

Technische vragen

Raadsvergadering 27 januari 2022

Vaststelling Duurzame mobiliteitsvisie gemeente Meerijstad		
Fractie	Vragen	Antwoorden
CDA	1. Er zijn m.b.t. deze visie veel zienswijzen ingediend. Hoe is met de indieners de beantwoording gecommuniceerd en heeft dit geleid tot aanpassingen van de visie. Zo ja welke?	Voor de inspraak op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad en de reactie op de zienswijzen is onze Algemene Inspraakverordening gevolgd (zie artikel 6: Eindverslag inspraak). “Het bestuursorgaan dient na afloop van de inspraak een eindverslag op te stellen. Daarin moet worden aangegeven hoe de inspraak verlopen is, welke reacties er zijn ontvangen en wat er met die reacties is gedaan. Het eindverslag moet openbaar gemaakt worden en indien mogelijk aan degenen die een zienswijzen hebben ingediend, worden toegezonden. Het eindverslag wordt meegestuurd als het beleidsvoornemen ter besluitvorming of ter kennisname wordt voorgelegd.” Het eindverslag is in dit geval de “Nota van Beantwoording zienswijzen op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad.” Dit eindverslag is naar alle indieners van een

		zienswijze gestuurd. Ook zijn diegene die een zienswijze hebben ingediend geïnformeerd over het vervolgproces. In het eindverslag zijn alle zienswijzen en de reacties op de zienswijzen opgenomen. Ook is opgenomen of de zienswijze heeft geleid tot het aanpassen van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad (zie hoofdstuk 3 Nota van Beantwoording zienswijzen op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad).
CDA	2. Hebben de indieners nog een reactie kunnen geven op de beantwoording en zo ja hoe?	Na het indienen van een zienswijze is het eindverslag opgesteld en vastgesteld door het college (conform onze Algemene Inspraakverordening). Bewoners zijn geïnformeerd over het vervolg. Aangegeven is dat er gelegenheid is om in te spreken voor de raadsbehandeling (zie ook antwoord op vraag 1).
CDA	3. Op pag. 114 wordt gesteld dat de uitstoot in Brabant in 2030, met tenminste 50% is gereduceerd. (Bestuursakkoord provincie Noord-Brabant 2020-2023) Op welke wijze denkt men dat op deze termijn te bereiken als in het pakket gezonde en duurzame mobiliteit (pag. 125) er door de gestelde verbreding van de A50 er een toename zal zijn van 6000 motorvoertuigen per dag en daarnaast een flinke groei in ruimtelijke ontwikkeling (bedrijventerreinen en woningbouw) en een forse toenemende van verkeersbewegingen.	U refereert naar het Bestuursakkoord van de provincie Noord-Brabant 2020-2023. In dit provinciale bestuursakkoord is opgenomen dat de CO2-uitstoot in Brabant in 2030 met minstens 50% is gereduceerd. Het is een doelstelling waar in Brabant (net als in de rest van Nederland) aan wordt gewerkt. Met onze Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad dragen we daaraan bij, maar het is niet de oplossing voor het geheel. Zie onder andere de maatregelen in het uitvoeringsprogramma.
CDA	4. De aandacht voor o.a. landbouwverkeer is in deze visie minimaal. Dit blijkt uit een conclusie t.a.v. het landbouwverkeer op pagina 144. Hier wordt gesteld dat er nooit rekening gehouden is met landbouwverkeer bij het afwaarderen van wegen met als gevolg veel te smalle wegen! Deze notitie is weinig tot totaal niet oplossingsgericht t.a.v. deze problematiek. Hoe gaan we dit aanpakken en krijgt dit alsnog zijn vertaling in de visie? Zo ja hoe?	U refereert naar een uitspraak die is gedaan tijdens het focusgesprek door een vertegenwoordiger van POM, ZLTO of Cumela in bijlage A verslag focusgesprekken. Bij aanleg en herinrichting van wegen houden wij wel degelijk rekening met de verschillende verkeerssoorten dus ook met het landbouwverkeer.

