal Bedrijvig Veghel ontzorgt (reeds een app beschikbaar)
- *Smart mobility gaat in de toekomst een steeds belangrijkere rol vervullen bij het bereikbaar houden van bedrijventerreinen. Het maken van een app voor een solitair probleem zal geen oplossend vermogen hebben. De maatregel kan een rol vervullen bij de uitwerking van Mm1 (vervoermanagement).*

Mobiliteitsmanagement (4)

Mobiliteitsmanagement 	- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
	- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
	- App Meijerijstad
	- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
	- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
	- Modal shift, transferium

- **Korte Haak/Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanner**
 - *Deze maatregel wordt niet als realistisch gezien: voor sommige routes is de route Korte Haak altijd de kortste. De maatregel kan alleen in combinatie met daadwerkelijk fysieke maatregelen die nu niet passend zijn bij een gebiedsontsluitingsweg.*

Mobiliteitsmanagement (5)

Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meijerijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium

- **Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden**
 - Door een betere spreiding van de werktijden binnen bedrijven en tussen bedrijven wordt de verkeersdruk in de ochtend- en avondspits verminderd.
 - Interne organisatie bedrijven
 - De gemeente Meijerijstad heeft hier geen invloed op. Dit zal binnen een werkgeversaanpak of POM opgepakt moeten worden
- *Koppelen aan Mm1 (Intensiveren vervoermanagement)*

Mobiliteitsmanagement (6)

Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)
		- App Meijerijstad
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden
		- Modal shift, transferium

■ Modal shift, transferium

- Werknemers rijden niet meer naar het bedrijf toe, maar parkeren de auto op afstand en stappen over op carpool, fiets of openbaar vervoer.
 - Bij een transferium vindt de uitwisseling plaats. Een bestemmingstransferium is effectief bij parkeerproblemen op de eindbestemming of hoge kosten, een herkomststransferium is effectief bij grote gelijkgerichte verkeersstromen. Beide zijn in Veghel niet van toepassing. Binnen een werkgeversaanpak (Mm1) kan modal shift effect opleveren
 - De maatregel wordt niet zelfstandig beoordeeld maar moet onderdeel worden van Mm1
- *In plaats van een transferium verdient het aanbeveling de huidige (HOV-)haltes op te waarderen en de koppeling met fiets voor de last mile te verbeteren.*



Handhaving (1)

- **Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan**
 - Er wordt structureel te hard gereden op de route Udenseweg – Rembrandtlaan. Dit zorgt voor extra overlast (geluidhinder, verkeersveiligheid)
 - Er moet regelmatig gecontroleerd worden op verkeersovertredingen
 - De gemeente gaat in overleg met de politie over extra handhaving
- *Een positief effect van deze maatregel is dat de route door Veghel 'langzamer' wordt.*



Handhaving (2)

■ Flitscamera's

- Er wordt structureel te hard gereden op de route Udenseweg – Rembrandtlaan. Dit zorgt voor extra overlast (geluidhinder, verkeersveiligheid)
 - Er worden flitspalen geplaatst waardoor in plaats van incidentele controle (Hh 1) permanent op snelheid wordt gecontroleerd
 - Flitspalen worden alleen geplaatst wanneer het aantal ongelukken kan verminderen. Het Openbaar Ministerie bepaalt waar de palen komen. Dit gebeurt in overleg met politie en wegbeheerder. De gemeente Meierijstad gaat in overleg met OM en Politie
- *Het is op voorhand moeilijk in te schatten of het OM deze locatie geschikt acht voor flitspalen.*

Overig (1)

Overig 	- Afsluiten De Dubbelen (avond)
	- A50 opwaarderen
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje
	- Brug en ontsluitingsweg N279 bedrijventerreinen

▪ Afsluiten De Dubbelen (avond)

- In de huidige situatie is De Dubbelen in de avonden alleen via de Kennedylaan toegankelijk. Hierdoor is de route via de N279 aantrekkelijk.
 - De avondtoegang tot De Dubbelen wordt verplaatst naar de Montgomeryweg
 - De gemeente voert deze maatregel uit in overleg met de POM
- *Verkeerskundig past deze maatregel in de filosofie dat verkeer zo snel mogelijk naar hoofdinfrastructuur geleid moet worden (verkeer naar buiten brengen).*

Overig (2)

Overig		- Afsluiten De Dubbelen (avond)
		- A50 opwaarderen
		- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje
		- Brug en ontsluitingsweg N279 bedrijventerreinen

