Overzicht ingediende technische vragen en antwoorden uitvoeringsprogramma mobiliteit Beeldvormende avond 8 oktober 2026

Vragen Fractie CDA

1. Mobiliteitsenquête 2019/2020

Op pagina 4 wordt bij de onderbouwing verwezen naar de mobiliteitsenquête uit november 2019 en februari 2020. Sindsdien is Meierijstad gegroeid en is de verkeersdruk veranderd.
Vraag: In hoeverre zijn de uitkomsten van deze enquête nog actueel en bruikbaar voor het huidige mobiliteitsbeleid?

Antwoord

De uitkomsten van de enquête geven inzichten en tegelijk zullen ze tegen het licht moeten worden gehouden tegen de ontwikkelingen in mobiliteit.

2. Rotondes Corridor

Op pagina 6 wordt aangegeven dat onderzoek naar de rotondes op de Corridor is uitgevoerd en dat hiervoor middelen zijn gereserveerd.

Vragen:

- Wat is de actuele planning voor de uitvoering?
- Wordt bij de herinrichting rekening gehouden met de toekomstige BRT-verbinding en de mogelijkheid van een vrije busbaan of andere prioriteit voor het openbaar vervoer?

Antwoord

De rotondes op de Corridor zijn onderdeel van het project Mobiliteitsas Veghel. Dit betreft de grootschalige aanpak van de infrastructuur op het gehele wegtracé Udenseweg-Rembrandtlaan-Corridor o.a. ten behoeve van woningbouwontwikkelingen in Veghel. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de

subsidieaanvraag Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) bij het Rijk. Voorwaarde voor het verkrijgen van de rijkssubsidie voor infrastructurele maatregelen op de route ter versnelling van de woningbouw is dat de maatregelen uiterlijk in 2038 worden afgerond.

Het project bevindt zich in de opstartfase, er is op dit moment nog geen Plan van Aanpak en uitvoeringsplanning, uiteraard wordt de raad hierover geïnformeerd. In dit project wordt rekening gehouden met de opwaardering van de HOV-verbinding naar BRT en de aanleg van de doorfietsroute Veghel-Son/Ekkersrijt. Daarbij wordt rekening gehouden met prioriteit voor het openbaar vervoer.

3. Brug Rembrandtlaan over de Aa

De vervanging van de brug over de Aa aan de Rembrandtlaan stond eerder opgenomen in het JOR, waarbij uitvoering in 2026 werd voorzien. In de huidige informatie wordt dit niet genoemd.

Vragen:

- Wat is de actuele planning voor de vervanging van deze brug?
- Is de brug op dit moment constructief en verkeerskundig veilig?
- Wordt bij de vervanging rekening gehouden met de toekomstige BRT-verbinding en de mogelijke inrichting voor openbaar vervoer?

Antwoord

De brug over de Aa is onderdeel van het project Mobiliteitsas Veghel. Dit betreft de grootschalige aanpak van de infrastructuur op het gehele wegtracé Udenseweg-Rembrandtlaan-Corridor o.a. ten behoeve van woningbouwontwikkelingen in Veghel. Het project bevindt zich in de opstartfase, er is op dit moment nog geen Plan van Aanpak en uitvoeringsplanning, uiteraard wordt de raad hierover geïnformeerd. In dit project wordt rekening gehouden met de opwaardering van de HOV-verbinding naar BRT en de aanleg van de doorfietsroute Veghel-Son/Ekkersrijt. De brug is nog constructief en verkeerskundig veilig.

4. Stationsstraat Veghel

Op pagina 7 staat de Stationsstraat als 'nog te doen' aangegeven. Tegelijkertijd wordt vermeld dat een verkenning is uitgevoerd en dat de weg niet op korte termijn wordt aangepakt.

Vragen:

- Wanneer is deze verkenning uitgevoerd?
- Kunnen de resultaten van deze verkenning met de raad worden gedeeld?

Antwoord

Deze verkenning is in 2023 uitgevoerd, de resultaten zijn terug te vinden in de bijlage.

5. Verkeersveiligheid Eerdsebaan – veiligheidsanalyse

Op pagina 7 wordt bij actie 1.15 aangegeven dat de veiligheidsanalyse van de Eerdsebaan is uitgevoerd en dat door de provincie maatregelen zijn getroffen.

Vragen:

- Kan de veiligheidsanalyse met de raad worden gedeeld?
- Welke concrete maatregelen heeft de provincie naar aanleiding van deze analyse getroffen?
- Wanneer zijn deze maatregelen uitgevoerd?

Antwoord

Maatregelen betroffen de aanleg van een tweerichtingen fietsoversteek aan de oostkant van het kruispunt Eerdsebaan-Zandvliet-De Horstjens, aanleg van toeleidende (opvang)fietspaden en plaatsen van borden om fietsers naar de fietsoversteek te leiden. Deze maatregelen zijn eind 2021 uitgevoerd. In de bijlage het ontwerp en de effectmeting van de maatregel.

6. 60 km-zone ten noorden van Eerde

Bij actie 1.16 staat de actie als afgerond weergegeven, terwijl in de kolom 'stand van zaken' wordt aangegeven dat dit punt nog onderzocht moet worden.
Vraag: Klopt de status 'afgerond' en zo ja, wat is er precies afgerond? Zo nee, wordt de status aangepast naar 'nog te doen'?

Antwoord

Klopt, dit is afgerond. De bebording van de 60km-zone, ten noorden van Eerde, is volledig en kloppend gemaakt.

7. Verkeersveiligheid fiets Eerdsebaan

Bij actie 2.2 staat aangegeven dat de verbetering van de fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid op de Eerdsebaan is uitgevoerd.
Vraag: Welke concrete kleinschalige maatregelen zijn hiervoor uitgevoerd en wanneer zijn deze maatregelen gerealiseerd?

Antwoord

Zie antwoord op vraag 5.