CDA	5. Hoe is de verkeersstroming hiervan geregeld in deze visie?	Onderdeel van de visie zijn de netwerken voor auto, fiets, landbouwverkeer en openbaar vervoer.
CDA	6. Zijn er gesprekken met ZLTO en POM voor dit probleem en wat is hiervoor de oplossing?	POM en ZLTO behoorden tot de belangrijke betrokkenen bij de totstandkoming van de visie. Verder geldt dat deze visie een kader is voor de uitwerking. Een kader voor uitwerking in bijvoorbeeld een herinrichtingsplan. De visie is ook een kader voor plannen op andere beleidsterreinen met raakvlakken aan mobiliteit. In het kader van al die plannen vindt afstemming plaats met betrokkenen.
CDA	7. Verder een vraag t.a.v. Stikstof. In de dagelijkse problematiek lijkt stikstof een van de grootste probleem. In het hele stuk wordt op pag. 147 een keer het woord stikstof genoemd zonder ook maar één woord nadere toelichting! Op welke manier gaat men de stikstofproblematiek alsnog verwerken in het voorliggende plan? Daarbij ook aandacht en uitwerking van de afspraak CO2 Neutraal!	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad streven we naar de drie hoofdambities: - Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad; - Leefbaar Meierijstad: zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving; - Duurzaam en gezond Meierijstad: transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit. Op basis van de huidige en toekomstige knelpunten verkeer; beleidsdoelstellingen op andere beleidsthema's met raakvlakken mobiliteit; landelijk, provinciaal en regionaal beleid en plannen; trends en ontwikkelingen; uitkomsten enquête en input belangrijke stakeholders zijn vijf strategische opgaven voor mobiliteit Meierijstad bepaald: - Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen - Voorzieningen voor iedereen bereikbaar - Veilige mobiliteit - Kwaliteitssprong fiets - Automobility verduurzamen Om die ambities en opgaven waar te maken zijn in de visie keuzes gemaakt en maatregelen opgenomen. Bij de beoordeling van de maatregelen om onze ambities waar te maken en onze opgaven te realiseren, zijn we te werk

		gegaan volgens de Ladder van Verdaas. Dit betekent dat we in de volgende volgorde maatregelen hebben afgewogen: 1. Ruimtelijk ordening 2. Mobiliteitsmanagement 3. Openbaar vervoer en fiets 4. Beter benutten van infrastructuur 5. Aanpassen van infrastructuur 6. Nieuwe infrastructuur Door op deze manier te werken dragen we bij aan onze doelstellingen voor duurzaamheid (inclusief stikstof). Verder geldt dat de visie een kader is voor uitwerking. Als stikstof bij de uitwerking een (belangrijk) item is, wordt dat bij de uitwerking nader onderzocht bijvoorbeeld in de ruimtelijke procedure van zo'n plan.
CDA	8. Op pag. 148 worden door de Interne werkgroep 2 van de 12 ambities uit de duurzaamheidsvisie genoemd. Dat betekent dat we hier stellen dat in 2050 alle vervoersbewegingen zonder emissie en vrij van fossiele brandstoffen en de bedrijvigheid schoon en emissieloos is. De vraag hierbij is hoe hard deze gestelde doelen zijn. Dit sluit aan bij de vraag van de ANWB op pag. 179 t.a.v de ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteit. Worden harde doelen hiervoor opgenomen in de duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad ?	Onder andere op basis van de informatie uit de focusgesprekken en werkateliers en beleidsdoelstellingen op andere beleidsterreinen met raakvlakken mobiliteit (zoals de duurzaamheidsvisie) zijn de strategische opgaven voor mobiliteit Meierijstad bepaald (zie antwoord op vraag 6). De mobiliteitsvisie draagt bij aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid.
CDA	9. Wat voegt het woord 'duurzaam' toe aan de mobiliteitsvisie als het alleen gebaseerd is op het verbeteren van de infrastructuur en een forse toename van het aantal verkeersbewegingen? Duurzame mobiliteit op deze manier bestaat naar onze mening dan niet! Graag uitleg van het woord 'duurzaam' in deze context!	Duurzaamheid zit in de hele visie verweven zowel qua ambities, opgaven als maatregelen. Zie duurzaamheidsscan Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad (bijlage 4 bij raadsvoorstel) en de paragraaf over duurzaamheid in het raadsvoorstel. Als aanvulling nog het volgende. In deze visie gaan we uit van kansen en kiezen we voor het zoveel mogelijk (wat voor Meierijstad haalbaar is qua type kern en draagvlak)

