



MEIERIJSTAD

Technische vragen Raadsvergadering 27 januari 2022

Behandeling rekenkameronderzoek 'Second opinion Woningbouwbeleid': sneller en flexibel		
Fractie	Vragen	Antwoorden
SP	1. Bij de aanbeveling "overweeg een vereveningsfonds" spreekt het college over de mogelijkheid het te heroverwegen. Wat kunnen wij daar als raad van verwachten en op welke termijn?	Het is niet meer haalbaar een uitgewerkt voorstel ter besluitvorming aan deze raad voor te leggen.
Hart	1. Area geeft aan STEC aan niet te zijn betrokken bij het Actieplan. Hetgeen zij betreuren. U geeft in een reactie aan zich hierin niet te herkennen. Hoe zit het volgens u?	Area heeft aangegeven een actievere rol te ambiëren in de uitgangspunten en samenwerkingsvormen die in het actieplan werden opgenomen. Wij hebben aangegeven het actieplan als een strategiedocument voor de gemeente te zien. Area is, net als de andere woningcorporaties, tijdens het traject tot maken van het Actieplan een aantal keer geïnformeerd over de stand van zaken en heeft daar ook input op kunnen leveren. Voor de uitwerking van het actieplan gaan we actief de samenwerking met de woningcorporaties aan.

Instemming huidige werkwijze beheer en onderhoud openbare ruimte		
Fractie	Vragen	Antwoorden
CDA	1. In het raadsvoorstel wordt gesteld dat er eind 2018 bij het vaststellen van het IBOR een motie is aangenomen, om in afwijking van het voorstel ,	In de programmabegroting 2020 is op pagina 78 en 79 aangegeven dat er onvoldoende financiële middelen

	kwaliteitsniveau B van de C.R.O.W. te hanteren als basisniveau voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Het was geen motie, maar een amendement! Omdat het een amendement was, zouden we er toch vanuit mogen gaan, dat de kosten hiervoor hun vertaling krijgen in de programmabegroting en niet zoals nu dat er naar de Raad het verwijdt wordt gemaakt, dat we geen gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om het in de programmabegroting aan te passen! Waarom is het Amendement niet uitgevoerd ? Waarom er er niet gevraagd om extra budget om het uit te voeren	beschikbaar waren om het raadsbesluit IBOR uit te voeren en is ook de huidige werkwijze kort beschreven. Ook is aangegeven welke extra budgetten hiervoor nodig waren ter verhoging van de basiskwaliteit. De raad heeft bij de vaststelling van de begroting 2020 geen gebruik gemaakt van de mogelijkheden om deze extra budgetten beschikbaar te stellen. Zie ook de tekst van het formele raadsbesluit d.d. 7 november 2019.
CDA	2. Onder 'Aanleiding' pag. 2 worden een aantal oorzaken genoemd die een negatieffect hadden op de taakstelling. Allemaal interne of externe oorzaken waar de Raad geen invloed op had. Waarom ios er geen verzoek ingediend voor extra middelen om doelstellingen die zijn afgesproken te halen?	Bij de harmonisatie van het beheer van bermen, sloten, waterpartijen, ruw gras en landschapselementen waren het POM en de ZLTO vertegenwoordigd in de klankbordgroep. ZLTO heeft toen aangegeven dat de werkwijze van de voormalige gemeente Veghel hun voorkeur had bij de harmonisatie van het onderhoud van sloten. Deze optie bleek niet mogelijk binnen de bestaande budgetten, bovendien zou dit nadelige gevolgen hebben voor de biodiversiteit. In de programmabegroting 2020 is deze optie genoemd en het extra budget dat hiervoor nodig zou zijn.
CDA	3. Onder 'Argumenten' wordt gesteld dat voor een hoger of lager kwaliteitsniveau kiezen gebeurt is in overleg met stakeholders. Hoe staan Stakeholders van de bedrijventerreinen dan tegenover het gehanteerde kwaliteitsniveau en op welke manier is er overleg geweest met ZLTO als het gaat over het buitengebied?	Bij de harmonisatie van het beheer van bermen, sloten, waterpartijen, ruw gras en landschapselementen waren het POM en de ZLTO vertegenwoordigd in de klankbordgroep. ZLTO heeft toen aangegeven dat de werkwijze van de voormalige gemeente Veghel hun voorkeur had bij de harmonisatie van het onderhoud van sloten. Deze optie bleek niet mogelijk binnen de bestaande budgetten, bovendien zou dit nadelige gevolgen hebben voor de biodiversiteit. In de