8. Snelfietsroute Uden–Veghel–Son / Gazellebrug

Op pagina 8 wordt verwezen naar de snelfietsroute Uden–Veghel–Son. Er ontbreekt nog een schakel tussen de Amert/NCB-laan en Den Dubbelen (Huygensweg).

Vragen:

- Wat is de actuele planning voor het opwaarderen van deze ontbrekende schakel?
- Wat is de huidige stand van zaken rond de verbreding en/of vervanging van de Gazellebrug?
- Worden beide ontwikkelingen in samenhang met elkaar bekeken?

Antwoord

Er is een voorontwerp opgesteld voor het ontbrekende deel snelfietsroute Uden-Veghel tussen de Amert en de Edisonweg via het Gazellepad – Huygensweg. Dit ontwerp van de snelfietsroute gaat uit van handhaving van de bestaande Gazellebrug met aanpassing van de opgang en de afgang van de brug, ten behoeve van verkeersveiligheid. Om de situatie veiliger te maken moeten we gronden aankopen. Op dit moment zijn we in gesprek over grondverwerving aan de noordzijde van het kanaal en beoordelen we de consequenties van de aanpak van de N279, in nauw overleg met de provincie Noord-Brabant. Wanneer hier meer duidelijkheid over is kan de ruimtelijke procedure opgestart worden, waarna de plannen ook uitgewerkt kunnen worden tot bestek, aanbesteding en uitvoering. Op basis van de huidige inzichten verwachten we dat de aanpassingen in 2028 kunnen worden gerealiseerd.

9. Openbaar vervoer – HOV Helmond–Veghel en kleine kernen

In het overzicht wordt geen actie genoemd voor een HOV-verbinding tussen Helmond en Veghel. Ook een verbetering van het openbaar vervoer naar de kleinere kernen komt beperkt terug.

Vragen:

- Wordt een HOV-verbinding Helmond–Veghel meegenomen in de nieuwe OV-concessie voor Zuidoost-Brabant?
- Heeft de gemeente hierover overleg met de provincie en/of de concessieverlener?
- Welke mogelijkheden zijn er om de bereikbaarheid van de kleinere kernen met het openbaar vervoer te verbeteren?

Antwoord

De HOV-verbinding Helmond-Veghel is niet opgenomen in het overzicht (bijlage 3 bij de memo) omdat in het overzicht alleen de maatregelen en acties staan die eerder zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma mobiliteit van de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad.
De HOV-verbinding Helmond-Veghel wordt bekeken in het kader van de nieuwe OV-concessie voor Zuidoost-Brabant. De gemeente heeft hierover op dit moment geen overleg met de provincie. De provincie is goed op de hoogte van de wens van onze gemeente en de regio.

Over (het verbeteren van) de bereikbaarheid van kleine kernen per openbaar vervoer kunnen we het volgende opmerken:

- Per 1 januari 2026 rijdt Bravoflex in onze regio. Bravoflex is op alle dagen van de week beschikbaar van ’s ochtends vroeg tot ’s avonds laat. Ook op plekken waar geen bus rijdt. De vervoersdienst rijdt op bestelling, zonder vaste route of dienstregeling. Bravoflex brengt je van een halte in de buurt direct naar een OV-overstaphalte. Dit zijn in onze gemeente grotere bushaltes, waar je verder reist met het reguliere openbaar vervoer.

- Er zijn in onze gemeente ook kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Op de website www.vervoervoormij.nl staan alle vervoersmogelijkheden in onze gemeente op een rij. In Meierijstad gaat het bijvoorbeeld om de Eropuit-bus Sint-Oedenrode en Schijndel, Hulpdienst Diakonie Veghel, BoodschappenPlusBus Veghel en Uden, Dorpsauto Boerdonk.
- In het onderzoek naar “Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant" (Haskoning, 2024) zijn tips opgenomen om de bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat bijvoorbeeld om:
    - Op regionaal niveau inzetten op het complementeren van verschillende netwerken zodat routes en verbindingen die verschillende vervoerswijzen faciliteren elkaar beter versterken.
    - Versterk de ketenreis bus-trein. Het concept Bravoflex is hier een goede invulling voor.
    - Versterk de ketenreis fiets-OV: Zet in op goede fietspaden en veilige fietsparkeervoorzieningen bij HOV-haltes.
    - Versterking van voorzieningen op korte afstand zorgt voor meer zelfredzaamheid van risicogroepen. Kortere afstanden zijn makkelijker te lopen, te fietsen of te bereiken met een rolstoel. Het is goedkoper, veiliger, en er is geen auto nodig en men hoeft geen bus- of treinreis te betalen.
    - Zet in op een beter begrip van lokale reismogelijkheden.
    - Samenwerkingen tussen het sociaal domein en het mobiliteitsdomein kunnen de situatie voor individuen of specifieke doelgroepen verbeteren. Mensen die zelfredzaam zijn kunnen makkelijker drempels en barrières over grotere afstanden overbruggen en maken meer ketenreizen.

10. Brainporthub A50

Op pagina 9 wordt gesproken over een onderzoek naar een Brainporthub aan de A50.

Vragen:

- Wat is de huidige stand van zaken van dit onderzoek?
- Wanneer worden de resultaten verwacht?
- Aan welke voorwaarden en criteria moet een Brainporthub voldoen om als locatie in aanmerking te komen?

Antwoord

Stand van zaken is dat 5 locaties, waarvan 3 in de gemeente Son en Breugel en 2 in Meierijstad worden beoordeeld om te komen tot een voorkeurslocatie. Beoordeling vindt plaats op autobereikbaarheid, OV-bereikbaarheid, collectief vervoer, fiets, potentie, eigendom & grondpositie, natuur, kosten, draagvlak en koppelkansen.

Planning is dat er eind dit jaar een voorkeurslocatie is voor de Brainporthub en dat schetsontwerp en kostenraming voor de voorkeurslocatie gereed zijn. Insteek van de regio is dat er in 2035 een Brainporthub langs de A50 staat.