■ A50 opwaarderen

- De dagelijks verkeersdruk op de A50 heeft tot gevolg dat verkeer over alternatieve routes zoals de N279 en de Udenseweg rijdt
 - A50 verbreden
 - Deze maatregel valt feitelijk buiten het kader van de studie (infrastructureel, lange termijn en kostbaar), maar gemeente Meierijstad neemt initiatief met buurgemeenten en treedt in overleg met Rijkswaterstaat over problematiek
- *Gemeente Meierijstad, regiogemeenten en provincie dienen gezamenlijk op te trekken om de problematiek op de agenda van de Rijksoverheid te krijgen.*

Overig (3)

Overig 	- Afsluiten De Dubbelen (avond)
	- A50 opwaarderen
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje
	- Brug en ontsluitingsweg N279 bedrijventerreinen

▪ Extra brug ter hoogte van Gazellepad/Duits lijntje

- Door een extra verbinding tussen de N279 en De Dubbelen wordt het verkeer verspreid.
 - Het voorstel behelst een verbinding ter hoogte van het Duits lijntje.
 - Deze maatregel heeft een groot effect op de verkeersstromen in Veghel en is constructief/verkeerstechnisch complex.
- *Deze maatregel past verkeerskundig niet in de filosofie om verkeer van de bedrijventerreinen zoveel mogelijk van buiten uit (vanuit hoofdwegen) te ontsluiten en niet naar binnen te halen. Vooralsnog wordt deze maatregel buiten beschouwing gelaten.*

Overig (4)

Overig 	- Afsluiten De Dubbelen (avond)
	- A50 opwaarderen
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje
	- Brug en ontsluitingsweg N279 bedrijventerreinen

- **Nieuwe brug tussen N279 en zuidelijke bedrijventerreinen**
 - Door een extra verbinding tussen de N279 en De Dubbelen wordt de ontsluiting tussen de bedrijven en N279-zuid verbeterd
 - Het voorstel behelst een verbinding ten zuiden van de Taylorbrug
 - Deze maatregel heeft een groot effect op de verkeersstromen in Veghel en dient in samenhang met de provinciale opgave voor de N279 opgepakt te worden.
- *Deze maatregel hangt nauw samen met het Voorkeursalternatief N279.*

Criteria

- Verkeerskundig effect
- Leefbaarheid
- Overig

Verkeerskundig effect

- **Vrachtverkeer (indicatief)**
 - Korte Haak
 - Afname vrachtverkeer (gering, middel, groot)
 - Toename vrachtverkeer (gering, middel, groot)
 - Udenseweg
 - Afname vrachtverkeer (gering, middel, groot)
 - Toename vrachtverkeer (gering, middel, groot)
- **Autoverkeer (indicatief)**
 - Korte Haak
 - Afname autoverkeer(gering, middel, groot)
 - Toename autoverkeer (gering, middel, groot)
 - Udenseweg
 - Afname autoverkeer (gering, middel, groot)
 - Toename autoverkeer (gering, middel, groot)
- **Verkeerseffecten elders**
 - Ongewenste effecten (toename verkeer verblijfsgebieden)

Leefbaarheid

- **Geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit**
 - Rembrandtlaan/Korte Haak
 - Verbetering ten opzichte van plansituatie
 - Verslechtering ten opzichte van plansituatie
 - Udenseweg
 - Verbetering ten opzichte van plansituatie
 - Verslechtering ten opzichte van plansituatie

Overig

■ Realisatietermijn

- Korte termijn (<1 jaar)
- Middellange termijn (1-3 jaar)
- Lange termijn > 3 jaar

■ Uitvoering

- Gemeente is uitvoerend
- Gemeenten in combinatie met derden
- De opgave ligt volledig bij derden

■ Kosten

- Goedkoop
- Middelduur
- Duur

Samenvatting criteria

- **Vrachtverkeer (Rembrandtlaan en Udenseweg)**
- **Autoverkeer (Rembrandtlaan en Udenseweg)**
- **Verkeerseffecten elders**
- **Geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit (Rembrandtlaan en Udenseweg)**
- **Realisatietermijn**
- **Uitvoering**
- **Kosten**

Bijlage 4

Verkeerskundige beoordeling (indicatief)