		programmabegroting 2020 is deze optie genoemd en het extra budget dat hiervoor nodig zou zijn.
CDA	4. Onder 'Organisatorische aspecten' wordt gesteld dat de medewerkers van IBN en WSD in algemene zin meer moeite hebben met (beeld) kwaliteitseisen en een hogere onderhoudskwaliteit meer inzet van het personeel vergt! Bij navraag (WSD) wordt aangegeven dat de voorkeur uitgaat om te werken op kwaliteitsniveau B. Deze werkwijze blijkt voor de medewerkers het meest duidelijk. (conform Amendement dus) Nu kiezen voor een lager onderhoudsniveau zal op termijn zeker extra financiële, technische en maatschappelijke gevolgen hebben. Op welk niveau zitten we nu kijkende naar de hoge extra kosten van een 'Nulbeurt' om het basisniveau te bereiken en wat voor extra kosten brengt dat met zich mee.	De gemeente heeft het huidige onderhoudscontract met IBN en WSD opgesteld in nauwe samenwerking met projectleiders en werkvoorbereiders van beide partijen en een externe adviseur. Ze hebben allen hun input geleverd bij de keuzes om op aspecten te werken volgens de beeldsystematiek of op basis van frequenties. Deze keuze werden samen gemaakt op basis van rationele praktische overwegingen. De werkwijze op basis van beeldkwaliteit vergt meer inzicht van medewerkers dan de werkwijze op basis van vaste uitvoeringsfrequenties. Soms is het werken volgens beeldkwaliteit simpelweg duurder terwijl het resultaat niet wezenlijk afwijkt.
CDA	5. Onder 'Kantekeningen', wordt aangegeven dat er wordt afgeweken van het Raadsbesluit IBOR. Het blijkt dus, dat niet het IBOR dat door de Raad is vastgesteld leidend is, maar men er een eigen invulling aan is gaan geven. Op welke wijze gaat men alsnog uitvoering geven aan het Amendement om te komen tot het gewenste (afgesproken) kwaliteitsniveau B.	Zie de beantwoording van vraag 1 van CDA en het voorliggende raadvoorstel.
CDA	6. Is er ooit nagedacht om te gaan kiezen over een gebiedsgerichte aanpak waarbij ondernemers in dat gebied betrokken worden. ZLTO en POM zou daarin een gesprekspartner kunnen zijn	We werken al gebiedsgericht als dat praktisch is. Het onderhoudscontract met IBN-WSD betreft het netheidsbeheer binnen de bebouwde kommen. Voor het onderhoud van bermen, ruw gras, sloten, waterpartijen en landschapselementen hebben we 3 gebiedsgerichte onderhoudscontracten. Het boombeheer worden binnen de kom uitgevoerd door onze buitendienst en buiten de kom door een aannemer. Vanwege het grote beheerareaal zijn

		Europese aanbestedingen wettelijk verplicht. Lokale ondernemers hebben de mogelijkheid om een contract aan te nemen maar voor veel ondernemers is de omvang en het prijspeil een probleem.
Lijst Blanco	1. Op pagina 4 van het raadsvoorstel staat het volgende: “De geraamde opties hebben een maximale structurele kostenverhoging van € 1.422.028 tot gevolg, de geraamde opties zonder inhoudelijke bezwaren hebben een maximale structurele kostenverhoging van € 433.818 tot gevolg.” Wat wordt hier precies mee bedoeld? Betekent dit als alle adviezen in bijlage 2 van de notitie kwaliteitsniveaus openbare ruimte met een groen poppetje worden opgevolgd dit een structurele kostenverhoging van € 433.818 inhoudt?	In bijlage 2 van de notitie is per optie aangegeven of het mogelijk is of ongewenst. Afhankelijk van de keuzen die worden gemaakt zal er sprake zijn van een grote of kleine verhoging van onderhoudsbudgetten. Soms is er een duidelijk verschil tussen de keuze voor beeldsystematiek of werken met vaste frequenties. Het is daarom in het voorstel niet mogelijk om de exacte extra kosten te bepalen. Als de raad overal kiest voor beeldkwaliteit en basisniveau B dan wordt de structurele kostenverhoging geraamd op € 1.422.028. Als de raad kiest voor de opties die mogelijk zijn indien het budget beschikbaar wordt gesteld dan betreft het een structurele kostenverhoging van € 433.818. Daarnaast is er sprake van incidentele kosten voor een ‘nulbeurt’. Deze kosten zijn op dit moment niet bekend.
Lijst Blanco	2. Kan een ‘nulbeurt’ nader worden toegelicht?	Het werken volgens de beeldsystematiek betekent dat het object bij de start moet voldoen aan de gestelde eisen. Vaak is dat niet het geval en moet het onderhoudsbeeld op het juiste niveau worden gebracht om vervolgens het gewenste beeld in stand te kunnen houden. Dit wordt een ‘nulbeurt’ genoemd.
Lijst Blanco	3. Zijn er de afgelopen jaren klachten binnengekomen over de kwaliteit van het beheer van de openbare ruimte? Zo ja, kan er een overzicht worden gegeven van het aantal meldingen/klachten van inwoners de afgelopen	In het bijgevoegde Excel bestand zijn de geregistreerde meldingen in 2019, 2020 en 2021 opgenomen, uitgesplitst per categorie en details per deelgebied.