Brainporthubs zijn bedoeld als overstappunten waar automobilisten kunnen parkeren en snel kunnen doorreizen met het OV, de fiets of gedeelde mobiliteit. Idealiter liggen de hubs op 4-10 kilometer van de economische toplocaties in Brainport, bieden zij een OV-reistijd van maximaal 20 minuten en sluiten zij aan op hoogwaardige doorfietsverbindingen. Het doel van de Brainporthub A50 is om autoverkeer voor de rondweg van Eindhoven af te vangen, zodat de groei van werkgelegenheid en bezoekers op economische toplocaties in Brainport zo min mogelijk leidt tot extra druk op de A50 en de Eindhovense ring. De hub moet daarbij fungeren als een multimodaal knooppunt dat voldoende ruimte biedt voor parkeren, goede aansluitingen heeft op toekomstige Brainportlijnen en veilig verbonden is met hoogwaardige fietsroutes. Het streven is dat overstappen geen extra reistijd oplevert en aantrekkelijk genoeg is om automobilisten daadwerkelijk te verleiden de laatste kilometers niet meer met de auto af te leggen. De doelgroep bestaat primair uit forenzen en bezoekers die via de A50-corridor reizen. Het gaat met name om reizigers naar de grote werklocaties, zoals de Brainport Industries Campus, High Tech Campus, De Run en Flight Forum. Bouwstenen voor een Brainporthub zijn:

- De hub bevat in basis 500 parkeerplaatsen met de mogelijkheid om op te schalen naar ca 2000 parkeerplaatsen.
- Voor fietsers komen er goede fietsenstallingen.
- De hoofdontsluiting loopt via de snelweg.
- De hub is een schakel binnen het bestaande openbaar vervoersysteem.

11. Verkeersonderzoek Molenakker 2 – Keldonk/Erp

Er heeft een verkeerstelling/verkeersonderzoek plaatsgevonden bij Molenakker 2.

Vragen:

- Wat zijn de belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek?
- Zijn naar aanleiding van het onderzoek maatregelen voorzien? Zo ja, welke en op welke termijn?

Antwoord

Het verkeersonderzoek wordt opgenomen als bijlage bij het omgevingsplan Molenakker II. Voornemen is om dit plan binnenkort voor te leggen aan de raad ter vaststelling.

12. Valkenbergstraat en Veerdonkstraat

De Valkenbergstraat en Veerdonkstraat verkeren op delen in een slechte staat.

Vragen:

- Is bekend dat de onderhoudstoestand van deze wegen op delen slecht is?
- Is er al een planning voor groot onderhoud of herinrichting van de Valkenbergstraat en Veerdonkstraat?
- Zo ja, op welke termijn worden deze werkzaamheden verwacht?
- Zo nee, wanneer worden deze wegen opnieuw beoordeeld en kan de raad hierover worden geïnformeerd?

Antwoord
Beide wegen zijn geïnspecteerd op 13 februari 2026. Uit inspectie van de Valkenbergstraat is gebleken dat in een parkeervak kleine oneffenheden zitten. Uit inspectie van de Veerdonkstraat is gebleken dat er kleine schadebeelden zijn. Valkenbergstraat is in de inspectie beoordeeld op kwaliteit B en Veerdonkstraat op kwaliteit A. Beide wegen staan daarom niet in de planning voor wegonderhoud. Andere wegen hebben hogere prioriteit.

Wegen worden ongedeeld naar 5 klassen (A+, A, B, C, D) onderhoudskwaliteit, namelijk:

Kwaliteitsniveau	Toestand	Planjaar onderhoud
A+	Zeer goed	Geen onderhoud nodig op korte termijn
A	Goed	Lange termijn (> 5 jaar)
B	Voldoende	Middellange termijn (3 tot 5 jaar)
C	Matig	Korte termijn (1 tot 3 jaar)
D	Slecht	Direct opnemen in uitvoeringsprogramma (0 tot 1 jaar)

Vragen Fractie Hart

1. Kloppen de data nog wel? De inwonersenquête is minstens zes jaar oud.

Antwoord
Zie antwoord op vraag 1 fractie CDA.

2. In bijlage 3 staat dat de snelfietsroute Veghel–Den Bosch is vervallen wegens te weinig fietspotentie. In bijlage 4 staat de route Den Bosch–Veghel (F279) nog in het regionale mobiliteitspakket. Hoe zit het?

Antwoord
Dit antwoord is aangepast in de nieuwste versie van bijlage 3 (die aan de raadsleden is verstrekt). Als het goed is staat in bijlage 3 dat doorfietsroute Den Bosch-Veghel opgenomen is in het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught (vanuit dit pakket is ook financiering beschikbaar). Verkenning vindt plaats naar voorkeursalternatief en maatregelen. Projectleiding provincie Noord-Brabant.

3. Schijndel is de enige kern met meer dan 20.000 inwoners in Noord-Brabant dat nog niet bereikbaar is via een snel- of doorfietsroute of waarvoor zo'n plan bestaat. Wordt die verbinding in het uitvoeringsprogramma opgenomen?

Antwoord
Op de kaart van doorfietsroute in Nederland is geen specifieke doorfietsroute van en naar Schijndel opgenomen. Wel lopen hoofdfietsroutes van, naar en door Schijndel. Zo is bijvoorbeeld de fietsroute Schijndel – Heeswijk Dinther opgenomen in het Regionaal MobiliteitsProgramma (zie memo bijlage 4). Ook vindt in het kader van de doorfietsroute Veghel – Den Bosch een nadere verkenning naar het tracé plaats.

4. Welk aandeel van de toekomstige autoritten zou moeten worden vervangen door lopen, fietsen of openbaar vervoer om de woningbouw bereikbaar te houden?

Antwoord
Het effect van het loop, fiets en openbaar vervoermaatregelen is naast de maatregel zelf afhankelijk van de locatie. In de bijlage is een overzicht opgenomen van het effect van het vervangen van alle autoritten tussen de 0 en 5 kilometer (op een werkdagetmaal) door duurzame mobiliteit. Algemeen zien we dat het effect op het onderliggend wegennet groter is dan op het hoofdwegennet. We kunnen dus niet algemeen stellen welk aandeel van de toekomstige autoritten vervangen moet worden.