Indicatieve effecten en verkeerskundige opinie

		Effect vrachtverkeer Korte Haak	Effect vrachtverkeer Udenseweg	Effect autoverkeer Korte Haak	Effect autoverkeer Udenseweg	Verkeerseffecten elders (verblijfs- gebieden)	Geluid, lucht ruimtelijke kwaliteit Korte Haak	Geluid, lucht ruimtelijke kwaliteit Udenseweg	Realisatie termijn	Uitvoering	Kosten	Draagvlak klankbordgroep	Onderbouwing Klankbordgroep	Verkeerskundig oordeel
Gedrag		- Meldpuntnummer									POM			
		- Voorlichting chauffeurs over routes									Alleen in combina- tie met meldpunt- nummer			
		- Aanspreken bedrijven									Alleen in combina- tie met meldpunt- nummer			
		- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven									Alleen in combina- tie met meldpunt- nummer			
		- Belonen goed gedrag									Alleen in combina- tie met meldpunt- nummer			
Verkeersmanagement		- Dynamische routeinformatie N279/A50						 	 	 	Rijk, Provincie			
		- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)	  		 		  	  		  				
		- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage	  	 			  	 		  				
		- Instellen milieuzone	 			  	 	 	  					
		- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan			 	 	  	 	 	 				
		- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan	 	 	 	 	 	 	 	  				
		- Bewegwijzering A50 aanpassen									Rijk			
Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven								 	POM			
		- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)					 			 	Meijerijstad	 		
		- App Meijerijstad									In combinatie met intensiveren vervoer- management bedrijven			
		- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners												
		- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden								 	In combinatie met intensiveren vervoer- management bedrijven			
		- Modal shift, transferium									Meijerijstad			
Handhaving		- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan						 	 		Politie			
		- Flitscamera's (snelheid, kenteken)						 	 	  	OM			
Overig		- Verplaatsen avondtoegang De Dubbelen								 	Meijerijstad			
		- A50 opwaarderen op politieke agenda			 	 	  	 	 	  	Meijerijstad	  		
		- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje	 	 			  	 	 	  	Provincie, Meijerijstad	  		
		- Brug en ontsluitingsweg N279 zuidelijke bedrijventerreinen	 		 		 	 		  	Provincie, gemeente	  		

Bijlage 5

Mening klankbordgroep

Overzicht scoringsbladen:

1. Wijkraad Veghel Zuid/De Leest.
2. Bewoners Hoogeind.
3. Bewoners Korte Haak.
4. Platform Ondernemend Meierijstad.

		1. Wijkraad Veghel Zuid (2 pers)		2. Bewoners Veghelind (3 per)				3. Bewoners Korte Haak (1 pers)		4. Platform Ondernemend Meierijstad (2 pers)				Verkeerskundig oordeel	
		Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing	Draagvlak	Onderbouwing		
Gedrag		- Meldpuntnummer	Niet doen	Te vrijblijvend	Niet	Wie moet er bellen? En wat mag er niet	Positief	Bewustwording en communicatie zijn eenvoudige middelen die effect sorteren	+	Allemaal leuk bedacht maar geen vertrouwen in bedrijven	Neutraal (niet positief, niet negatief)	Aardig' idee maar gemeente zoekt een oplossing en gooit de monitoring over de schutting	Neutraal (niet positief, niet negatief)	Wie bemant?	
	- Voorlichting chauffeurs over routes			Laag	Bedrijfmatige belangen zijn leidend	Positief	Idem	+	Idem	Positief	Goed idee	Positief			
	- Aanspreken bedrijven			Laag	idem	Positief	Idem	+	Idem	Neutraal	Prima maar uitvoering door gemeente	Positief			
	- Analyse boardcomputers Veghelse bedrijven			Laag	Is geen maatregel	Positief	Idem	+	Idem	Negatief	Hoe? Geen rechten?	Negatief	Hoe wil je dit realiseren?		
	- Belonen goed gedrag					Positief	Idem	+	Idem	Positief	Belonen werkt	Positief			
Verkeersmanagement		- Dynamische routeinformatie N279/A50	Doen	s Nachts is omrijden via A50 alternatief	Niet	Geeft extra verkeer	Postief	Idem	++	Trekt nog meer verkeer aan	Positief	Alleen in combinatie met andere maatregelen, integrale oplossing	Positief	Hoe wil je dit gaan controleren?	
	- Inrijdverbod tussen N279 en industrieterrein (evt venstertijden)	Wel doen	Positief		Heeft structurerend effect	Positief	Leefomgeving en wooncomfort	+++	Neutraal		Positief				
	- Verbod vrachtverkeer vanaf bepaald tonnage	Wel doen	Positief		Heeft structurerend effect	Positief	Idem	+++	Neutraal		Neutraal				
	- Instellen milieuzone		Positief	Heeft structurerend effect	Positief	Idem	+++	Neutraal	Idem		Positief				
	- Groene Golf Udenseweg-Rembrandtlaan	Niet doen	Niet	Trekt alleen extra verkeer aan	Negatief	Idem	—	Negatief	Goed, niet uitvoerbaar		Positief				
	- Bufferen verkeer na afslag A50 en doseren over Udenseweg-Rembrandtlaan	Niet doen	Niet	Trekt alleen extra verkeer aan	Positief	Idem	+	Negatief	Idem		Negatief	Werkt negatief			
	- Bewegwijzering A50 aanpassen	Akkoord	Positief	Al denk ik dat het effect verwaarloosbaar is	Positief	Idem	++	Neutraal	Kan mogelijk iets oplossen		Neutraal	Is volgens mij in orde!			
Mobiliteitsmanagement		- Intensiveren vervoermanagement bedrijven	Akkoord	Hoge kosten/beperkt effect. Is kruimelwerk in totaal en leidt aandacht af van hoofdprobleem		Maar geen effect vrachtverkeer	Positief	Waar ligt de duurzaamheidsambitie van Veghel	—	Geen effect op gedrag chauffeurs	Neutraal	Afhankelijk van stimuleringsmaatregel en subsidie een optie	Positief	Niet alleen kosten POM!	
	- Stimuleren fiets (en aanleg snelfietsroutes)	Niet doen	Positief		Positief		+		Neutraal		Goed idee, maar adaptie is lastig	Positief			
	- App Meierijstad	—	Laag		Kosten en zorgen dat mensen dit gaan gebruiken		Negatief		Idem		Neutraal	Geen idee of dit werkt	Negatief	???	
	- Korte Haak /Rembrandtlaan niet als snelste route in routeplanners	Niet haalbaar	Laag	Niet realiseerbaar	Positief	Niet realistisch	+	Neutraal	Idem	Negatief	Geen medewerking TomTom e.d.				
	- Stimuleren bedrijven aanpassen werktijden	Niet haalbaar	Laag	Wel is hele dag druk	Positief	Verspreid komt er nog meer verkeer aan	Neutraal	Idem	Neutraal	Gemakkelijker gezegd dan gedaan					
	- Modal shift, transferium	Niet doen	Positief	Maar geen effect vrachtverkeer	Negatief	Carpoolen!	—	Neutraal	Mogelijk als 1 op 1 wordt gefaciliteerd	Neutraal	Is dit realiseerbaar?				
Handhaving		- Snelheidscontroles Udenseweg-Rembrandtlaan	Doen	Vermindert overlast en goed voor het milieu	Laag	Camera's zijn net weg	Positief	Zeer belangrijk ivm correlatie gewenste en gemeten snelheid	+		Negatief	Wegen zitten vol, snelheid is geen issue	Neutraal	Geen primaire taak politie	
	- Flitscamera's (snelheid, kenteken)	Doen	Laag	Idem	Positief	Uitgangspunten zijn bijvoorbeeld 50 km/h	+	Negatief	Idem	Neutraal	Werkt dit wel?				
Overig		- Verplaatsen avondtoegang De Dubbelen	Doen	Minder vrachtverkeer Korte Haak (ca 2.400-2.600)	Positief	Sturend qua verkeer	Positief	Geod voorstel, eenvoudig te realiseren	+++		Neutraal	Heel veel vraagtekens!	Neutraal	Zal weinig bijdragen aan hoeveelheid verkeer!	
	- A50 opwaarderen op politieke agenda	Doen	Noodzakelijk voor economische ontwikkeling Veghel eo	Positief	Noodzakelijk qua integrale aanpak. A50 moet interessant zijn	Positief	Goed voorstel	++		Positief	Graag morgen, AUB	Positief			
	- Extra brug ter hoogte van Gazellepad / Duits lijntje	Doen + alternatief	Vrachtverkeer Amert - Den Dubbelen en wo-werkverker binnen Veghel	Laag	Is denk ik niet in te passen	Positief	Goed voorstel	++		Positief	Idem	Positief			
	- Brug en ontsluitingsweg N279 zuidelijke bedrijventerreinen	Doen	Past in visie dat industrieterrein van buitenaf bereikbaar moet zijn	Positief	Geeft alternatief voor verkeersstromen	Positief	Goed voorstel	+++		Positief	Idem	Positief			

Bijlage 6

Reacties op eindconcept d.d. 28 juni

In deze bijlage zijn de reacties op het eindconcept van het rapport Flankerende verkeersmaatregelen Rembrandtlaan d.d. 28 juni 2017 weergegeven.