	jaren over de kwaliteit van het onderhoud van de openbare ruimte? (Eventueel uitgesplitst naar soort melding)	
PvdA	1. Welke keuze, die gemaakt kan worden, is de beste voor de biodiversiteit? En zijn er nog verbeteringen mogelijk ten behoud van de biodiversiteit?	Voor behoud of verbetering van de biodiversiteit is de wijze van beheer heel belangrijk. Het moet zo goed mogelijk aansluiten bij de behoeften en levenswijze van planten en dieren. Zowel het tijdstip, de frequentie en de aard van de maatregel speelt een rol. Daarnaast zijn externe factoren zoals stikstofdepositie of ruimtegebruik van invloed. In algemene zin zorgt een hoge onderhoudsfrequentie voor meer verstoringen van een biotoop en een verkeerd tijdstip van onderhoud kan desastreus zijn. Een verdere verhoging van biodiversiteit kan bereikt worden door bijvoorbeeld een betere afstemming van het beheer op de aanwezige of gewenste soorten. Ook extra verschraling om de gevolgen van stikstofdepositie te verminderen is een gewenste maatregel. Dit laatste heeft wel extra kostenverhogingen tot gevolg die geen onderdeel zijn van de voorliggende notitie.
PvdA	2. In hoeverre zijn er klachten binnen gekomen vanuit winkeliersverenigingen of andere inwoners m.b.t. het beheer van de openbare ruimte en dan met name gericht op het zwerfvuil?	Zie de Excel lijst met gegevens van geregistreerde meldingen. Daarnaast hebben we regelmatig contact met centrummanagers en het POM. In algemene zin is men tevreden met de onderhoudskwaliteit. Dit betekent niet dat er geen plekken of tijdstippen zijn die meer aandacht vergen. Dit vergt maatwerk dat binnen de huidige budgetten soms lastig is.
PvdA	3. Welke richting zou het college de Raad adviseren om te kiezen? En waar dient de Raad rekening mee te houden op het moment dat zij voor een bepaalde keuze gaan (zeker m.b.t. de begrotingsproblemen/tekort)?	Het college adviseert om de huidige basis-werkwijze voort te zetten en de ontwikkelingen verder te

		monitoren om eventuele knelpunten op te kunnen lossen.
--	--	--

Vaststelling definitieve Transitievisie Warmte, inclusief uitvoeringsstrategie		
Fractie	Vragen	Antwoorden
HIER	1. Wat gaat de gemeente doen om mensen te helpen met verduurzamen van hun woning die hiervoor het geld niet hebben of niet willen lenen hiervoor?	Dit gaat buiten het voorgestelde voorstel om. We richten ons sowieso op besparing en voorlichting en de duurzaamheidslening wordt ook reeds enkele jaren aangeboden. Daarnaast is in het voorstel opgenomen “geen geld, geen taak”. Afhankelijk van de invulling van de Wijkuitvoeringsplannen zal er meer duidelijkheid komen over kosten van aardgasvrij maken voor woningen en wat hierbij landelijk of lokaal mogelijkheden zijn in voorlichting of ondersteuning.
HIER	2. Is er vanuit het nieuwe coalitieakkoord al iets bekend of er geld vrijkomt voor de warmte transitievisie?	Hier is nog niets over bekend.
HIER	3. Zijn er in 2022 andere regels en subsidiebedragen voor het verduurzamen van woningen?	Er zijn geen nieuwe regelingen. Voor wat betreft de ISDE subsidie zijn dit de wijzigingen: https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/isde/isde-wijzigingen-2022
HIER	4. Heeft de gemeente Meierijstad de mogelijkheden om mensen te verplichten van het aardgas af te gaan?	Nee daar hebben we nu geen mogelijkheid voor.
Hart	1. Is de stem van de bewoners doorslaggevend bij de keuze voor een bepaalde collectieve oplossing?	Uiteindelijk heeft de raad in de huidige opzet een definitieve stem wat de uitvoering van een wijkuitvoeringsplan gaat zijn. In de WUP's zullen vele zaken voorbij komen rondom keuzes bij collectieve oplossingen, maar de inbreng van inwoners zal hier

		een belangrijke stem in zijn. De verwachting is dat de vragen van inwoners dezelfde zijn als de onderzoeksvragen die we als gemeente hebben over o.a. haalbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid van een dergelijk collectief systeem.
Hart	2. Leidt uitvoering van deze visie tot lagere of juist hogere kosten voor bewoners?	Dat zal duidelijk worden na uitwerking van de WUP's. Hierin zullen de businesscases opgenomen worden en zal pas duidelijkheid komen over de betaalbaarheid. Uitgangspunt is vanuit de landelijke overheid woonlastenneutraliteit. Wat dit exact in gaat houden is nog niet verder uitgewerkt.
Lijst Blanco	1. Is er al iets bekend over de bijdrage van het Rijk per WUP?	Nee hierover is nog niets bekend.
Lijst Blanco	2. Wordt er ook een start gemaakt met een WUP indien het budget dat door het Rijk beschikbaar wordt gesteld niet de volledige kosten dekt?	Nee, dan wordt er niet gestart met de uitwerking van een WUP zoals reeds in april is besloten door uw raad. Wel willen we, met de activiteiten rondom voorlichting en besparing de lijntjes met de wijken wel kort houden zodat we wel in contact blijven met elkaar zolang als er nog niet gestart wordt met de WUP om geen radiostilte te hebben.
PvdA	1. U geeft aan dat op basis van gesprekken er uiteindelijk twee wijken zijn overgebleven waar de kans op succes het grootst is. Vraag: Heeft u daarmee goed in beeld wat dan de belemmeringen in andere wijken zullen zijn waar de kans op succes minder groot is? Zo ja, wat zijn volgens u de grootste belemmeringen (hiermee bedoelen we niet de antwoorden van burgers op vragen, maar vooral wat uw opgedane inzichten zijn)?	De belangrijkste belemmeringen zijn op dit moment de bestaande technieken, dit gekoppeld aan de diversiteit in onze wijken in de gemeente (met name op basis van woningdichtheid en diversiteit van bouwjaren) zorgt voor een eerste inschatting van haalbaarheid voor collectieve systemen. Voor individuele systemen is dit vanzelfsprekend anders. Daarnaast komt uit de gesprekken die zijn gevoerd naar voren dat de mate van concreetheid van projecten ook veel uitmaakt hoe actief mensen mee willen denken in dit traject.

PvdA	2. De houding van het college naar de Rijksoverheid is: geen geld, geen uitvoering. Vraag: Wat zouden de gevolgen kunnen zijn als blijkt dat omwille van het budget er geen vervolg kan worden gegeven aan de TVW? Vraag: Is het technisch mogelijk om bij een stilstand van de TVW een versnelling door te voeren voor de andere onderdelen van de energietransitie om zodoende toch op schema te blijven?	Antwoord vraag 1: Dan zou dit kunnen betekenen dat er de komende jaren geen WUP uitgevoerd kan worden, waarmee ook het collectief aardgasvrij maken van een wijk niet opgestart kan worden mits de raad hier na akkoord op de WUP voor zou besluiten. Antwoord vraag 2: Zie antwoord onder vraag 2 lijst blanco. We willen de huidige contacten niet laten verwateren, dit willen we dan inderdaad vanuit de andere reeds voorgenomen activiteiten rondom bv. besparing en voorlichting oppakken.
PvdA	3. Wij lezen in de verslagen dat er bij de inwoners een groot verschil in kennis van en begrip over de energietransitie bestaat en dat bij een meerderheid het gevoel van urgentie nog steeds ontbreekt of onvoldoende is. Dat is slecht voor de motivatie. Vraag: As het gevoel van urgentie bij inwoners en in wijken zo kan verschillen, waarom denkt u dan dat succesvolle voorbeelden in specifieke wijken de motivatie in andere wijken, die daar qua aard van de bevolking sterk van kan afwijken, motiverend kunnen werken? Zijn daar al voorbeelden van? Vraag: Is het volgens u mogelijk en zinvol om binnen de kader van het project TVW aanvullend (nogmaals) een breed communicatietraject te starten over nut en noodzaak en mogelijkheden van de energietransitie (vergelijk met de communicatie over de herinrichting van de markt in Sint-Oedenrode).	Antwoord vraag 1: We zien dat we bijna iedereen die we hebben gesproken graag een verdere verfijning en detaillering wil zien. Men heeft daar ook bij aangegeven dat op het moment dat zaken concreter worden men het ook makkelijker en prettiger vindt om mee te denken (zowel vanuit voor- als tegenstanders). We zien vanuit andere projecten dat concreetheid en duidelijke verwachtingen helpen bij de discussie en ook in het draagvlak, zonder hierbij de illusie te hebben dat dit voor 100% draagvlak gaat zorgen. Antwoord vraag 2: Zie antwoord op vorige vraag, hier willen we meer aandacht aan gaan schenken. Of dit een op zichzelf staand traject moet zijn kunnen we op dit moment nog niet stellen.
PvdA	4. U stelt dat het heel belangrijk is om met elkaar afspraken te maken over de rollen van alle deelnemers bij het maken van een WUP. U wilt ook ruimte bieden aan wijkbewoners en bedrijven in de wijk om een deel van de taken op zich te nemen.	Dit risico bestaat in alle trajecten waar een diepe en brede participatie een rol speelt. Toch zien we dat door deze aanpak er een goed gesprek gevoerd kan worden, ook met mensen die geen voorstander zijn

	Vraag: Denkt u niet, dat door het ontbreken van het gevoel van urgentie bij veel inwoners zelf in de WUP-wijken, dat er een tweespalt zal gaan ontstaan binnen de wijken als een deel zich juist gaat inzetten voor de TVW en een ander deel juist niet? En hoe denkt u dit te ondervangen?	van de maatregelen. Vaak komt dit voort uit onduidelijkheid, of specifieke situaties waar men zich zorgen over maakt. Juist het in gesprek gaan met voor- en tegenstanders zorgt voor acceptatie van het proces en zorgvuldigheid van de besluitvorming. Het doel is niet dat iedereen het eens is met het uiteindelijke plan, het doel is wel 100% transparantie en dat mensen het proces begrijpen en het vertrouwen hebben dat dit zorgvuldig wordt doorlopen. Mensen willen weten wat er gebeurt, los van voor- of tegenstand.
PvdA	5. Het nieuwe kabinet stelt voor kernenergie als een serieuze optie te gaan onderzoeken en enkele nieuwe kernenergiecentrales te bouwen. Vraag: Houdt het college al rekening met de mogelijkheid dat in de energievoorziening voorzien gaat worden door middel van kernenergie? Zo ja, waarom en zo nee, waarom niet?	Zoals reeds door de wethouder is aangegeven in het verleden heeft Meierijstad met de huidige technieken geen mogelijkheden voor kernenergie. Voor zover nu bekend is de tweede maasvlakte een van de weinige plekken in Nederland waar een dergelijke ontwikkeling plaats zou kunnen vinden.
PvdA	6. Bij de keuze voor alternatieve warmtevoorzieningen wordt gesteld dat de belangrijkste voorwaarde is dat de alternatieve warmtevoorziening betrouwbaar, haalbaar en duurzaam is. Vraag: Is daar een SMART geformuleerde doelstelling voor opgesteld?	Bij het uitwerken van de WUP wordt gekeken naar een zo SMART mogelijke uitwerking hiervan.
PvdA	7. Uit overleg is volgens u gebleken dat we warmte kunnen halen uit het water van het kanaal, welke we met behulp van een warmtepomp geschikt maken om woningen in de buurt van het kanaal te verwarmen. Vraag: Is er daarbij vanuit gegaan dat er geen zogenaamde 'thermische verontreiniging' van het kanaalwater optreedt en dus ook geen schade aan flora en fauna in en direct naast het kanaal?	Dit zal in een WUP nader onderzocht moeten worden. Op dit moment is enkel gekeken naar de theoretische potentie.

Vaststelling Duurzame mobiliteitsvisie gemeente Meierijstad

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 Meierijstad 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 Meierijstad.” 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	In de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad streven we naar de drie hoofdambities: - Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad;

	alsnog verwerken in het voorliggende plan? Daarbij ook aandacht en uitwerking van de afspraak CO2 Neutraal!	- 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 - Automobilititeit 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, sluiptverkeer, 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 sluiptverkeer 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 - Automobilititeit 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 bijgedragen 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.
--	--	--

Vaststelling Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor windenergie gemeente Meierijstad		
Fractie	Vragen	Antwoorden
CDA	1. Er worden kosten gemaakt die normaal voor rekening van initiatiefnemers komen, zoals m.e.r. het plan-MER, Het Project-MER en de uiteindelijke MER, dit alles om te komen tot een afwegingskader ter beoordeling van het plaatsen van windturbines in de 4 geselecteerde gebieden. De dekking van deze onderzoeken komt vanuit het programma Duurzaamheid FCL 7920. Wat zijn de kosten van deze MER onderzoeken?	Het plan MER wordt in dit geval gebruikt om nadere informatie te verkrijgen over waar windmolens mogelijk zijn in de gemeente. Dit zijn kosten ter voorbereiding om tot correcte besluitvorming te komen over de (on)mogelijkheden van windenergie in de gemeente. Voor een vergunningaanvraag voor plaatsing van een windmolen moet alsnog (door initiatiefnemer) een project-MER uit worden gevoerd. De kosten voor de onderzoeken van het plan-MER, inclusief opstellen van de MER en overleggen met diverse partijen zijn geoffreerd op +/- 70.000 euro. Hiervoor worden diverse onderzoeken uitgevoerd waarbij ieder van de individuele onderzoeken een grootte hebben tussen de +/- 1.500 en 7.000 euro.
	2. Omdat de netwerkcapaciteit van het verdeelstation Eerde ontoereikend is is het zeer onwaarschijnlijk dat er capaciteit aanwezig zal zijn voor het transporteren van de opgewekte energie van de te plaatsen windturbines.	TenneT en Enexis hebben in het laatste kwartaal van 2021 hun Investeringsplannen (IP's) voor de komende twee jaren ter inzage gelegd. Daar is ook een doorkijk voor de jaren daarna aangegeven. Hierin is de

	Het gaat veel tijd kosten om de capaciteit te verhogen. Wanneer wordt de capaciteit van verdeelstation Eerde uitgebreid?	verwachting opgenomen van een investering in 2026 op station Eerde voor wat betreft het laag/middenspanningsnet van Enexis. Of TenneT op dat moment ook het hoogspanningsnet heeft uitgebreid is op dit moment onbekend. Deze uitbreiding van TenneT is noodzakelijk om de extra capaciteit van Enexis te kunnen verwerken.
	3. Is bekend met hoeveel capaciteit dit station wordt uitgebreid?	+/- 90 MW. Grofweg is een makkelijke rekenmethodiek dat 1 ha. zon = 1 MW. Hierover hebben we als gemeente een zienswijze ingediend dat dit te weinig is gezien de opgave 2030 en 2050.
	4. Zijn tegen de tijd dat de capaciteit voldoende is uitgebreid de MER onderzoeken nog valide? Met andere woorden, moeten de MER onderzoeken in een later stadium opnieuw uitgevoerd worden om een reëel beeld te krijgen van de omgeving, zodat deze ook geaccepteerd worden mocht de vergunning aangevochten worden?	De plan-MER wordt gebruikt om, in vergelijking met een serie van zeven, tot steeds verfijndere informatie te komen over de (on)mogelijkheden van windmolens in de gemeente Meierijstad. Deze plan-MER is een logische vervolgstap op de korte slag die reeds in “de toekomst van zon en wind in Meierijstad” is gedaan. Daarna kijken we wat nadere logische vervolgstappen zijn zoals bijvoorbeeld een check op de radarinstallatie van Volkel (hiervoor zijn namelijk nog specifiekere locaties nodig). Aan de plan-MER zit een “houdbaarheidsdatum” echter wordt een plan-MER altijd gekoppeld aan een besluit, in dit geval het afwegingskader windenergie. Hier zal, naar verwachting, binnen een 6 maanden na vaststelling plan-MER een besluit over worden genomen. Daarnaast zijn de uitkomsten uit de plan-MER, bij gelijkblijvende wetgeving en situatie, altijd te gebruiken voor het doel wat we hier hebben, nadere

		definiëring van de (on)mogelijkheden van windenergie in de gemeente Meierijstad.
	5. Op het moment dat de capaciteit van verdeelstation Eerde is uitgebreid, gebruiken we deze capaciteit dan om de opgewekte stroom van de windturbines te transporteren of gebruiken we deze capaciteit voor de opgewekte energie van de zonnepanelen op daken? Zoals we in de zonneladder hebben afgesproken.	Als gemeente Meierijstad kunnen wij enkel sturen op de mogelijkheden voor opwek die we open stellen binnen onze gemeente. Wij kunnen geen invloed uitoefenen op de prioritering van transportcapaciteit bij Enexis. Dit zit in een “first come first serve” principe wat landelijk is afgesproken met de ACM. Er wordt landelijk de komende periode wel geëxperimenteerd met zogeheten “Programmering en Prioriterings” pilots. RES West Brabant is één van deze landelijke pilots en de provincie Noord-Brabant heeft hier ook een werkgroep voor alle RES'sen in Noord-Brabant voor opgestart. Hier zijn we als gemeente Meierijstad bij betrokken als ambtelijk trekker van de werkgroep netwerkinfrastructuur bij de RES NOB.
HIER	1. Is de handreiking voor participatie bij grootschalige opwek van duurzame energie, die in Mei in de commissie is toegezegd al klaar?	Deze wordt uitgewerkt en opgenomen in de uitwerking van het beleid windenergie in '22 en in de herijking van het afwegingskader zonneparken, ook in 2022. Deze heeft geen plek in de NRD.
SP	1. In deze notitie wordt niet gesproken over de mogelijke risico's m.b.t. de capaciteit van het elektriciteitsnet. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden en kan dat gevolgen hebben voor verder invulling?	Hier wordt rekening mee gehouden in het totaalbeleid. De NRD richt zich op de onderzoeken ten aanzien van de milieu effecten. De schaarste op het netwerk heeft geen milieu effect en wordt daarom in dit onderdeel niet meegenomen.
SP	2. In het kader van relatie tot de RES wordt gesproken over het streven van minimaal 50% in lokaal eigendom. Op welke manier wordt hieraan invulling gegeven?	Hier wordt rekening mee gehouden in het totaalbeleid. De NRD richt zich op de onderzoeken ten aanzien van de milieu effecten. De schaarste op het netwerk heeft geen milieu effect en wordt daarom in dit onderdeel niet meegenomen.

D66	1. Op pagina 2 van het raadsbesluit staat dat de bevindingen van de (MER)onderzoeken t.z.t. samen met vele andere aspecten die onderzocht worden, ten grondslag zullen liggen aan de keuze waar wel/geen windmolens mogelijk zijn. Welke andere aspecten worden op welke wijze onderzocht?	In hoofdstuk 4 van de NRD staat een eerste voorschot opgenomen van extra onderwerpen die in het beleidskader op worden genomen maar niet nu in de NRD/MER. Denk hierbij ook aan onderwerpen zoals een uitwerking van 50% lokaal eigendom en voorwaarden voor participatie bij opwek op land initiatieven. Hiervan is nog geen uitputtende lijst te geven omdat we hier ook in '22 input op willen halen uit de contactmomenten met onze inwoners.
D66	2. In het raadsvoorstel staat bij de zienswijzen op pagina 3 dat er veel begrip is voor de gelaagdheid waarmee windenergie wordt opgezet. Wat wordt bedoeld met 'gelaagdheid' in de opzet?	Inwoners vinden het prettig en belangrijk dat we zo vroeg in het proces zo diep en uitgebreid met ze in gesprek gaan en er ook de mogelijkheid is voor aanpassingen en aanvullingen in de stukken. We doen dit vanuit transparantie. Met de gelaagdheid bedoelen we dat inwoners zelf kunnen kiezen hoe ze betrokken willen zijn bij dit onderwerp. Sommigen willen enkel informatie ontvangen, anderen willen in gesprek en weer anderen willen ook actief meedenken (als voor- en tegenstander) over hoe we bv. deze onderzoeken in moeten zetten.
D66	3. In het raadsvoorstel staat op pagina 3 dat onderwerpen die niet over milieu(effecten) gaan, en dus niet in de MER worden meegenomen <u>wellicht</u> opgenomen kunnen worden in het Afwegingskader. In het Afwegingskader worden alle belangen tegen elkaar afgewogen, ook de milieubelangen uit de MER. a) Wat zijn de onderwerpen die niet over milieu(effecten) gaan? b) Waarvan is het afhankelijk of ze wel of niet in het Afwegingskader worden meegenomen. c) Welke belangen worden t.z.t. in het Afwegingskader tegen elkaar afgewogen?	a) zie het antwoord onder uw vraag nr1. b) Zoals aangegeven kunnen er in de loop van het proces ook nog nieuwe onderwerpen aangedragen worden. Alleen zal wel bekeken moeten worden of er onderzoek naar gedaan kan worden maar ook of het detailniveau geschikt is voor het beleidsstuk wat vormgegeven wordt. Deze keuzes zullen altijd uitgelegd worden, zie hiervoor als voorbeeld H. 4 van de NRD. Zie ook het antwoord hieronder over het vervolgtraject in '22 met hoofd – en thematafels en de

		wijze hoe hierin door belanghebbenden invloed uit kan worden geoefend. c) Hierover is nog geen uitputtende lijst gegeven, zie ook de antwoorden hierboven. Zaken die hier zeker naar voren zullen komen zijn milieueffecten, landschappelijke/woon effecten, energieopwek/energieopgave etc. In de opzet is rekening gehouden met thematafels en hoofdtafels waar inwoners, belanghebbenden en raadsleden input en aanpassingen aan kunnen geven lopende het traject. Dit is passend bij de werkwijze zoals hierboven omschreven, we willen niet nu al de werkwijze op bv. onderwerpen 100% dichtzetten. Gezien de input die we ook in het NRD traject hebben gekregen, en hebben omschreven in H.4 als aanvullende onderzoeken, is er vanuit het participatietraject de verwachting dat hier extra nuttige input op wordt gehaald.
D66	4. a) Waar kunnen we de informatie vinden over de communicatielijn die is afgesproken bij het opstellen van het windbeleid? b) Is deze communicatielijn ingebed in of afgestemd op de communicatielijnen voor andere onderdelen van de energietransitie? Zo ja, waar is die informatie vindbaar?	Op meierijstad.nl/duurzaamheid communiceren we hierover. Daarnaast is er een maillijst waar mensen zich voor aan kunnen melden en is deze informatie meerdere malen in de vorm van presentaties gedeeld op beeldvormende avonden met uw raad en informatieavonden met inwoners. Dit is in lijn met de werkwijze die we ook hanteren bij de WTV en de herijking van zonneparken wordt op een zelfde manier vormgegeven.
D66	5. In paragraaf 1.3 van de NRD wordt ingegaan op het participatietraject. a) Er wordt gesproken over gebiedstafels. In hoofdstuk 4 worden bevindingen benoemd van de bijeenkomsten die reeds gehouden zijn. Komen er in de	a) We blijven in gesprek met de gebieden maar de volgende slag die we willen maken gaat over onderwerpen die voor alle gebieden gelden. Daarom is gekozen voor de opzet in thematafels in plaats van in

	volgende fase opnieuw gebiedstafels? Zo nee, hoe worden de gebieden dan betrokken? b) De volgende stap zijn thematafels. Zijn deze al gehouden? Zo nee, wie worden hierin betrokken? c) Het jongerenperspectief wordt apart onderscheiden. Wat zijn de overwegingen om dit perspectief separaat te benoemen?	alle gebieden 4x dezelfde gesprekken te voeren, maar juist van elkaar gezamenlijk te leren en de onderwerpen op de thematafels te bespreken. De mensen uit de gebiedstafels worden ook uitgenodigd voor deze thematafels samen met algemene belanghebbenden en geïnteresseerde inwoners niet wonende in de gebieden. b) Deze zijn nog niet gehouden, zie hierboven wie hierbij betrokken gaat worden. Deze staan open voor alle geïnteresseerden over het onderwerp in de gemeente (en daarbuiten aangezien bepaalde gebieden ook dicht bij de gemeentegrenzen liggen). We hebben daarbij extra aandacht voor de mensen uit de gebieden en algemene stakeholders zoals bv. een BMF en ZLTO etc. c) Jongeren laten zich lastig verleiden om deel te nemen aan dit soort trajecten. Aan de andere kant, zoals u ook in de zienswijze kan lezen speelt het onderwerp wel. We willen kijken hoe we deze groep toch kunnen betrekken bij dit onderwerp.
D66	6. In paragraaf 4.3 staan onderwerpen die buiten de scope van de MER vallen. Worden deze wel meegenomen in de overige onderzoeken tbv het Afwegingskader? Zo nee, waarom niet?	Omdat tegelijkertijd in '22 ook wordt gestart met de herijking van het afwegingskader zonneparken wordt nog gekeken welke onderwerpen het beste in welk traject passen. Daarnaast zie ook antwoord op uw vraag 3b. We zullen bij deze input ook kijken in hoeverre het daadwerkelijk van toepassing is op de huidige onderzoeksgebieden. Zoals aangegeven zal de keuze voor het wel/niet verder oppakken van deze onderwerpen meegenomen worden op de hoofdtafel en in het uiteindelijke afwegingskader.

D66	7. Paragraaf 6.2 bevat de MER procedure, inclusief het traject voor het Afwegingskader. In het Raadsbesluit staat dat de MER procedure in 2022 doorlopen wordt. Betekent dit, dat het Afwegingskader begin 2023 aan de Raad voorgelegd kan worden? Zo nee, waarom niet?	De verwachting is op dit moment dat het afwegingskader inderdaad begin 2023 aan de raad voorgelegd gaat worden. Dit is onder voorbehoud omdat, afhankelijk van de input uit de hoofd- en thematafels, er ook tijdens dit proces nog nadere input op wordt gehaald. Als het belangrijk is vanuit het oogpunt van draagvlak voor het proces of kwaliteit van het eindproduct om langer de tijd te nemen dan zullen we hierover communiceren.
D66	8. Bijlage 2, analyse zoekgebieden, bevat aan het einde per zoekgebied aandachtspunten. Op welke wijze krijgen elementen die niet in de algemene MER zijn meegenomen, zoals de afwezigheid van infrastructuur, aandacht?	Deze aandachtspunten hebben met name betrekking op het onderwerp natuur en zullen daar effect op hebben. In de verdere uitwerking van de onderzoeken voor de MER wordt aandacht gevraagd voor deze aandachtspunten. Daarbij zal het ene onderwerp een meer kwalitatieve uitwerking hebben en andere onderwerpen meer kwantitatief. Dit heeft er ook mee te maken dat het hier om een plan MER gaat. Een nadere uitwerking van deze onderzoeken wordt opgesteld na de besluitvorming door uw Raad. Deze zal worden gebruikt als input voor de participatie op de thematafels zodat er een duidelijk verwachtingsmanagement is hoe en op welke wijze deze onderzoeken uitgevoerd worden.