		verminderen van de mobiliteit en vervolgens maken we de resterende mobiliteit zo schoon mogelijk. De 4 aangrijpingspunten voor mobiliteitsbeleid, in de visie zijn: 1. Voorkomen van verplaatsingen via de werkgeversbenadering (bijv. thuiswerken) 2. Verkorten van verplaatsingsafstanden en –tijden bijvoorbeeld via knooppuntontwikkeling/hubs of parkeren aan de randen. Het kan ook worden bereikt met ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld door in bestaand stedelijk gebied te bouwen of voorzieningen te behouden) 3. Veranderen van de vervoerwijzekeuze in de richting van lopen, fietsen en meer openbaar vervoer. Voorbeelden zijn snelfietsroutes en andere investeringen in het fietsnetwerk, fietsparkeren, netwerk openbaar vervoer en mobiliteitsinitiatieven en kleinschalige voorzieningen voor voetgangers en fietsers. 4. Verschonen van het autoverkeer via laadpalen elektrische auto's.
--	--	--

		
CDA	10. Wat is het effect / gevolgen voor de mobiliteitsvisie na de uitspraak van de raad van staten mbt de N279. Hoe gaan we daar in Meierijstad mee om?	De uitspraak van de Raad van State heeft geen invloed op de visie. Immers de visie is een visie voor de korte, middellange en lange termijn. Wel ondervinden gemeentelijke projecten als de Verbindingsweg N279 vertraging. Bij het vaststellen van de (meerjaren)begroting is het daarom wenselijk om de komende jaren flink in te zetten op maatregelen die de duurzame mobiliteit bevorderen zoals het verbeteren van de fietsinfrastructuur en de werkgeversbenadering
CDA	11. Wat is de reden om eerder gemaakte afspraken m.b.t. rotondes om te willen gaan zetten naar verkeerslichten. (Taylorbrug en nabij BAS Vovo) De keuze voor rotonde zijn niet zomaar gemaakt.	In het uitvoeringsprogramma is onder maatregel 1.10 rotondes Corridor opgenomen dat “onderzoek wordt gehouden naar het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid”. We krijgen klachten over de verkeersveiligheid van de rotondes voor fietsers en voetgangers. Ook zien we dat de rotondes vollopen in de spitsen. Met de verdere ontwikkeling van Foodpark neemt

		de druk op deze rotondes toe. Het is dus niet zo dat op voorhand al wordt gesteld dat de rotondes worden vervangen door verkeerslichten.
CDA	12. Steeds vaker horen we dat er capaciteitsproblemen zijn mbt handhaving als het over verkeerssnelheid, sluipverkeer, en verkeersveiligheid gaat. Bv kofferen, NCB laan en Lieshoutsedijk. Hoe gaat het college dit oppakken? Hoe hoog ligt deze prioriteit?	In het Integrale VeiligheidsPlan van de gemeente Meierijstad (vastgesteld door de raad op 5 juli 2018) is verkeershandhaving door de politie niet als prioriteit opgenomen. Het gevolg is dat de politiecapaciteit voor verkeershandhaving beperkt is. Op een aantal verkeersovertredingen mogen BOA's handhaven. Het gaat bijvoorbeeld om parkeerovertredingen en fietsen in voetgangersgebied. BOA's mogen echter bijvoorbeeld niet handhaven op snelheidsovertredingen. Verder geldt dat een maatregel als het weren van sluipverkeer nauwelijks te handhaven is. Het is lastig vast te stellen dat iemand geen bestemmingsverkeer is.
CDA	13. Ontsluiting Duin Vlagheide staat ter discussie. Wat houdt dat in?	In deelprogramma 1. Bereikbaar Meierijstad is de ontsluiting van Duin-Vlagheide opgenomen. Deze maatregel staat in het uitvoeringsprogramma als maatregel 1.5. In de toelichting is opgenomen "onderdeel van plan Duin-Vlagheide". De ontsluiting maakt dus onderdeel uit van de verdere ontwikkeling van het gebied Duin-Vlagheide.
CDA	14. Het oplossende vermogen van de Bus Rapid Transit en de mobiliteitshubs voor Meierijstad is niet onderbouwd met cijfermateriaal of mogelijk ander bewijs. Wat is daarvan de reden? (vergelijkbaar aan de situatie in Veghel/ Meierijstad)	Een Bus Rapid Transit en mobiliteitshubs zijn nieuwe ontwikkelingen. Daarmee zijn nog weinig ervaringen opgedaan in gebieden vergelijkbaar met Veghel/Meierijstad.
CDA	15. De haalbaarheid van een parallelstructuur aan de A50 is van heel veel factoren afhankelijk: hoe kansrijk en haalbaar is deze optie?	De visie is een kader voor een nadere uitwerking in bijvoorbeeld een lobby of plan. Hoe kansrijk of haalbaar de parallelstructuur is, blijkt bij de verdere uitwerking. Zie ook het voorbeeld van de Verbindingsweg N279. Is de visie