Reactie POM, d.d. 5 juli 2017

Standpunt bedrijfsleven t.a.v. N279

Het bedrijfsleven staat nog steeds achter haar eerder ingenomen standpunt en het collegebesluit. Het huidige raadsvoorstel – in combinatie met het voorkeursalternatief van de stuurgroep / provincie – biedt voor het bedrijfsleven echter te weinig waarborgen en zekerheden. Hiermee kunnen wij niet akkoord gaan. Om daadwerkelijk te komen tot de juiste invulling en daarmee een duurzame en robuuste oplossing, willen wij aan het raadsvoorstel (en -besluit) expliciet toegevoegd hebben, dat:

- Sprake moet zijn van een integraal / compleet uitgevoerd maatregelenpakket met oplossend vermogen voor de bereikbaarheid van de bedrijven(terreinen).
- Als er binnen een periode van vijf jaar geen zicht is op concrete realisatie van de parallelstructuur en aansluiting op de A50, dat dan een alternatief wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld een verbinding tussen de bedrijventerreinen De Dubbelen en De Amert / een tweede oversteek over het kanaal.
- De “afslag bedrijventerreinen” robuust moet worden uitgevoerd en daadwerkelijk oplossend vermogen voor Veghel en specifiek het bedrijfsleven en de bedrijventerreinen moet bieden.
- Er geen vrachtwagenverbod op de korte haak wordt ingevoerd.

Als het bovenstaande niet wordt toegevoegd aan het raadsbesluit zal het collectieve bedrijfsleven het raadsvoorstel niet steunen.

Dit standpunt (de waarborgen om met name aan de zuidkant (afslag bedrijventerreinen) en aan de noordkant (parallelstructuur A50 of variant daarop) met aantoonbare oplossingen te komen) is niet expliciet meegenomen in het raadsbesluit en in het definitieve advies van de Stuurgroep N279. Wij zullen dan ook nog aanvullend reageren richting de gemeente(raad) dat wij alleen kunnen instemmen met de voorgestelde infrastructurele maatregelen indien het oplossend vermogen wordt geborgd.

Reactie bewoners Korte haak, d.d. 5 juli 2017

Wij hebben problemen met de onderstaande passage in paragraaf 5.1:
“Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit geen correcte toevoeging. De Rembrandtlaan heeft een functie voor:

- Ontsluiting van woongebieden en het centrum van Veghel.
- Het verbinden van deze woongebieden en het centrum via de Maxwell Taylorbrug met de bedrijventerreinen in Veghel-zuidwest.
- Ontsluiting van de woongebieden en het bedrijventerrein in Erp.
- En een uitwisselpunt met de N279.”

Het is niet de vraag of dit verkeerskundig juist is, dit is zoals onze bestuurders de weg in zijn samenhang willen zien. Het is aan ons/jullie om daar invulling aan te geven. Maar de strekking is wel juist en belangrijk, en dat is dat we ons met zijn allen realiseren dat de Rembrandtlaan een bepaalde functie heeft in het bestaande systeem en dat andere functies die de weg nu vervult (een doorgaande route naar industrie en Erp) dus eigenlijk door een andere stuk infrastructuur moeten worden overgenomen. Op basis van die visie is het bestemmingsplan aangenomen door de raad.

Het is een heel breed rapport met te weinig diepgang en te weinig aandacht voor de kern van de conclusie. Namelijk dat er infrastructurele maatregelen nodig zijn om overlast te verminderen op de Rembrandtlaan (dus niet alleen de korte haak!). Nu staat er een zoethoudertje in die doet geloven dat het allemaal goed komt als er een brug ten zuiden van Veghel wordt aangelegd. Deze dient dan vanuit de N279 zuid te komen. Hiermee is het probleem echter niet opgelost. Wij zien graag dat dit één mogelijkheid is om in de **toekomst** structurele maatregelen te nemen, bijvoorbeeld ontsluiting van Erp naar deze brug! Nu hebben we die mogelijkheid, dus pak die mogelijkheid. Geef het op zijn minst aan in dit rapport! Maar laat dus ook zien dat we hiermee niet klaar zijn!