De verwachting is dat een pallet aan maatregelen nodig is. In het kader van de actualisatie van de mobiliteitsvisie worden in samenhang met de ruimtelijke vertaling van de Toekomstvisie de maatregelen nagegaan. In de methodiek om van licht/ruimtelijk naar zwaar/infrastructuur de maatregelen te bepalen, zullen onderstaande, verschillende stappen worden doorlopen:

1. Ruimtelijke ordening: het slim combineren van wonen, werken en voorzieningen om verplaatsingen te verminderen.
2. Prijsbeleid: beïnvloeden van reisgedrag via bijvoorbeeld parkeertarieven.
3. Alternatieve vervoerwijzen en mobiliteitsmanagement: stimuleren van het openbaar vervoer, fietsen, lopen, thuiswerk en deelmobiliteit waarbij de grootste kansen zitten bij fietsen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van autoverplaatsingen die kunnen worden voorkomen als
4. Benutting infrastructuur in tijd en ruimte: optimaal gebruik maken van bestaande infrastructuur zoals met bus op vluchtstrook, slimme verkeerslichten, thuiswerken en spitsmijden.
5. Aanpassing bestaande infrastructuur: kleine aanpassingen aan huidige wegen of kruispunten.
6. Nieuwe infrastructuur (als laatste stap): het aanleggen van nieuwe wegen

5. Zijn er op het gebied van gedrag ook maatregelen te bedenken die sneller tot resultaat leiden dan de oranje gekleurde (lees: lang lopend)? Vast wel, toch?

Antwoord
Bij het inzetten op gedragsverandering zetten wij bij voorkeur in op een combinatie van verschillende maatregelen. Onze ervaring is dat dit het grootste effect heeft. Zo wordt er in de schoolomgeving bijvoorbeeld ingezet op een combinatie van:

- Fysieke maatregelen zoals parkeerverbod, schoolzone, verbeteren fietsvoorzieningen, snelheidsremmer of versmalling.
- Afspraken door school zoals lestijden en inloop ouders en afspraken met ouders, begeleiders en kinderen over bijvoorbeeld parkeergedrag, waar men wacht of fiets stalt en communicatie over deze afspraken en gewenst gedrag.

- Verkeerseducatie zoals meedoen aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) waarbij een school afspreekt dat verkeerseducatie structureel onderdeel uitmaakt van het lespakket.
- Afspraken met de buurt zoals het houden aan verkeersregels en sociale regels (als rekening houden met elkaar).
- Projecten zoals het project Parkeerheld dat automobilisten stimuleert om hun auto verstandig te parkeren.
- Toepassen van smileyborden.
- (Incidentele) verkeershandhaving ter ondersteuning van een project zoals het project Parkeerheld.

Binnen de gemeente zijn recent enkele interventies ingezet of staan deze binnenkort op de planning. Een voorbeeld daarvan is de interventie ‘Witte Waas’ van Team Alert, die zich richt op de risico’s van rijden onder invloed van drugs of alcohol. Deze interventie is toegepast op festivals, zoals 7th Sunday en Harmony of Hardcore. Een ander voorbeeld is de interventie ‘Mobiel zonder Mobiel’ van Attacom, die jongeren bewust maakt van de gevaren van mobiel gebruik tijdens deelname aan het verkeer. Dit initiatief is gericht op leerlingen uit groep 8 van de basisschool en de onderbouw van het voortgezet onderwijs en heeft als doel hun verkeersgedrag te verbeteren.

6. Welke concrete vormen van betaald parkeren of parkeren op afstand worden overwogen? Welke gevolgen worden verwacht voor bewoners, bezoekers, ondernemers en mensen die slecht ter been zijn?

Antwoord

In het kader van besluitvorming over het Masterplan centrum Veghel heef de raad ingestemd met het principe om voor het centrum van Veghel een betaald parkeerregime in te voeren. Er is afgesproken dat de raad een nader uitgewerkt voorstel tegemoet ziet waarin we aandacht hebben voor de verschillende stakeholders.

7. Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat kleine kernen minder bereikbaar zijn? Van welke minimale kwaliteit van fietsverbindingen en openbaar vervoer wordt uitgegaan?

Antwoord

Uit de verkenning naar de bereikbaarheid van (kleine) kernen in Noordoost-Brabant (Haskoning, 2024) blijkt dat de toegang tot mobiliteit van en naar kernen en het voorzieningenniveau in de regio voor een grote groep voldoende is om deel te nemen aan de samenleving. Maar dat is niet overal zo en niet voor iedereen. Alle kernen zijn goed verbonden met het autonetwerk. Conclusie is dat de toegang tot het hoofdfietsnetwerk en het openbaar vervoer missende schakels kent. Met name ’s avonds worden drempels ervaren. Wanneer ook basisvoorzieningen op grote afstand zijn, of de persoonlijke mogelijkheden beperkt zijn, neemt de beperking van bereikbaarheid verder toe. Denk bijvoorbeeld aan inwoners die (nog) niet mogen of kunnen autorijden. Daarnaast wordt door veel mensen het plannen van reizen met het openbaar vervoer en het bezoeken van grote steden als complex ervaren. Uit het onderzoek is gebleken dat veel mensen als multimodaal, flexibel en samen reizen. Opvallend was dat veel inwoners niet bekend zijn met lokale mobiliteitsinitiatieven en/of wijze reizen met het openbaar vervoer.

In het onderzoek zijn tips opgenomen die de bereikbaarheid vergroten. Voorbeelden van deze tips zijn opgenomen over het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer in het antwoord op vraag 9 van fractie CDA. Daarnaast zijn verbeteringen mogelijk als veilige fietspaden, veilige en toegankelijke looproutes.

Voor het borgen van de kwaliteit van de fietsverbindingen en de toegankelijkheid van openbaar vervoerhaltes, houden wij de landelijke CROW-richtlijnen aan. Daarnaast stemmen wij als wegbeheerder met provincie (als concessiehouder) en vervoermaatschappij Arriva af over maatregelen ter verbetering van de doorstroming van de bussen, het comfort van de busreizigers, voorzieningen bij de OV-haltes en de toegankelijkheid van bushaltes.

8. Welke gemeentelijke mobiliteitskeuzes wachten op besluiten over de A50 en N279?

Antwoord

Besluitvorming over de N279 heeft samenhang met bijvoorbeeld:
- de maatregelen op de route Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg (project Mobiliteitsas Veghel) en gebied Rembrandtlaan;
- de aanpassingen aan de Gazellebrug in de snelfietsroute Veghel-Uden (met name opgang aan de oostzijde);
- bereikbaarheid van de voorzieningen en bedrijven in Veghel Zuidwest (De Dubbelen, Doornhoek, Foodpark, Poort van Veghel).

In het collegewerkprogramma is opgenomen dat we nagaan wat er aanvullend op het onderliggend wegennet van Meierijstad nodig is. We doen dat in samenhang met het (voorkeurs)alternatief voor de N279.

9. Wordt er ook gekeken naar herverdeling van de bestaande openbare ruimte, bijvoorbeeld door rijbanen anders in te richten, autoverkeer te beperken of sluiproutes te knippen, zodat meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers?

Antwoord

Ja, hier wordt ook naar gekeken. Per locatie wordt dit zorgvuldig afgewogen, mede afhankelijk van functie, gebruik, mogelijkheden en effecten. Verder wordt opgemerkt dat bij de herverdeling van de bestaande openbare ruimte integraal wordt gekeken naar de verschillende ambities zoals vergroenen.

10. Welke kwaliteitsnormen hanteert of ontwikkelt de gemeente voor fietsverbindingen tussen de kernen? Wordt daarbij specifiek gekeken naar aspecten zoals voorrangssituaties, zijwegconstructies, oversteekveiligheid, conflictpunten met autoverkeer, sociale veiligheid en comfort voor doorfietsers?

Antwoord

De kwaliteit van fietsverbindingen is een samenspel van verschillende factoren. Deze factoren bepalen samen hoe veilig, comfortabel, snel en aantrekkelijk een fietsroute is. De vijf hoofdeisen voor fietsinfrastructuur zijn:
1. Veiligheid. Dit hangt onder andere af van scheiding van verkeersstromen, hoeveelheid verkeer, inrichting van kruispunten en mate van sociale veiligheid.
2. Directheid (snelheid en reistijd). Een goede fietsverbinding brengt de fietser zo snel mogelijk van A naar B. Dit wordt bepaald door omrijfactor en wachttijden.

3. Comfort (gemak en rijplezier). Dit is afhankelijk van type wegdek, hindernissen en breedte en omgevingsfactoren zoals hoogteverschil en beschutting.
4. Samenhang van het fietsnetwerk.
5. Aantrekkelijkheid (belevingswaarde). Mooi voorbeeld is de ligging van de snelfietsroute Veghel-Uden in een aantrekkelijke omgeving (langs het Duits Lijntje met verwijzingen naar de cultuurhistorie, toepassen van kunst en aanwezigheid van rustpunten).

De CROW-richtlijnen (over bijvoorbeeld breedte, voorrang e.d.) worden toegepast bij de verdere uitwerking van een fietsroute of fietsvoorziening.

11. In het uitvoeringsprogramma wordt de fietsroute langs het Duits Lijntje tussen Boxtel en Veghel genoemd. Wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar een goede aansluiting van Olland. Nu gaan veel fietsers (o.a. scholieren van het Eldecollege) via het buitengebied van dorp naar dorp.

Antwoord

Als de maatregelen voor de fietsroute langs het Duits Lijntje tussen Boxtel en Veghel verder worden uitgewerkt nemen we ook de aansluiting van Olland op deze fietsroute mee. Opgemerkt wordt dat in het rapport “Fietsverbinding Duits Lijntje; verkennend onderzoek naar de haalbaarheid van een fietsverbinding” (Kragten, 2021) voor de fietsververbinding Boxtel-Schijndel het advies is om een fietspad aan te leggen uitgevoerd in halfverharding aan de zuidzijde van het Duits Lijntje zonder verlichting (gekoppeld aan een ontwikkeling van het Duits Lijntje als ecologische verbindingszone) vanwege de ecologische en natuurwaarden in gebied. Voor het de route Schijndel-Veghel is het advies om een fietspad van 3,5 meter breed aan te leggen in gesloten verharding en waar mogelijk te voorzien van verlichting.

12. Hoe wordt bij nieuwe woningbouwlocaties, met name in Schijndel en Veghel, geborgd dat woonwijken goed worden ontsloten zonder dat extra autoverkeer uitwijkt naar bestaande wegen die niet bedoeld zijn als doorgaand verkeer?

Antwoord

Bij iedere (woningbouw)ontwikkeling, wordt een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd of een mobiliteitsonderbouwing opgesteld. In dit mobiliteitsonderzoek wordt gekeken naar de bereikbaarheid van auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer, er wordt gekeken naar de effecten van de gebiedsontwikkeling en er worden eventueel aanvullende mobiliteitsmaatregelen voorgesteld. Dit wordt door team verkeer getoetst en besproken. Als de aanvullende maatregelen niet uit de grondexploitatie van het plan kunnen worden bekostigd, dan dient er aanvullend budget voor beschikbaar te worden gesteld.

13. Op de kaart in de regionale plannen staat in de legenda "snelfietsroute in pakket". Wat betekent deze aanduiding precies?

Antwoord

Wij verwachten dat hiermee het Breed mobiliteitspakket A2 Deil-Vught wordt bedoeld. Hierin is de doorfietsroute Veghel-Den Bosch opgenomen.

14. Op basis van welke criteria is gekozen voor het ingetekende tracé van de snelfietsroute langs de rondweg van Schijndel? Zijn alternatieve tracés onderzocht, bijvoorbeeld aan de westzijde van Schijndel waar ook grote woningbouwontwikkelingen zijn voorzien, en hoe zijn deze varianten afgewogen?

Antwoord

De stippellijn langs Schijndel is de stippellijn van het OV-netwerk. Dezelfde lijn is gebruikt voor de OV-verbindingen Eindhoven-Veghel Veghel-Uden en Veghel-Den Bosch.

Vragen Fractie D66

1. Actualiteit enquête mobiliteit

De enquête in bijlage 2 is uitgevoerd tussen november 2019 en februari 2020. Inmiddels zijn we ruim zes jaar verder en zijn er op het gebied van mobiliteit en reisgedrag verschillende ontwikkelingen geweest.

Zijn er recentere gegevens over hoe inwoners van Meierijstad de verschillende mobiliteitsthema's beoordelen en welke knelpunten zij ervaren?

Antwoord

Bij ons bekend is de Monitor leefbaarheid en veiligheid (gemeente Meierijstad, 2026) ook wel leefbaarheidsmonitor genoemd. In dit onderzoek zijn inwoners vragen gesteld (in 2019, 2022 en 2025) over onder andere overlast bij te hard rijden bij scholen, te hard rijden in de woonwijk, hoeveelheid verkeer, geluidsoverlast van verkeer, overlast van trillingen van verkeer en parkeerproblemen.

2. Schonere lucht als doel van de mobiliteitsvisie

In de duurzame mobiliteitsvisie is schonere lucht één van de doelen.

a. Hoe wordt bij de voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsprojecten concreet gestuurd op het verbeteren van de luchtkwaliteit?

b. Welke gegevens of indicatoren zijn beschikbaar om te volgen in hoeverre mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan dit doel?

Antwoord

Naast de ambities Bereikbaar Meierijstad (werken aan een economisch vitale stad), leefbaar Meierijstad (zorgdragen voor een prettige en veilige leefomgeving), is ook duurzaam en gezond Meierijstad (transitie naar een duurzame en gezonde mobiliteit) als ambitie opgenomen. Bij deze ambitie zijn in de mobiliteitsvisie een aantal maatregelen opgenomen. Voorbeelden zijn het realiseren van ontbrekende fietsschakels, het verbeteren van de kwaliteit van

het fietsnetwerk, fietsstimulering, verdichtingsopgave rond hubs, stimuleren van duurzame mobiliteit door werkgevers, ondersteunen van initiatieven voor deelmobiliteit, het faciliteren van laadpalen en fietsparkeren. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.
Op de website www.waarstaatjegemeente.nl zijn indicatoren opgenomen over bijvoorbeeld deelauto's, CO2-uitstoot van autoverkeer, e-laadpunten en fietsstad.

3. Samenhang met mobiliteitsregio Eindhoven/Brainport

In het memo wordt het Meerjarig Multimodale Mobiliteitspakket voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss genoemd. Tegelijkertijd hebben verschillende maatregelen in het uitvoeringsprogramma betrekking op verbindingen richting Eindhoven en Brainport.
Hoe is de samenwerking en samenhang geregeld met de mobiliteitsprogramma's en maatregelen in de regio Eindhoven/Brainport? Hoe ziet deze inhoudelijke, bestuurlijke, organisatorische en financiële samenwerking eruit?

Antwoord

Gemeente Meierijstad heeft een samenwerkingsagenda met de Metropoolregio Eindhoven (MRE) (zie samenwerkingsagenda MRE-Meierijstad 2026-2029). Daarnaast werken we al langer samen in projecten als A2 Randweg Eindhoven, Bus Rapid Transit Eindhoven-Oss, doorfietsroute Veghel-Son/Ekkersrijt.

4. Extra ontsluiting De Dubbelen

	Hoofdstructuur verbeteren:					
1.1	Aanpak A50 (2x3, parallelstructuur)		Lobby, onderzoek	Rijk, provincie	Bijdrage van gemeente	Parallelweg is één van de varianten in alternatief omleiding N279. In deze variant is een extra aansluiting op De Dubbelen opgenomen
1.2	Extra ontsluiting op parallelstructuur (De Dubbelen)		Lobby, onderzoek	Rijk, provincie	Bijdrage van gemeente	Zie 1.1. In alternatieven en varianten N279 is geen extra ontsluiting op parallelstructuur De Dubbelen opgenomen.

Bij maatregel 1.1 staat dat in één van de varianten voor de omleiding N279 een parallelweg met een extra aansluiting op De Dubbelen is opgenomen. Bij maatregel 1.2 staat daarentegen dat in de alternatieven en varianten voor de N279 geen extra ontsluiting op de parallelstructuur De Dubbelen is opgenomen.

Graag een toelichting hoe deze twee passages zich tot elkaar verhouden. Is een extra ontsluiting van De Dubbelen via de parallelstructuur nog wel of niet onderdeel van de onderzochte varianten voor de N279, en wat betekent dit voor de status van maatregelen 1.1 en 1.2?

Antwoord

Excuus. Bij 1.1 had moeten staan “geen” extra aansluiting op De Dubbelen in plaats van “een”.
Over de aanpak van de A50 geldt dat een parallelstructuur alleen in beeld is als onderdeel van één van de varianten in het alternatief omleiding N279 in Meierijstad. Hiervoor kijken we in overleg met de Provincie hoe de bedrijventerreinen goed ontsloten kunnen worden. Er zijn (verder) geen plannen bij het Rijk voor aanpak van de files op de A50 bij Uden en Veghel. Zelfs het deel van de A50 tussen Paalgraven en Ewijk wat al jarenlang in de nationale file-top 10 staat en waarvoor een MIRT-verkenning is uitgevoerd is on hold gezet.

5. N637 De Wit – kruising Heiweg

1.9	N637 (met name De Wit en kruising met de Heiweg)	Bij Schijndel	Onderzoek (en investering)	Provincie	N637 is een provinciale weg. Onderzoek door provincie.	Onderzoek is uitgevoerd door provincie. Provincie heeft nog geen concrete plannen voor uitvoering.

Bij maatregel 1.9 staat dat de provincie onderzoek heeft uitgevoerd naar de N637, met name bij De Wit en de kruising met de Heiweg, maar dat de provincie nog geen concrete plannen voor uitvoering heeft.

a. Wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek van de provincie naar deze locatie?
b. Welke acties worden richting de provincie ondernomen om ervoor te zorgen dat de onderzochte maatregelen ook daadwerkelijk tot uitvoering komen?

Antwoord

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek van de provincie is dat de N637 een weg is waar de verkeersveiligheid aandacht vraagt. De functie, vormgeving en het gebruik van de weg zijn niet in balans.

- Functie: De N637 is en blijft een belangrijke route in het netwerk voor autoverkeer, vrachtverkeer, fietsers, openbaar vervoer en landbouwverkeer.

- Vormgeving: de weginrichting van de N637 voldoet niet aan gewenste inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig-wegontwerp.
- Gebruik: Op het noordelijke deel van de N637 tussen Landingsweg en Heiweg vinden ongevallen plaats tussen scholieren met de bromfiets en auto's. Er is een onveilige verkeerssituatie nabij recreatiewinkel De Wit en een onveilige situatie voor autoverkeer op kruispunt N637-Rooiseweg-Structuurweg.

In het rapport zijn aanbevelingen opgenomen. Conclusie is dat een algehele herinrichting naar een wegprofiel voor 80 kilometer per uur (nu) niet realistisch is. Daarom is het advies om korte termijnmaatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op de meest verkeersonveilige locaties te verbeteren. Het gaat om:

- Maatregel A: aanleg van een fietsstructuur met tweerichtingenfietspad aan de noordwestzijde van de N637.
- Maatregel B: volledig met verkeerslichten geregeld kruispunt Structuurweg-Rooiseweg.
- Maatregel C: Aanleg van een middengeleider en komgrensovergang nabij kruispunt Heiweg-Vliegveldweg.
- Maatregel D: Middengeleider en voetgangersoversteek voor recreatiewinkel De Wit.
- Maatregel E: Snelheidsremmende middengeleider nabij aansluiting Schijndelseheide.
- Maatregel F: Aanpassing snelheid en vormgeving middeneiland op kruispunt Schootsedijk.

Hierbij kent maatregel A de hoogte prioriteit en maatregel F de laagste.

Maatregel B ligt op een wegvak waar gemeente Meierijstad wegbeheerder is. Het betreft het kruispunt Structuurweg-Rooiseweg in Schijndel. Deze maatregel is in voorbereiding en wordt eind dit jaar of begin volgend jaar uitgevoerd.

De provincie is wegbeheerder van de weg waar de andere gewenste maatregelen liggen. Wij vragen regelmatig naar de stand van zaken naar uitvoering van de maatregelen. Eerder heeft provincie aangegeven dat de maatregelen te grootschalig waren voor het onderhoud dat in 2025 is uitgevoerd. Provincie geeft aan dat er nog vervolgstudie naar de maatregelen nodig is en dat nog niet bekend is in hoeverre de geadviseerde maatregelen kunnen worden uitgevoerd en wanneer.

6. Project Mobiliteitsas Veghel

1.10	Rotondes Corridor	Veghel	Onderzoek (en investering)		Onderzoek naar doorstroming en verkeersveiligheid.	Onderzoek is uitgevoerd. Gelden voor uitvoering zijn beschikbaar gesteld. Dit wordt verder opgepakt in project Mobiliteitsas Veghel.

Bij maatregel 1.10 staat dat het onderzoek naar de rotondes op de Corridor is uitgevoerd, dat middelen voor uitvoering beschikbaar zijn en dat dit verder wordt opgepakt binnen het project Mobiliteitsas Veghel.

a. Wat houdt het project Mobiliteitsas Veghel precies in en welke maatregelen en locaties maken hiervan onderdeel uit?
b. Omvat dit project meer dan alleen de aanpak van de rotondes op de Corridor? Zo ja, welke onderdelen betreft dit?
c. Is al bekend wanneer de uitvoering van het project Mobiliteitsas Veghel, en specifiek de aanpak van de rotondes op de Corridor, start?

Antwoord

De rotondes op de Corridor zijn onderdeel van het project Mobiliteitsas Veghel. Dit betreft de grootschalige aanpak van de infrastructuur op het gehele wegtracé Udenseweg-Rembrandtlaan-Corridor o.a. ten behoeve van woningbouwontwikkelingen in Veghel. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de subsidieaanvraag Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) bij het Rijk. Voorwaarde voor het verkrijgen van de rijkssubsidie voor infrastructurele maatregelen op de route ter versnelling van de woningbouw is dat de maatregelen uiterlijk in 2038 worden afgerond.

Het project bevindt zich in de opstartfase, er is op dit moment nog geen Plan van Aanpak en uitvoeringsplanning, uiteraard wordt de raad hierover geïnformeerd. In dit project wordt rekening gehouden met de opwaardering van de HOV-verbinding naar BRT en de aanleg van de doorfietsroute Veghel-Son/Ekkersrijt.

7. Fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279

	Fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279; fietsroute tussen Zijtaart en Veghel langs Aa		Investering	Provincie		

Bij maatregel 2.11 wordt de fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart en N279 genoemd, maar ontbreekt een actuele stand van zaken. De brug maakt voor zover wij begrijpen onderdeel uit van de snelfietsroute Oss-Uden-Veghel.

Wat is de huidige status van deze fietsbrug? Welke stappen zijn inmiddels gezet, hoe hangt de realisatie van de brug samen met de verdere ontwikkeling van de snelfietsroute Oss-Uden-Veghel en is al bekend wanneer de voorbereiding en uitvoering kunnen starten?

Antwoord

Er is geen directe samenhang tussen de snelfietsroute Veghel-Uden enerzijds en een fietsbrug Zuid-Willemsvaart en N279 in de fietsroute tussen Zijtaart en Veghel anderzijds.
De status is dat er nog geen geld beschikbaar is voor deze fietsbrug. Op het moment dat er geld beschikbaar is, wordt de fietsbrug (en fietsroute Zijtaart-Veghel) als een project opgestart.

8. Landbouwverkeer Sluisstraat en NCB-laan

6.2	Landbouwverkeer oa Sluisstraat en NCB-laan in Veghel: meer inzicht in probleem en mogelijke oplossingen	Onderzoek	Cumela, provincie, regio		Samen met Cumela zijn de hoofdroutes van het landbouwverkeer verkend en zijn ontbrekende schakels in dit netwerk aangegeven.

Bij maatregel 6.2 staat dat samen met Cumela de hoofdroutes van het landbouwverkeer zijn verkend en dat ontbrekende schakels in het netwerk zijn aangegeven.

a. Welke belangrijkste knelpunten en inzichten zijn uit dit onderzoek naar voren gekomen?
b. Welke mogelijke oplossingen zijn daarbij in beeld gebracht?
c. Wat wordt precies bedoeld met de genoemde ‘ontbrekende schakels’ in het netwerk van landbouwverkeer, om welke locaties gaat het en welke verkeersproblemen zouden met het realiseren van deze schakels worden opgelost?
d. Is er al een vervolg voorzien op dit onderzoek en zo ja, welke maatregelen worden verder onderzocht of uitgevoerd?

Antwoord

a & c. Ontbrekende schakels in het netwerk voor landbouwverkeer kunnen op twee manieren worden gedefinieerd. Enerzijds gaat het om verbindingen die fysiek ontbreken of onvoldoende geschikt zijn voor gebruik door landbouwverkeer, bijvoorbeeld als gevolg van infrastructurele beperkingen. Een voorbeeld hiervan is de brug in de Bobbelnagelseweg, die door de beperkte breedte niet geschikt is voor landbouwvoertuigen. Hierdoor ontstaat een aanzienlijke omrijdafstand voor verkeer dat vanuit het westen van Sint-Oedenrode (Liempdseweg) richting Olland wil rijden. Hoewel dit door de landbouwsector als een belangrijk knelpunt wordt ervaren, betekent dit niet automatisch dat sprake is van een verkeerskundig probleem. Integendeel, opwaardering van deze verbinding kan vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst zijn, aangezien het wegprofiel van de Bobbelnagelseweg onvoldoende breed is om landbouwverkeer en tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer veilig te laten passeren.

Anderzijds kunnen ontbrekende schakels bestaan uit bestaande verbindingen die door landbouwverkeer als onwenselijk of verkeersonveilig worden ervaren, terwijl een geschikt alternatief ontbreekt. Een voorbeeld hiervan is de route van Dorshout naar de Rembrandtlaan/Corridor via de N.C.B.-laan en Sluisstraat. Deze route is door de landbouwsector aangemerkt als één van de belangrijkste knelpunten binnen het huidige netwerk voor landbouwverkeer.

b. Eventuele oplossingen zijn in dit stadium nog niet verkend. Doel was om eerst de bestaande netwerken en ervaren knelpunten in kaart te brengen.

d. Nee nog niet. Dit wordt gecoördineerd vanuit de regio, in samenwerking met Cumela / ZLTO. Zij zullen ons t.z.t. een update geven over het vervolgproces.

Vragen Fractie Gemeentebelang Meierijstad

1. De gehouden enquête van bijlage 2 is tussen 2019 en 2020 gehouden, in hoeverre is dat nog actueel?

Antwoord

Zie antwoord op vraag 1 fractie CDA.

2. Afbeelding knelpunten op bijlage 2 is van 1998, in hoeverre kan dit gebruikt worden, dit is bijna 20 jaar geleden, deze knelpunten zijn nu toch heel anders? Graag nadere toelichting.

Antwoord

De afbeelding van de knelpunten komt uit de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad (Goudappel, oktober 2021) en is gebaseerd op de uitkomsten van de enquête die is gehouden tussen half november 2019 en begin februari 2020. Onze verwachting is dat daar waar nog geen maatregelen zijn betroffen, de knelpunten redelijk vergelijkbaar zijn met het moment van de enquête.

3. Monitoring verkeer Keldonk, Erp// Zie 6.1 (verkeerstellingen). Voor Molenakker II is een uitgevoerd, kunt u deze verkeerstellingen toevoegen aan de agenda?

Antwoord

De tellingen in Keldonk en Erp zijn onderdeel van ons telprogramma. De tellingen zijn opgenomen in de bijlagen.

4. Bijlage 4. Mobiliteitspakket stedelijke regio ’s-Hertogenbosch-Oss // staat een tabel multimodale mobiliteitspakket (MMMP), is ooit bij de provincie aangekaart om kleine kernen los te koppelen van provinciale N- wegen? Voorbeeld doorgaande weg dwars door Erp? Ik lees hier namelijk alleen maar maatregelen over OV en fietsen.

Antwoord

Allereerst wordt opgemerkt dat door Erp geen provinciale N-weg loopt. Kijkend naar de functie van de wegen in het wegennet van Meierijstad (wegencategorisering) dan is Erp via erftoegangswegen verbonden met Boekel en Gemert. De doorgaande weg Gemert-Erp loopt via de N279 en de hoofdroute voor Boekel-Veghel loopt via de N605, N264 en A50.
Verder geldt dat de maatregelen in het MMMP en RMP vooral gericht zijn op de brede mobiliteitstransitie (zie ook ambities en doelen in bijlage 4).

5. Is het de intentie om in de volgende RMP (huidige loopt tot 2027) doorgaande weg Erp op te nemen? Om dat het een koppeling van een provinciale N-weg.

Antwoord

Zie antwoord op vraag 5.