		“N279 visie en strategie” was de Verbindingsweg N279 opgenomen. Vervolgens is in de meerjarenbegroting geld opgenomen voor de planuitwerking. In het kader van de planuitwerking vond het haalbaarheidsonderzoek plaats. Pas dan blijkt of de plannen daadwerkelijk haalbaar zijn.
CDA	16. De uitvoerbaarheid van de elementen uit de mobiliteitsvisie: met de vaststelling van de visie wordt geen budget en/of uitvoeringscapaciteit gevraagd. Wat ons betreft gaat dit hand in hand Wat is de reden?	Reden is dat in de meerjarenbegroting vanaf 2023 nog geen geld is opgenomen voor mobiliteit. Investerings voor mobiliteit gaan onderdeel vormen van het gemeentebrede, integrale afwegings- en besluitvormingsproces van de meerjarenbegroting.
SP	1. Door toename van verkeer en relatief hoog autobezit wordt gesproken over het risico van het “dichtslippen” van wegen in de kern. Dan zijn aanvullende maatregelen nodig, wordt gesteld. Aan welke maatregelen moeten we dan denken? NU wordt alleen verwezen naar het gedrag van verkeersdeelnemers.	Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en thuiswerken met gedragsmaatregelen is inderdaad één van de maatregelen. Andere maatregelen die in de visie staan zijn bijvoorbeeld: - automaatregelen (aanpak A50, Verbindingsweg N279, inframaatregelen op de aansluitingen van de A50, ontsluiting Duin-Vlagheide, doorstroming en veiligheid rotondes Structuurweg, rotondes Corridor); - fietsmaatregelen (snelfietsroutes, het kwaliteitsniveau van het fietsnetwerk verbeteren, ontbrekende schakels realiseren, fietsparkeren); - maatregelen openbaar vervoer (Bus Rapid Transit, bus op de vluchtstrook, mobiliteitshubs, verbeteren last mile bedrijventerrein); - overige maatregelen (slimme verkeerslichten, parkeervisie, ruimtelijke ordening als ligging voorzieningen) Verder is het de vraag of de auto overal en altijd door moet kunnen rijden, of dat je een bepaalde vertraging accepteert. Met het steeds schaarser worden van de ruimte, de ambities die er zijn voor klimaat, energie en gezondheid en het feit dat een weg 20 van de 24 uur op een dag het

		verkeer makkelijk aan kan, is het in onze ogen acceptabel dat de auto niet overal en altijd vlot door kan rijden.
SP	2. Bij de verbinding N279/Rembrandtlaan/Corridor (volgens ons de zogenaamde “korte haak”) staat geen bedrag genoemd, maar onderzoek investering. Ook de termijn van uitvoering staat niet vermeld. Zijn hiervoor al niet bedragen gereserveerd en een planning gemaakt? Kortom: wat is de stand van zaken m.b.t. het hele gebied “Rembrandtboulevard” en de korte haak en heeft de uitspraak van de Hoge Raad inzake de plannen rond de N279 invloed op de ontwikkelingen hier?	In de visie is opgenomen dat er een goede verbinding nodig is tussen N279/Rembrandtlaan/Corridor. De visie is een kader voor nadere uitwerking. In dit geval binnen het project Rembrandtlaan. Kosten vallen onder het (bestaande) project. Wat betreft de planning is er in de RIB ‘doorstart Rembrandtlaan’(d.d. 21-09-'21) een grove planning aangegeven. In het project Rembrandtlaan is het realiseren van woningbouw grotendeels afhankelijk van de aanpassingen in de infrastructuur, die op hun beurt weer samenhangen met het PIP N279. De vernietiging van het PIP N279 heeft daarom ok gevolgen voor het project. Dit hebben we in de nieuwsbrief voor de verbindingsweg van 24 december als volgt omschreven: Knooppunt N279/Rembrandtlaan/Taylorbrug Het knooppunt van de N279/Rembrandtlaan/Taylorbrug is een belangrijke verkeersknoop binnen Veghel, Die hangt samen met onder andere de N279, plan Rembrandtlaan, de Verbindingsweg en de ruimtelijke ontwikkeling van Veghel. Naar aanleiding van de vernietiging van het PIP N279 gaan we als gemeente de komende periode nog een keer kijken naar deze specifieke situatie. Er is al opdracht gegeven voor een verkenning naar de mogelijke verkeersstructuur voor het knooppunt.” Wij kijken dus naar de impact en mogelijk nieuwe kansen als gevolg van de vernietiging van het PIP. Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen we meer zeggen over de

		consequenties van de uitspraak voor het plan Rembrandtlaan, zowel ruimtelijk als in planning.
Hart	1. Wat zijn, onder meer in relatie tot de ontwikkeling rond de N279, de plannen van Arriva met betrekking tot de HOV-lijn Den Bosch-Schijndel-Veghel?	In de visie van Arriva loopt de route van de HOV-lijn Den Bosch-Veghel in de toekomst over de N279 en zit in het netwerk een nieuwe HOV-verbinding Den Bosch, Schijndel, bedrijventerreinen aan de rand van Brainport Eindhoven (zie Nota van Beantwoording zienswijzen op de concept Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad). Opgemerkt wordt dat dit een visie maar nog geen concreet plan is.
Hart	2. U zegt € 200.000 toe voor de Lieshoutsedijk. Wat is de reden dat dit niet is opgenomen in het uitvoeringsprogramma?	In het uitvoeringsprogramma is de Lieshoutsedijk opgenomen (zie maatregel 1.14). Het is aan de raad om investeringen voor mobiliteit beschikbaar te stellen bij de behandeling van de (meerjaren)begroting. Investeringen voor mobiliteit vormen onderdeel van het gemeentebrede, integrale afwegings- en besluitvormingsproces van de meerjarenbegroting.
Hart	3. In Schijndel zijn geen of bijna geen zebrapaden, in de andere grote kernen wel. Zijn er plannen om op dit gebied een harmonisatie uit te voeren?	De Duurzame mobiliteitsvisie is een visie en gaat bijvoorbeeld niet over de aanleg van een drempel of een zebra. Als wij een verzoek voor de aanleg van een zebra ontvangen bekijken we de specifieke situatie en toetsen we de vraag aan de richtlijnen van het CROW.
Hart	4. Wat is de reden dat er naar en vanuit Erp na 19.00 uur geen busverbinding meer is?	De reden is het geringe aantal busreizigers. Onlangs is van de reguliere buslijn 155 (Veghel-Erp-Boekel-Handel-Gemert) een scholierenlijn gemaakt die in de ochtendspits nog maar 1x richting Gemert rijdt en in de avondspits 1x de andere kant op rijdt. Provincie en Arriva geven als redenen aan het geringe aantal reizigers op deze buslijn en de noodzaak tot snoeien in de lijnvoering van de bussen in Brabant om het openbaar vervoer in Brabant gezond en toekomstvast te maken. Zeker nu als gevolg van

		corona het aantal reizigers in Brabant fors is gedaald en het de vraag is of en wanneer de reizigers terugkomen.
Lijst Blanco	1. Er wordt gezegd dat uitvoering van de visie extra ambtelijke capaciteit vergt. Waarvoor is deze capaciteit concreet nodig? En aan hoeveel extra capaciteit moeten we denken?	Meerijstad heeft met A50, N279, de omvang van de bedrijventerreinen, de ruimtelijke ontwikkelingen en het hoge autobezit grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. Verder zien we dat het vakgebied zich heeft verbreed. Eerder was het vooral gericht op doorstroming van het autoverkeer. Het vakgebied heeft zich verbreed naar bereikbaarheid, meer aandacht voor verkeersveiligheid en een prominentere plek van klimaatopgave en nieuwe thema's als gezondheid en vervoersarmoede. We zien dat verkeersvraagstukken steeds meer integraal en gebiedsgericht worden opgepakt. Ook worden mobiliteitsvraagstukken steeds meer samen met de samenleving, regio, provincie, rijk opgepakt. Afgelopen jaren heeft geleerd dat met het de huidige personele capaciteit de lopende zaken inclusief verzoeken verkeer en het beoordelen van plannen al moeilijk weg te werken is. Het aantal verzoeken, projecten en plannen en de complexiteit daarvan neemt alleen maar toe. Daar komt nog bij dat aanpalende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ontwikkeling, economie, duurzaamheid, toerisme en reactie, (onderhoud) wegen, ook steeds meer capaciteit van verkeer vragen. Aanvullende personele capaciteit is nodig om de maatregelen in het uitvoeringsprogramma nader uit te werken. Hoeveel extra capaciteit nodig is, is lastig aan te geven.

Lijst Blanco	2. In Bijlage 5 van de visie wordt duidelijk per onderdeel uitgewerkt wat de kosten zijn. Is er ook een overzicht met de totaalkosten (voor zover voorspelbaar) die we in 2022-2023 en na 2024 maken als gevolg van deze visie? Zo ja kan die ook gedeeld worden?	Bij veel maatregelen staat nog een pm omdat nadere uitwerking nodig is om een beeld te krijgen van de kosten en/of de mobiliteitsbijdrage in de kosten van een project. Verder zijn sommige bedragen jaarlijks terugkerend zoals het houden van verkeerstellingen. Als de bedragen van de maatregelen in bijlage 5 bij elkaar worden opgeteld dan zijn de bedragen: - Voor 2022 en 2023: € 5.110.000 + pm - Vanaf 2024: € 140.000 jaarlijks en eenmalig € 25.000.000 + pm
PvdA	1. Raadsvoorstel/visie: De visie heeft 3 hoofdambities: economie, leefbaarheid, duurzaam en gezond. Zit daar een prioriteitsvolgorde in als het gaat om tegenstrijdige belangen?	De ambities zijn: - Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad; - Leefbaar Meierijstad: zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving; - Duurzaam en gezond Meierijstad: transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit. De strategische opgaven zijn: - Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen - Voorzieningen voor iedereen bereikbaar - Veilige mobiliteit - Kwaliteitssprong fiets - Automobility verduurzamen Of er een tegenstrijdigheid zit in de ambities en opgaven is afhankelijk van de nadere uitwerking. Het hoeft niet. Immers bereikbaar Meierijstad gaat onder andere over de duurzame bereikbaarheid of multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Maatregelen om dit te bereiken kunnen ook bijdragen aan “leefbaar Meierijstad” en “duurzaam en gezond Meierijstad”. Ook kan een maatregel op de A50 bijdragen aan een economisch vitale stad maar

		ook aan een prettige en veilige leefomgeving bijvoorbeeld omdat er minder verkeer door Mariaheide of Veghel rijdt. Mochten zich tegenstrijdige belangen voordoen in de verdere uitwerking, zal voor de specifieke situatie een integrale afweging gemaakt worden.
PvdA	2. Raadsvoorstel/visie: Waarom dragen de vijf strategische opgaven niet bij aan alle ambities, maar slechts aan een deel? We kunnen ons voorstellen dat met het realiseren van multimodale bereikbaarheid ook wordt bijdragen aan de ambities op het gebied van veiligheid en een duurzaam en gezond Meierijstad.	Mee eens, zie ook antwoord op vraag 1. De kruisjes bij de maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn gezet bij het deelprogramma waarvan wij denken dat ze het meeste aan bijdragen. Dit is echter niet volledig.
PvdA	3. Raadsvoorstel. Argumenten 1.2. Actualisering van mobiliteitsbeleid is nodig. Het gaat over actualisering van het mobiliteitsbeleid. Hoe verhoudt zich dat tot de mobiliteitsvisie?	De Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad is de actualisering van het mobiliteitsbeleid voor Meierijstad.
PvdA	4. p.9 zienswijzen. 3c. Een indiener geeft aan dat er geen functie is die aangeeft waar we autoverkeer liever niet willen hebben en waar lopen en fietsen een prioriteit heeft. U antwoordt met 'erftoegangsweg type 2'. Is er een mogelijkheid om toch aan te geven op welke wegen we het autoverkeer zoveel mogelijk willen voorkomen/vermijden/terugdringen?	Wij sluiten ons in deze visie aan bij de wegcategorisering die in Nederland gebruikelijk is. We onderscheiden voor het (vracht)autonetwerk 3 categorieën die elk hun eigen ontwerpprincipes hebben, namelijk : - stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder andere gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen. - gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. In de praktijk zijn de meeste provinciale wegen een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom vormen de belangrijke gemeentelijke wegen gebiedsontsluitingswegen. - erftoegangswegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig

		zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Wegvakken</th><th>Kruispunten</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Stroomwegen</td><td>Stromen</td><td>Stromen</td></tr> <tr> <td>Gebiedsontsluitingswegen</td><td>Stromen</td><td>Uitwisselen</td></tr> <tr> <td>Erftoegangswegen</td><td>Uitwisselen</td><td>Uitwisselen</td></tr> </tbody> </table> Welke wegen bij welke categorie horen, staat op bladzijde 49. Hier ziet u onder andere welke wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg (type 1 of 2). Die wegen zijn principieel bedoeld voor lokaal verkeer, dat zijn in deze visie de wegen waar u op doelt met wegen waarop we verkeer wat er niet hoort willen beperken.		Wegvakken	Kruispunten	Stroomwegen	Stromen	Stromen	Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen	Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen
	Wegvakken	Kruispunten												
Stroomwegen	Stromen	Stromen												
Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen												
Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen												
PvdA	5. p. 10 zienswijzen. Landbouwroutes Hoe zijn de routes in de visie gekomen terwijl er, zoals uit de reacties op de zienswijze blijkt, eigenlijk geen enkel zicht is op de landbouwroutes. Als er niet was gereageerd, was er een verkeerd beeld geschetst. Had dit onderzoek naar landbouwroutes niet al als voorwerk voor het opstellen van de visie plaats moeten vinden? Waarom is dat niet gebeurd?	In de visie is een kaart met onder andere fietsroutes en landbouwroutes opgenomen. Dit wil niet zeggen dat op andere routes niet wordt gefietst of er geen landbouwverkeer op zit. Streven is om de belangrijkste routes op kaart te zetten. De kaart met landbouwroutes in de concept visie, die voor zienswijzen is voorgelegd, is gebaseerd op de kaarten van landbouwroutes in de voormalige gemeenten Schijndel, Sint-Oedenrode en Veghel. De belangrijke routes voor landbouwverkeer waren lastig objectief in beeld te brengen. Redenen zijn dat we niet beschikken over een compleet beeld van de verkeersintensiteiten naar voertuigcategorie en het landbouw verkeer seizoengebonden is. Met het houden van meer verkeerstellingen (zie maatregel 6.1 in het												

		uitvoeringsprogramma) hopen we ook het landbouwverkeer beter objectief in beeld te krijgen. Verder geldt dat de visie een kader voor uitwerking is. Als in het kader van bijvoorbeeld een herinrichtingsplan een weg wordt aangepakt, vinden nadere onderzoeken plaats.
PvdA	6. Reactie zienswijzen. P. 13 5c knelpunten Sint-Oedenrode In de reactie wordt gesproken over het (vracht)verkeer naar Ahrend. Is in de visie meegenomen dat Ahrend zich elders gaat vestigen, zoals de plannen zijn? En wat wordt dan de situatie en de verkeersdrukke bij Kofferen e.d.?	Als Ahrend wordt verplaatst naar plek gelegen aan of dichterbij een gebiedsontsluitingsweg is dat vanuit verkeer wenselijk. Wat het betekent voor Kofferen en omgeving is afhankelijk van de daarop volgende ontwikkelingen op dit terrein.
PvdA	7. 5.p. Handhaving door politie In uw reactie geeft u aan dat er weinig mogelijkheden zijn voor handhaving. Waarom is de optie om snelheidscamera's te plaatsen, zoals de zeer effectieve camera's bij Erp, niet opgenomen?	In de zienswijzen is gevraagd om handhaving op verplichte rijrichting, gesloten verklaring, negeren van verboden, sluipverkeer en snelheid. Van deze overtredingen kan een flitspaal alleen op snelheid controleren. Het Openbaar Ministerie (OM) is eigenaar van alle flitspalen in Nederland. Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM) beoordeelt alle flitspaalaanvragen en is verantwoordelijk voor de besluitvorming rondom plaatsing en verwijdering van flitspalen. In praktijk worden aanvragen nauwelijks gehonoreerd. Er moet sprake zijn van: a. structurele verkeersonveiligheid (waarbij snelheid de aantoonbare oorzaak is van de ongevallen); b. geen- of onvoldoende uitkomst in infrastructurele aanpassingen of door communicatieve bijdragen; c. onvoldoende effecten van (mobiele) handhaving (door politie); d. bewijs dat een flitspaal een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid. Als aan deze voorwaarden is voldaan, kan het Parket CVOM besluiten om de aanvraag toe te kennen.

		De kans is dus zeer klein dat het OM een flitspaal plaats. Als bij de uitwerking van een plan blijkt dat flitspalen toch kansrijk zijn, wordt dit uiteraard meegenomen.
--	--	--