De brug die we nu gaan bouwen ligt te ver naar het zuiden en is een polderoplossing die noch aan deze oplossing bijdraagt, noch aan de wensen van Keldonk tegemoet komt. Er komt nu geen extra brug, we verplaatsen er eentje naar niemandsland..... Ik kan me niet voorstellen dat deze conform het model gaat werken. Zie daar graag een reactie van Goudappel op. De brug die wij tijdens de klankbordgroep besproken ligt dicht bij Veghel en het industrieterrein!

Het feit dat er integraal gekeken moet worden naar een totale passende oplossing zou ik ook graag helderder aangestipt zien. Dat is in deze hele discussie het kernwoord. Je kan lokaal niets oplossen zonder verder te kijken. Geef die boodschap mee aan onze bestuurders! En of deze brug in de toekomst ook daadwerkelijk wordt aangesloten op de industrieterreinen is ook nog onzeker, men doet ons dit geloven met mooie verkooppraatjes, maar de wethouder hield dit punt nog open tijdens de raadsvergadering van 22 juni 2017.

Aanpak met A50. Dit is een terecht punt, maar zet er dat nog eens dik in. Zoals het nu verwoord is komt ook dit punt nauwelijks naar voren en blijft het echt niet hangen. Wat is het oplossend vermogen van maatregelen bij de A50? Als dat groot is, moet je het ook groots aanpakken. En het is niet alleen nodig voor de Rembrandtlaan, maar sowieso voor de ontsluiting van het industrieterrein. Daarnaast staan er hier al tijden dagelijks stevige files op de A50, dus dat gedeelte probleem met RWS moet bovenaan de agenda komen en stevig politiek aangepakt worden (oftewel benadruk ook hier dat het probleem groter is!). Nu in gesprek gaan met RWS betekent met wat geluk dat er over 10 jaar iets gebeurt!

Verdere vragen die bij ons ook naar boven komen:

- 1.- Wat is het nut van een klankbordgroep als de gemeente vooroverleg pleegt met de industrie en van alle andere genodigden nog niet eens de helft verschijnt?
- 2.- Wat is het nut van een klankbordgroep als de verkeerskundige (lees gemeente) uiteindelijk bepaalt wat in het rapport komt, zie als voorbeeld blz.69 overig?
- 3.- Waarom zijn überhaupt tbv het bestemmingsplan variant 2 en 3 onderzocht als mogelijke varianten, terwijl nu nog eens duidelijker wordt dat de gemeente Veghel en de industrie persé de korte haak open willen laten voor vrachtverkeer?

Nadrukkelijker ingaan op het feit dat (zoals al lang aangedragen door de klankbordgroep en diverse insprekers op het bestemmingsplan) er infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Door te wensen dat er minder verkeer komt doe je hier geen recht aan. Bij wensen horen maatregelen en dus budget!

Reactie Wijkraad Zuid, d.d. 5 juli 2017

Op blz 15 wordt aangegeven dat overbrugging van de ZWV ter hoogte van het duist lijntje om verkeerskundige redenen wordt afgeraden omdat er dan verkeer naar de NCB-laan verplaatst wordt. Welk gedeelte van de NCB -laan wordt daarmee bedoeld? Als het deel tussen N279 en DMV Campina drukker wordt ten gunste van de korte haak lijkt me dat geen probleem. Als een dergelijke overbrugging extra verkeer in de kern van Veghel (Wilgenstraat- Burg Kuijper- Julianastraat- NCB laan) veroorzaakt is dat wel ongewenst. Dat kan opgelost worden door ter hoogte van het Duits lijntje, behalve een brug ook een verbinding tussen Vorstenboscheweg en N279 te maken. Dan maak je binnen Veghel een aantrekkelijke ruit (te weten: Rembrandtlaan- Populierlaan- "Duits Lijnje"- N279 of Kennedylaan). Alle verkeer (ook het landbouwverkeer!) wat niet in de kern van Veghel hoeft te zijn bied je een goed alternatief.

Vestiging Eindhoven

Emmasingel 15

5611 AZ Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng