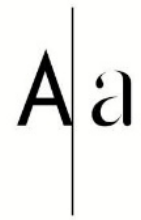




BA



Mobiliteitsvisie

2035

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Mobiliteitsvisie
Auteur(s):	Bram Louwers en Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Vught
Projectnaam:	Mobiliteitsvisie Vught
Projectnummer:	21088
Datum:	15 juli 2022
Status:	Concept - voor vrijgave inspraak
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Voorwoord wethouder

Volgt nog.

Samenvatting Mobiliteitsvisie 2035

We actualiseerden in 2021/2022 ons verkeersbeleid. Het voormalige VVP (Verkeers- en Vervoersplan) maakte daarbij plaats voor deze Mobiliteitsvisie. Deze visie kwam tot stand via een uitgebreid participatieproces.

Vier participatieweken

Per fase van het project organiseerden we een participatieweek. Een en ander in samenwerking met inhoudelijk verkeerskundig adviesbureau Accent adviseurs en strategisch communicatiebureau Connect. Tijdens deze weken konden inwoners uit de gehele gemeente en andere belanghebbenden als mobiliteitsmakers hun inbreng geven.

De inbreng van de mobiliteitsmakers verwerkten we daarna inhoudelijk in voorliggende Mobiliteitsvisie, welke ook een doorkijk bevat naar acties en maatregelen voor de uitvoering van het beleid.

Visie op Vughtse mobiliteit

Uit een inventarisatie en input uit de participatie benoemden we ons droombeeld voor 2035 en werkten we deze uit in vier kerngedachten, die sturing geven aan de mobiliteitsvisie:

- Actief verkeersveilig
- Leefbaar bereikbaar
- Duurzaam Groen
- Wij (samen) in Vught

We vinden het belangrijk dat we aandacht hebben voor (de beleving van) verkeersveiligheid in de gemeente. Als gemeente Vught prioriteren we fietsen en lopen hoog. Daarna komt openbaar vervoer en pas dan de auto. De woongebieden blijven aantrekkelijk met een zo groen mogelijke inrichting. Vanuit het oogpunt duurzaamheid, maar ook voor het behoudt van het dorpse karakter. De aanpak en uitvoering voeren we samen uit, zowel intern als extern via participatie en afstemming in de regio.

Richting 2035 betekent dit dat we als gemeente werken aan minder nadruk op automobilititeit en inzet op alternatieven. Dat is een stapsgewijze benadering die niet ineens kan worden doorgevoerd. We zijn daarbij afhankelijk van marktpartijen (aanbod alternatieven voor de auto) en inwoners (daadwerkelijk gebruik van die alternatieven).

Uitwerking visie en maatregelen

Met structuren per vervoerswijze en een uitwerking voor de verschillende gebiedstypen geven we invulling aan de visie. Samengevat bevat deze de volgende belangrijke kenmerken:

- Blijvend aandacht voor verkeersveiligheid, van alle verkeersdeelnemers. Dit vullen we in door infrastructurele maatregelen, mensgerichte acties, beleid en onderzoek.
- Aanpassingen in de openbare ruimte gaan uit van prioriteit voor lopen en fietsen, pas daarna komen openbaar vervoer en de auto. Dit betekent:
 - aandacht voor parkeernormering;
 - e-laadbeleid;
 - ruimte voor deelmobiliteit.
- Inzet op ringstructuur van Vught en geen doorgaand verkeer door de woongebieden.
- Onderzoek naar zwaar verkeer buiten de kleine kernen op.
- Aandacht voor behoud van openbaar vervoer en bij voorkeur versterking ervan in de kleine kernen. Vught staat open voor nieuwe initiatieven op dit vlak, als die minimaal gelijkwaardig zijn aan het huidige aanbod.
- Vught en de mobiliteitsmakers staan open voor nieuwe ontwikkelingen en nieuwe vormen van vervoer. Als gemeente staan we open voor initiatieven van de markt en werken we (eventueel met voorwaarden) mee om die mogelijk te maken.

Bovenstaande vertaalden we tenslotte naar een aanzet voor maatregelen, welke via het Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR) financieel en in de tijd uitgezet wordt.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Participatie	8
1.3	Kader Rijksinfra	9
1.4	Opbouw Mobiliteitsvisie	9
2	Visie op Vughtse mobiliteit	10
2.1	Droombeeld Vught 2035	10
2.2	Kerngedachten visie	11
3	Uitwerking van de visie	18
3.1	Vervoerswijzen	20
3.2	Gebiedstypen	31
4	Maatregelen	42
4.1	Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid	43
4.2	Parkeren	49
4.3	Verankering, monitoring en herijking	51
4.4	Regionale samenwerking	52
4.5	Samengevat	53

Bijlagen

Bijlage 1: Kader Rijksinfra

Bijlage 2: Afwegingskader toepassen zebrapaden

Bijlage 3: Verkeersonveilige locaties

1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat eerst in op de aanleiding voor het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie voor Vught. De ontwikkelingen rondom 'Rijksinfra' vormen hiervoor het kader. Het hoofdstuk sluit af met een leeswijzer voor de rapportage.

1.1 Aanleiding

Ontwikkelingen Rijksinfra

In de gemeente Vught spelen grootschalige ontwikkelingen rondom Rijksinfra. ProRail voert in opdracht van het ministerie de komende jaren de verdiepte aanleg van het spoor uit en de provincie stuurt samen met betrokken partners de ombouw van de N65 aan, waarbij de huidige kruispunten worden omgevormd tot ongelijkvloerse aansluitingen. Ook vervallen een aantal aansluitingen van Vught op de N65.

Gedeeltelijke actualisatie VVP Vught

Het Verkeers- en VervoersPlan (VVP) beschrijft het vigerende verkeersbeleid van Vught sinds 2013. Dit VVP had een looptijd van 2014 tot en met 2018 en bestond uit de volgende onderdelen:

- Werkdocument 1: Inventarisatie
- Werkdocument 2: Visie
- Werkdocument 3: Beleids- en Structuurplan
- Werkdocument 4: Uitvoeringsprogramma
- Werkdocument 5: Bestuurssamenvatting

De gemeente Vught actualiseerde het plan in 2018/2019 eerst tussentijds op de delen 'Visie' en 'Beleids- en Structuurplan' op de nieuwe beleidskeuzes vanuit Rijksinfra.

Motie verkeersonderzoek en participatie

Naast Rijksinfra vroegen ook de andere delen van het VVP om een actualisatie. De gemeenteraad zette voor deze actualisatie, via een motie, in op een verkeersonderzoek naar de effecten van de maatregelen voor Rijksinfra. De gemeenteraad van Vught nam deze motie aan op 14 mei 2020.

In dezelfde motie pleitte de gemeenteraad voor het betrekken van de Vughtse belanghebbenden bij dit onderzoek en bij de actualisatie. Een en ander leidde tot een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces rondom het opstellen van voorliggende Mobiliteitsvisie.

In overleg met de gemeenteraad beschrijft dit document de Vughtse visie op mobiliteit als onderdeel van de actualisatie. Het gevraagde verkeersonderzoek, wat al deels is uitgevoerd met een studie naar de Helvoirtseweg, voeren we als maatregel achteraf uit. Deze vormt daarmee als het ware een objectieve toets voor deze Mobiliteitsvisie.

1.2 Participatie

Samenwerking Connect en Accent adviseurs

Het college van burgemeester en wethouders van Vught gaf gehoor aan de motie door het opstellen van de Mobiliteitsvisie uit te besteden aan twee partijen, Connect en Accent adviseurs. Connect is een strategisch communicatiebureau en verantwoordelijk voor het participatiedeel. Accent adviseurs stond aan de lat voor de inhoudelijke verkeerskundige advisering en het schrijven van de Mobiliteitsvisie.

Beide partijen stelden een gezamenlijk plan van aanpak op met de volgende fasering:

- Fase 1. Inventarisatie
- Fase 2. Visie / scenario's
- Fase 3. Beleid en maatregelen
- Fase 4. Terugkoppeling en besluitvorming

Mobiliteitsmakers

Tijdens vier participatieweken discussieerden Mobiliteitsmakers uit Vught over diverse actuele mobiliteitsvraagstukken en -thema's. Daarmee gaven zij input aan voorliggende Mobiliteitsvisie. De resultaten van de participatie zijn terug te lezen op de website www.wijinvught.nl en in een samenvattend document 'Participatie Mobiliteitsvisie Vught'.

1.3 Kader Rijksinfra

Zoals eerder beschreven werkt de gemeente samen met ProRail, Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Brabant aan grootschalige ingrepen in Vught. Het programma Rijkinfra bestaat uit het verdiept aanleggen van het spoor vanuit het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en ombouw van de N65. Deze maatregelen vormen een gezamenlijk kader voor deze Mobiliteitsvisie, bijlage 1 geeft een toelichting op beide projecten.

1.4 Opbouw Mobiliteitsvisie

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de visie van de gemeente Vught op mobiliteit. We beschrijven daar ons droombeeld voor 2035 en de kerngedachten van de gemeente Vught.

We hebben de Mobiliteitsvisie vervolgens in hoofdstuk drie uitgewerkt voor de verschillende vervoerswijzen en gebiedstypen. Overzichtelijke netwerkkaarten laten het wensbeeld en de structuren voor de verschillende vervoerswijzen zien. En met het droombeeld en de Vughtse kijk op mobiliteit in het achterhoofd, volgt daarna de uitwerking van onze visie voor de gebiedstypen. Ten slotte vertalen we in hoofdstuk vier het beleid naar de uitvoering en geven we een doorkijk naar projecten voor de komende jaren.

2 Visie op Vughtse mobiliteit

2.1 Droombeeld Vught 2035

Tijdens het participatietraject gaven de mobiliteitsmakers richting aan het droombeeld door het bespreken en beoordelen van diverse scenario's. Een en ander namen we mee en vertaalden we naar onderstaand samengesteld droombeeld. Het doorlopen traject maakt duidelijk dat de mobiliteitsmakers een voorkeur hebben voor een benadering waarbij de actieve vervoerswijzen lopen en fietsen de voorkeur krijgen. Openbaar vervoer en de auto komen daarna pas aan bod.

Het is aantrekkelijk wonen en verblijven in Vught in het jaar 2035. We hebben stevig ingezet op het verbeteren van onze structuren en de noodzakelijke maatregelen om de fietsers en voetgangers zoveel mogelijk te faciliteren. We genieten van het versterkte dorps- en groene karakter, ondanks de groei van het aantal woningen. Dit komt omdat het aantal auto's per woning niet meegroeide, daarmee is de parkeervraag per woning kleiner. Dit geldt voor nieuwe, maar ook voor bestaande woningen. Daardoor is er meer ruimte voor groen, lopen, spelen en verblijven in de openbare ruimte.

De mobiliteitsbehoefte van (nieuwe) inwoners vullen we nog steeds gedeeltelijk in met de auto. Maar we bieden meer keuzevrijheid in de wijze van verplaatsen. Dat leidt ertoe dat we gezamenlijk minder auto's bezitten. Anno 2035 reizen forenzen anders naar hun werk, ze zijn niet meer zo auto-afhankelijkheid. We kiezen er bewust voor om te reizen op andere momenten, buiten de spits. En sommige dagen helemaal niet, dan werken we thuis. Door die vreemde coronaperiode aan het begin van het tweede decennium, zette de thuiswerk trend positief door. Werkgevers binnen onze gemeente speelden hier op in. Ze hebben hier actie op ondernomen en gestimuleerd waar mogelijk. Dat scheelt ook in de kantoor- en reiskosten.

Daarnaast zien we dat de e-bike, in extra snelle en 'gewone' uitvoering, breed geaccepteerd en veel gebruikt wordt, zeker ook voor woon-werk verkeer. De gerealiseerde snelfietsroutes naar de grote steden faciliteren dit. De echte 'diehard' fietsers uit Vught fietsen het hele jaar door. Voor andere fietsers bieden innovaties en slim openbaar vervoer inmiddels goede alternatieven voor de auto. In Vught maakt de trein, met de spoorverbinding verdiept door het dorp, hier een belangrijk onderdeel van uit. Aanvullend voorzien de stads-, streek- en schoolbussen in Vught, Helvoirt en Cromvoirt nog steeds in de behoefte. De buurtbussen zijn echter opgegaan in slimme maatwerk mobiliteitsdiensten. Het lijkt op de taxi, maar dan gedeeld.

Voor de zogenaamde 'last-mile' maken reizigers binnen Vught gebruik van de verschillende beschikbare faciliteiten. Verder van het station gelegen bestemmingen zoals Cromvoirt en Helvoirt zijn bereikbaar met de deelauto, vanaf station 's-Hertogenbosch of vanaf de hub bij station Vught. Binnen Vught beschikken we over deelfietsen en -scooters.

De traditionele automobility kennen we natuurlijk nog steeds. De infrastructuur is daar waar dat nodig is afgestemd op het gebruik. De traditionele brandstofauto is gelukkig echt passé. Nog zo'n vijf jaar en dan zien we ze niet meer in het straatbeeld. Slimme verkeerslichten communiceren met de auto's en bieden een optimale doorstroming. Dit geldt natuurlijk vooral op de hoofdwegen en de aansluitingen daarop. Bevoorrading vindt plaats via logistieke hubs met kleine elektrische voertuigen. Die leveren meteen online bestellingen af. Deels thuis en deels bij de pick-up points bij de hubs.

2.2 Kerngedachten visie

Om het droombeeld 2035 voor Vught concreet te maken werkten we deze uit in vier kerngedachten. Deze kerngedachten beschrijven de kijk van Vught op de belangrijkste thema's binnen mobiliteit, namelijk verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast gaan de kerngedachten in op samenhangende aspecten rondom mobiliteit zoals de relatie met duurzaamheid, groen en samenwerking.

Tijdens de participatieweken gaven de mobiliteitsmakers hun mening over de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid en hun onderlinge prioritering. Deze input komt terug in de (volgorde van de) beschreven kerngedachten van deze visie. Bij elke kerngedachte vatten we eerst de opgehaalde input uit de participatie samen, daarna volgt

Binnen deze kerngedachten werken we aan een hoogwaardige en kwalitatieve leefomgeving. Daarbij is het een blijvende uitdaging om de balans te zoeken tussen de genoemde kerngedachten.

We onderscheiden de volgende vier kerngedachten:

- 1 Actief verkeersveilig
- 2 Leefbaar bereikbaar
- 3 Duurzaam groen
- 4 Wij (samen) in Vught

Actief verkeersveilig

Verkeersveiligheid zien de mobiliteitsmakers als het belangrijkste thema. Hiervan vinden zij dat de gemeente dit (pro-)actief moet oppakken en gemeente breed aandacht moet geven. Daarbij hechten zij waarde aan goede fietsstructuren en bijvoorbeeld eenduidigheid in voetgangersoversteekplaatsen. Oftewel de fiets is belangrijk, maar de Mobiliteitsvisie moet ook zeker aandacht geven aan de voetganger.

De aanpak van verkeersonveilige locaties en het verbeteren van gedrag in het verkeer heeft onze prioriteit. Dit thema pakken we actief op en geven we gemeente breed aandacht, in alle kernen. De gemeente Vught wil een verkeersveilige omgeving bieden, waarin iedereen kan recreëren en verblijven. De inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig zijn voor ons leidend. Met het consequent toepassen van deze richtlijnen zorgen we voor een duidelijke, eenduidige en veilige weginrichting. Eenduidigheid vinden we vooral belangrijk bij het inrichten van de ringstructuur voor het gemotoriseerd verkeer.

Het verbeteren van verkeersveiligheid betekent ook het verbeteren van het gedrag van de weggebruiker. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben daarbij onze prioriteit. Dit zijn de fietsers en voetgangers. Ook kennen we als zorgdorp een relatief groot aantal mensen met een beperking, hier hebben we aandacht voor.

Als gemeente Vught streven we een afname van het aantal (letsel-)ongevallen na en gaan we voor nul verkeersdoden via een zogenaamde risico-gestuurde aanpak. Met deze proactieve aanpak kijken we breder dan alleen ongevallenlocaties en sluiten we aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) van het Ministerie.

Leefbaar bereikbaar

In het kader van bereikbaarheid voegen de mobiliteitsmakers aandacht voor de bereikbaarheid voor fietsers, het afwikkelen van verkeer via de ringstructuur, deelmobiliteit en inclusiviteit voor ouderen en mindervaliden. Mobiliteitsmakers vinden voor leefbaarheid een passend aanbod van openbaar vervoer een randvoorwaarde in combinatie met een keuzevrijheid in vervoerswijzen. Daarnaast vinden zij dat de gemeente in moet zetten op behoud van het dorpse karakter, veel groen, een goede oversteekbaarheid, het tegengaan van barrièrewerking van doorgaande wegen en het zoeken naar een oplossing voor zwaar (doorgaand) verkeer door de kleine kernen.

Deze kerngedachte hangt nauw samen met beleving, de subjectieve kant van mobiliteit. De toenemende mobiliteitsbehoefte leidt tot zowel positieve, als negatieve effecten voor de leefbaarheid in de gemeente Vught. Per inwoner of ondernemer verschilt de behoefte aan mobiliteit. Voor alle partijen is het echter van belang dat mobiliteit plaatsvindt binnen een leefomgeving met hoge kwaliteit. Om dat mogelijk te maken, hanteren we een flexibele instelling. Dit betekent dat we in sommige gevallen, rekening houdend met onze ambities, onderbouwd kunnen afwijken van kaders.

Binnen de fysieke omgeving waarin onze inwoners dagelijks verblijven, vinden verplaatsingen plaats. Deze hebben effect op de beleving van leefbaarheid. Ervaringen van drukte, uitstoot, trillingen en gevoel van verkeersonveiligheid, veroorzaakt door ongewenst gedrag in het verkeer beïnvloeden de leefbaarheid en het woongenot negatief. De gemeente Vught wil een fysieke leefomgeving bieden, waarbij we de negatieve effecten van verkeer en vervoer beperken voor zoveel mogelijk doelgroepen. Een aantrekkelijk en groen straatbeeld is daarbij ook een onderdeel van leefbaarheid en vinden we een belangrijke randvoorwaarde. Groen kan bovendien een fysieke barrière tussen auto's en langzaam verkeer vormen. Dit heeft een positief effect op de beleving van de omgeving en verkeersveiligheid.

Naast bedrijventerreinen en recreatieve hotspots dat veel personen aantrekt, is de gemeente Vught tevens een forensengemeente. Dit vanwege de nabije ligging van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch met bijbehorende voorzieningen en de aansluitingen op de hoofdwegenstructuur A2 en N65 en het spoor. Dit brede palet aan verplaatsingen willen we plaats laten vinden binnen een gezonde, verkeersveilige en sociaal veilige leefomgeving. Vught wil daarom meer inzetten op de fiets, in navolging van de landelijke trend. De fiets is de afgelopen jaren steeds meer een concurrerend vervoersmiddel geworden ten opzichte van de auto. Dat is belangrijk omdat de mobiliteit in Nederland is toegenomen, zowel in de steden als tussen steden. Fietsen heeft daarnaast allerlei voordelen. Het is minder belastend voor het milieu, is goed voor de gezondheid en vermindert files.

De inzet van Vught op grote infrastructurele maatregelen heeft vanuit het maatregelenpakket N65 en PHS prioriteit. Dit met het oog op het verminderen van de barrièrewerking en het vergroten van de verkeersveiligheid. We beseffen daarnaast dat gedragsbeïnvloeding ook belangrijk is.

Voor de gemeente Vught is het behouden van een goede en betrouwbare bereikbaarheid essentieel. We gaan bewust om met de uitdaging van de bereikbaarheid van de verschillende kernen. In het buitengebied hangt deze nauw samen met leefbaarheid, bijvoorbeeld in relatie tot (zwaar) verkeer door de kernen Cromvoirt en Helvoirt. Voor en samen met onze inwoners en ondernemers werken we aan een optimale bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid van hulpdiensten zien we daarbij als een randvoorwaarde.

We zetten daarnaast in op het verleiden tot meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. We willen immers niet dat onze bereikbaarheid zich enkel beperkt tot de auto. Bereikbaarheid richt zich wat ons betreft ook op openbaar vervoer (en deelmobiliteit) en de fiets, met uiteraard voldoende aandacht voor de voetganger. We richten onze bereikbaarheid multimodaal in, met keuzevrijheid voor een combinatie van vervoersmiddelen. We willen bovendien bereikbaar zijn voor alle verkeersdeelnemers, en daarmee inclusief zijn voor iedereen in de samenleving.

Duurzaam groen

De mobiliteitsmakers laten een hoge ambitie zien als het gaat om de gewenste inzet op het thema duurzaamheid. Daarbij zien zij vooral kansen voor meer spreiding van verkeer, meer groen en meer deelmobiliteit.

De gemeente Vught kent op het gebied van duurzaamheid en klimaat meerdere uitdagingen voor de komende jaren. Automobilititeit heeft niet alleen invloed op leefbaarheid, mobiliteit heeft ook effect op het gebied van natuur en duurzaamheid. Geluidsoverlast, stikstof en fijnstof zijn daarbij actuele discussies.

We zetten daarom in op een integrale en gemengde aanpak van faciliterende en stimulerende maatregelen. Door anders om te gaan met en anders te kijken naar mobiliteit, dragen we bij aan een mobiliteitstransitie met als doel een ander, duurzamer reisgedrag. Het is voor ons geen vanzelfsprekendheid meer om de auto op alle verplaatsingen maximaal te faciliteren. Liever stimuleren we het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto. Zo voorkomen, reduceren en vertragen we de negatieve effecten van mobiliteit op klimaat en natuur en de gevolgen van de klimaatverandering.

Duurzaam en klimaatbestendig omgaan met de inrichting van de openbare ruimte betekent dat we nadenken over directe verbindingen door de kernen en tussen de kernen onderling voor de fiets. De auto mag best wat omrijden, om zo het fietsgebruik te stimuleren. Dat biedt weer kansen voor een andere inrichting van de openbare ruimte, met waar het kan een minder prominente plek voor de auto. Vrijkomende of resterende ruimte richten we dan groen in of we passen groene alternatieven voor bestaande maatregelen toe, zoals parkeervakken met grasbetontegels. Dat draagt bij aan het gevoel van een hoge kwalitatieve openbare ruimte, passend bij het dorpse karakter van Vught.

Bij herinrichtingen van de openbare ruimte passen we waar mogelijk groen toe als ondersteuning van de verkeersstructuur en geleiding van het verkeer. Met een integrale benadering tussen de verschillende beleidsvelden streven we een optimale balans na voor de inrichting van de openbare ruimte.

Wij (samen) in Vught

Deze kerngedachte beschrijft de proceskant van mobiliteit, de Vughtse kijk op 'samen'. Daarmee doelen we op participatie en samenwerking, zowel lokaal als regionaal en provinciaal. Mobiliteit stopt immers niet bij de gemeentegrens, verantwoordelijkheden delen we met buurgemeenten in de regio, provincie en het Rijk. Maar ook met inwoners en belanghebbenden in Vught.

Participatie

Met burgerparticipatie betrekken we onze inwoners in een vroeg stadium bij besluitvorming. Wensen en ideeën van inwoners, bedrijven en organisaties beoordelen we vanuit een positieve houding. Elke mening telt. En als iets moeilijk of onmogelijk lijkt, denken we graag mee over hoe het misschien toch kan. Initiatieven zijn altijd welkom en benaderen we vanuit een meewerkende houding, ondersteunend en/of faciliterend. We willen geen valse verwachtingen wekken, niet iedereen kan bij elke ontwikkeling of elk initiatief volledig tevreden gesteld worden. Als afwegingen nodig zijn, is het algemeen belang leidend. Maar de houding en opstelling van de gemeente Vught, zowel vanuit bestuurders als de gemeentelijke organisatie naar burgers, bedrijven en organisaties is open en uitnodigend.

Participatie binnen mobiliteit stimuleren we door ruimte te bieden aan burgerinitiatieven in de breedste zin van het woord. Een burgerinitiatief zien we, in het kader van de Mobiliteitsvisie, als een initiatiefvoorstel door burgers, ondernemers of instanties om lokale mobiliteitsvraagstukken beter of anders aan te pakken. Dit is contextgevoelig en vereist maatwerk, waarbij we als gemeente waar mogelijk deze initiatieven ondersteunen en soms ook uitvoeren. We sluiten hierbij aan bij de gedachte van de Omgevingswet en staan als gemeente Vught voor een 'ja, mits' cultuur. Voor klachten en meldingen over mobiliteit vertaalt zich dat in een positieve, maar reële grondhouding. In sommige gevallen is 'nee, omdat' een beter antwoord.

Daarnaast zetten we in op participatie van ondernemers in Vught. Bereikbaarheid is immers een randvoorwaarde voor economische ontwikkeling. We gaan voor een nauwe samenwerking en afstemming met wederzijdse verantwoordelijkheden. Binnen een brede aanpak tussen overheid en bedrijven zien we bereikbaarheid en mobiliteit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Regionaal

Regionale samenwerking, met de partners in de regio, zien wij als essentieel om de bereikbaarheid op orde te houden en nadelige effecten voor leefbaarheid te voorkomen. De gemeente Vught maakt gebruik van de nabijheid van de grootstedelijke voorzieningen en wil daar haar verantwoordelijkheid nemen als onderdeel van de regio. We zorgen daarom voor een goede, integrale samenwerking met de andere regionale gemeenten op ambtelijk en bestuurlijk niveau.

Intern

Ook intern is er sprake van 'samen', passend bij de uitgangspunten van de Omgevingswet. De verschillende beleidsvelden in het gemeentehuis werken daarbij samen, onder andere aan de relatie met beheer van de openbare ruimte. Verkeer, groen, openbare verlichting en onderhoud hebben allemaal met elkaar te maken. Elk thema legt immers een eigen ruimtelijke claim op de vaak beperkte openbare ruimte. Het adaptief beheer stemmen de afdelingen onderling af, in overleg tussen de betrokken ambtenaren. Denk hierbij aan groenonderhoud uit oogpunt van verkeersveiligheid, beheer van de openbare verlichting en ook ruimtelijke ordening en stedenbouw moeten afstemming hebben met verkeer, over planologische ontwikkelingen, de inrichting van de wegen en het effect op verkeer en mobiliteit en vice versa. De Mobiliteitsvisie en de omgevingsvisie beïnvloeden elkaar, voor beide processen stemmen we onderling af.

3 Uitwerking van de visie

Voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie brachten de mobiliteitsmakers diverse aandachtspunten en wensen in. Zij vroegen aandacht voor verkeersveiligheidsrisico's bij vermenging van auto en fiets, afwikkelen van zwaar vrachtverkeer buiten de kernen om, eenduidigheid bij de inrichting van wegen (specifiek voor fietsers op rotondes) en structuren, inzet op gedragsverandering, standaard 30 km binnen de kom, nieuw station Helvoirt, trottoirs in Cromvoirt, Helvoirt en in Vught noord, deelmobiliteit, lage parkeernormen, stimuleren actieve vervoerswijzen en mobiliteitshubs.

Dit hoofdstuk beschrijft de beleidsmatige uitwerking van de Mobiliteitsvisie voor Vught aan de hand van vervoerswijzen en gebiedstypen. Aan de voorkant maken netwerkkaarten per vervoerswijze duidelijk hoe we de verschillende structuren voor de vervoerswijzen zien. Daarna volgt een uitwerking per gebiedstype, met kaders, aandachtspunten en highlights.

Vervoerswijzen

Een vervoerswijze is een middel om je te verplaatsen. We beperken ons tot zes hoofdivervoerswijzen, namelijk: voetganger, fietsverkeer, autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer. Indien van toepassing benoemen we, bij de beleidsmatige uitwerking, eventuele nieuwe en innovatieve vervoerswijzen als onderdeel van een van deze zes.

Gebiedstypen

In deze Mobiliteitsvisie onderscheiden we binnen de gemeente Vught vijf gebiedstypen. Elk type past binnen specifieke kaders van de gemeente Vught als het gaat om beleid, gebruik van infrastructuur en ambitie. We onderscheiden de volgende gebiedstypen: centrumgebied, woongebied, bedrijventerrein, stationsgebied en buitengebied.

Aa

's Hertogenbosch

Kaartbeeld lopen



Crommeloort

Vught

Helvoirt

Legenda



Loopgebied
Schoolomgeving

Esch

Haaren

3.1 Vervoerswijzen

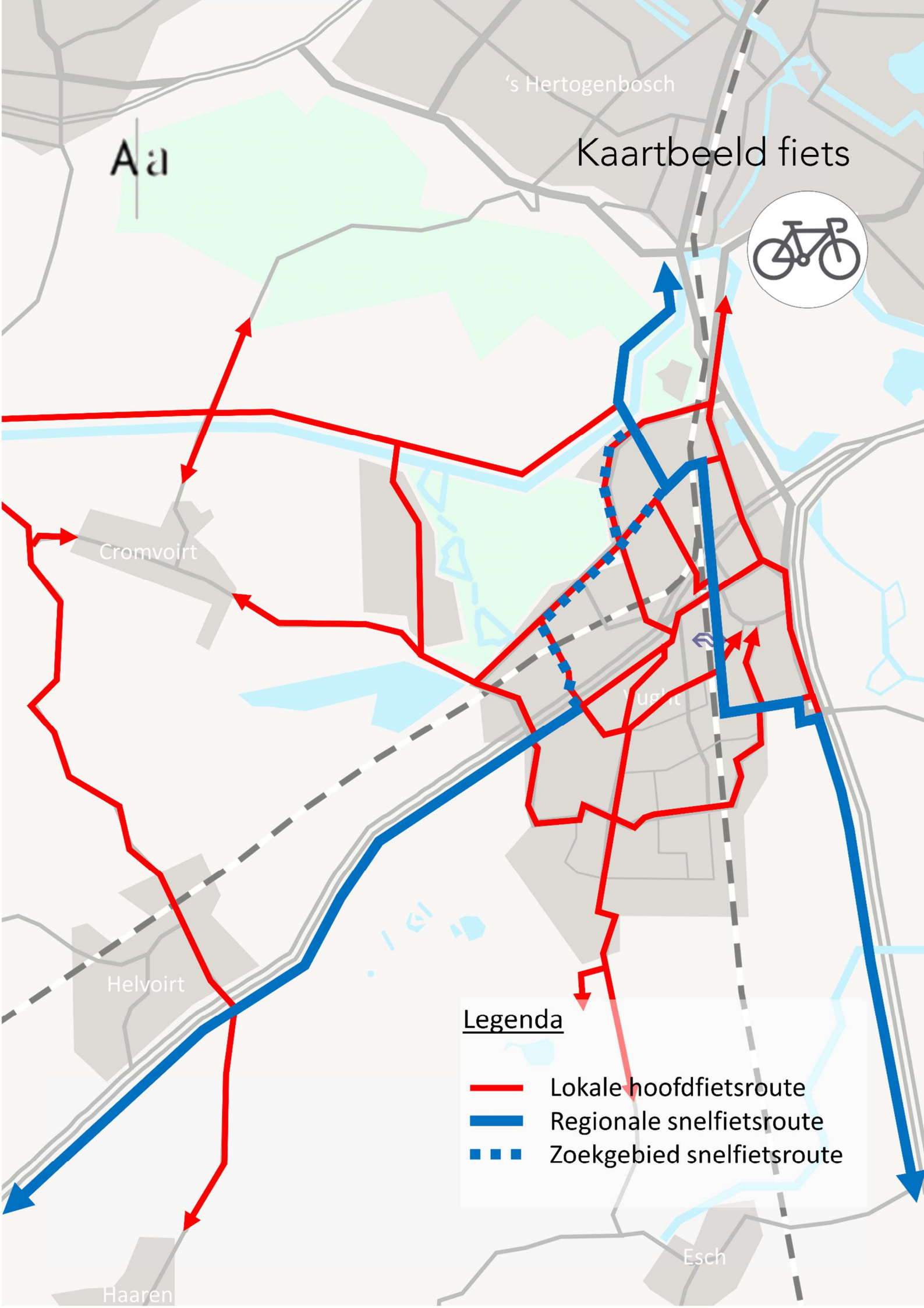
3.1.1 Voetganger

In een aantal gebieden binnen de gemeente Vught heeft de voetganger prioriteit. Dit is het centrum van Vught, het Moleneindplein en de dorpshearten van Helvoirt en Cromvoirt. In deze gebieden moet men zich prettig en gemakkelijk te voet kunnen verplaatsen en zijn er voldoende oversteeklocaties. Hier maken we ons sterk voor, zonder afbreuk te doen aan de uitstraling van de gebieden. Dat betekent dat we onder andere met materiaalkeuze rekening houden met de omgeving.

Naast de centra en dorpshearten vinden we nog een aantal gebieden belangrijk voor de voetganger. Dit is bijvoorbeeld de stationsomgeving Vught. Hier moet men te voet gemakkelijk kunnen komen en binnen het gebied moeten voetgangers, ook diegenen die minder mobiel zijn, zich eenvoudig en zelfstandig kunnen verplaatsen.

Een ander gebied met prioriteit voor de voetganger is Zorgpark Voorburg, dat bevindt zich in het gebied tussen de Laagstraat in Vught en de A2. Verschillende instanties verlenen hier zorg, onder andere aan visueel gehandicapten. Centrumbezoek gebeurt vanaf daar veelal te voet.

Ten slotte vinden we de schoolomgevingen belangrijk. We stimuleren het zelfstandig naar school kunnen lopen, dat maakt dat kinderen al op jongere leeftijd wennen aan deelname aan het verkeer. Daarvoor moet de directe omgeving van de school goed toegankelijk en verkeersveilig ingericht zijn voor voetgangers. Immers, hoe dicht bij de school, hoe meer kinderen van de routes gebruik maken. De schoolroutes moeten prettig te belopen zijn.



3.1.2 Fiets

Fietsen is gezond en duurzaam. De elektrische fiets heeft veel potentie voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en zorgt voor minder autoverkeer op de weg. Binnen de verblijfsgebieden rijdt de fietser voornamelijk op de rijbaan. Daarvoor hoeven we niet specifiek voorzieningen aan te brengen. Op verbindende schakels realiseren we wel fietsvoorzieningen, om de kortste of snelste route mogelijk te maken. Vanuit de wegfunctie is een fietsvoorziening langs doorgaande wegen nodig, om fietsers veilig en zoveel mogelijk conflictvrij af te kunnen wikkelen. Voor de inrichting van onze fietsverbindingen volgen we de richtlijnen van het CROW. We onderscheiden een aantal hoofdfietsroutes en regionale snelfietsroutes die we als Vught erg belangrijk vinden. Deze regionale fietsroutes zijn belangrijk, omdat deze voor fietsers de meest rechtstreekse en veilige routes zijn tussen thuis en werk/school (utilitaire routes), deze verbinden kernen onderling.

Hoofdfietsroutes

Verplaatsingen binnen en tussen de kernen onderling lenen zich uitstekend voor gebruik van de fiets. De kernen van Vught liggen op maximaal vijf kilometer van elkaar, oftewel op fietsafstand. Tussen de kernen zetten we dan ook in op (bij voorkeur) vrij liggende en eenduidig ingerichte fietsvoorzieningen. Waar eenduidigheid voor de fiets bij rotondes ontbreekt, willen we dat verbeteren.

Niet alleen langs doorgaande wegen, die het gemotoriseerde verkeer ontsluiten, zijn fietsverbindingen wenselijk. Ook vanuit de woonwijken naar bestemmingen zoals (middelbare) school en sportlocaties moet de fiets als het 'standaard' vervoermiddel (gaan) gelden. Om dit mogelijk te maken zorgen we voor directe en verkeersveilige fietsroutes.

Op veel plekken is de auto nu nog (te) nadrukkelijk aanwezig. Door in te zetten op een volledige ringstructuur en het ontmoedigen van doorgaand verkeer binnen deze ring, rijdt gemotoriseerd verkeer waar het rijden moet. De fiets heeft en behoudt directe verbindingen. Daar waar de ruimte beperkt is, geven we prioriteit aan de fietsers. Dat mag ten koste gaan van de ruimte voor de auto. Denk daarbij aan het realiseren van een fietsstraat in een schoolomgeving.

Snelfietsroutes

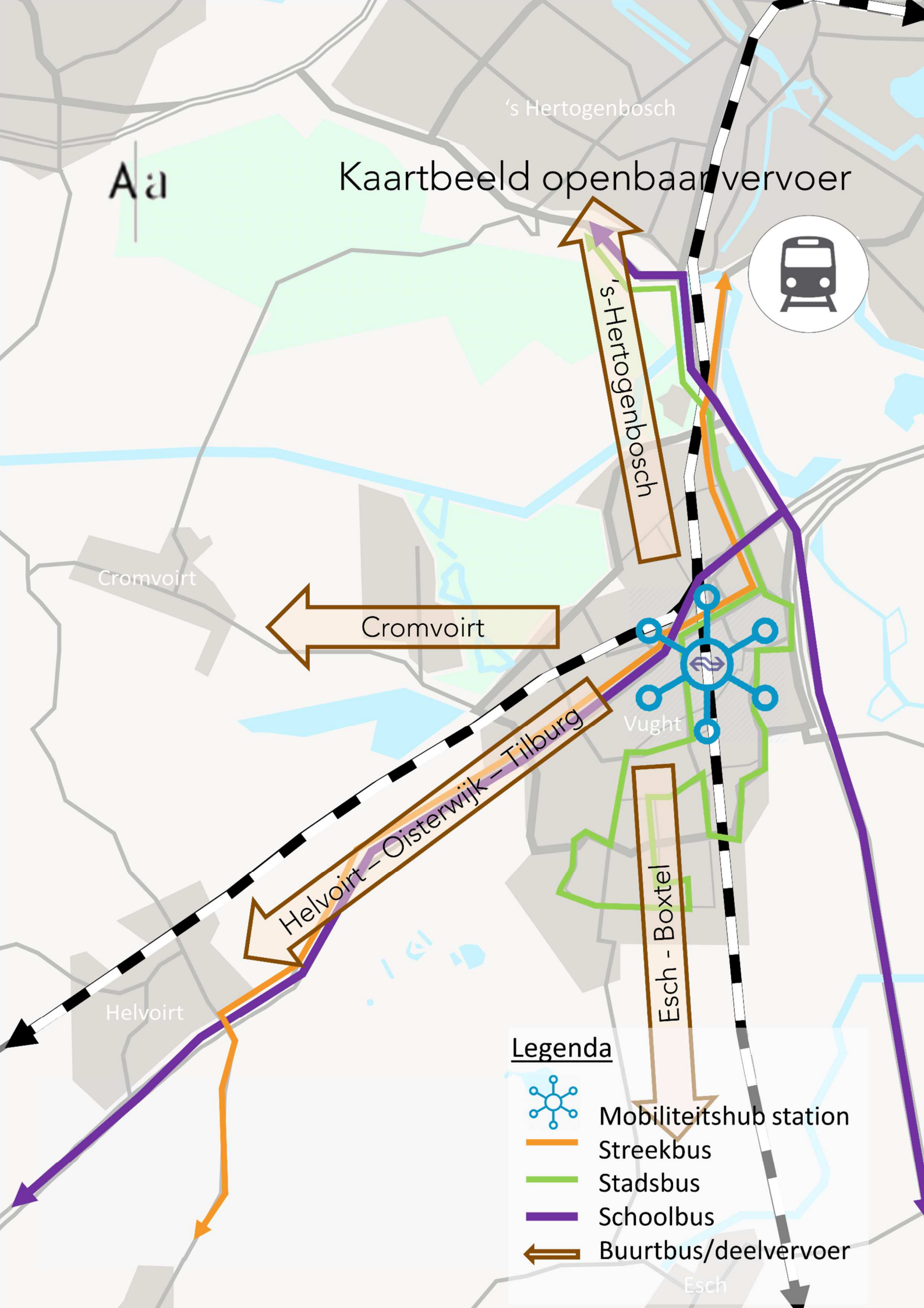
Een snelfietsroute is een snelle verbindingsweg voor fietsers. Dit speciale type fietspad loopt in het meest ideale geval als een zo recht mogelijk lijn tussen twee economische centra, dat kunnen de steden zijn, maar ook andere belangrijke bestemmingen. In Vught willen we graag met onze hoofdfietsroutes aansluiten op de snelfietsroutes om daarmee het fietsgebruik te bevorderen en een goede ontsluiting te bieden.

Vught ligt op de provinciale/regionale snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Vught stemde begin 2022 in met een intentieovereenkomst en een principetracé voor deze snelfietsroute. De route komt vanuit 's-Hertogenbosch aan de noordzijde via het Drongelens Pad in Vught. Daarna volgt deze de route zoals opgenomen in het kaartbeeld. Een belangrijk deel van de route loopt parallel aan het spoor, tot aan de Glorieuxlaan. Vanaf daar buigt de snelfietsroute af naar de Buxtelseweg langs de A2, vanwaar deze verder loopt naar Boxtel, Best en Eindhoven.

Tussen Tilburg en Vught loopt een planstudie naar een snelfietsroute (F65). Het project N65 anticipeert hier op door een snelle fietsverbinding te realiseren vanaf Helvoirt. Daarna loopt deze aan de zuidzijde van de N65 door tot aan de Martinilaan in Vught.

Aa

Kaartbeeld openbaar vervoer



Legenda



Mobiliteitshub station



Streekbus



Stadsbus



Schoolbus



Buurtbus/deelvervoer

3.1.3 Openbaar vervoer

Vormen openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer onderscheiden we in Vught de volgende verdeling:

- Trein, station Vught ligt op de treinverbinding tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Daarnaast loopt de treinverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg door de gemeente Vught. Deze is vanuit Vught alleen bereikbaar vanaf station 's-Hertogenbosch, wellicht in de toekomst via een station in Helvoirt.
- Schoolvervoer, via de A2 en de N65 naar 's-Hertogenbosch. De verbinding stopt enkel op een beperkt aantal haltes in Vught.
- Een streekbusverbinding, tussen Tilburg en Den Bosch via de N65.
- Een stadsbusverbinding, vanuit 's-Hertogenbosch via Randweg door de kern van Vught.
- Kleinschalig openbaar vervoer, zoals buurtbus, lokale initiatieven of vraagafhankelijk vervoer van en naar kleine kernen en andere bestemmingen hebben een onderlinge verbinding en/of sluiten aan op het station van Vught.

Aanvulling op lopen en fietsen

Openbaar vervoer biedt keuzevrijheid en ondersteuning aan de actieve vervoerswijzen lopen en fietsen. In de spits en voor de langere afstand zien we de trein en bus als aanvullend op fietsen en lopen. We willen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Daarbij zijn we wel afhankelijk van de ontwikkelingen van de concessie openbaar vervoer en de vernieuwde OV-visie Provincie Noord Brabant. Als gemeente hebben we beperkt invloed op het openbaar vervoer. De provincie is de belangrijkste financierende partij en is verantwoordelijk voor de concessie. Wel denken we mee over de lijnvoering.

Belangrijk voor Vught zijn de beschikbaarheid van de trein en aanwezigheid van de bus. We zetten in op behoud en versterking van het openbaar vervoer. We kijken daarbij onder andere naar kansen voor het verhogen van de frequentie. Daar reserveren we capaciteit voor. In overleggen vragen we aandacht voor het busvervoer in Vught. In Cromvoirt en Helvoirt vragen we om uitbreiding, zodat openbaar (bus-)vervoer voor meer mensen een alternatief wordt. De halte op de Helvoirtseweg leggen we dichterbij het station voor een snellere voetgangersverbinding tussen de bushalte en station Vught. Dit voeren we uit bij de realisatie van PHS.

Groeimodel buurtbussen

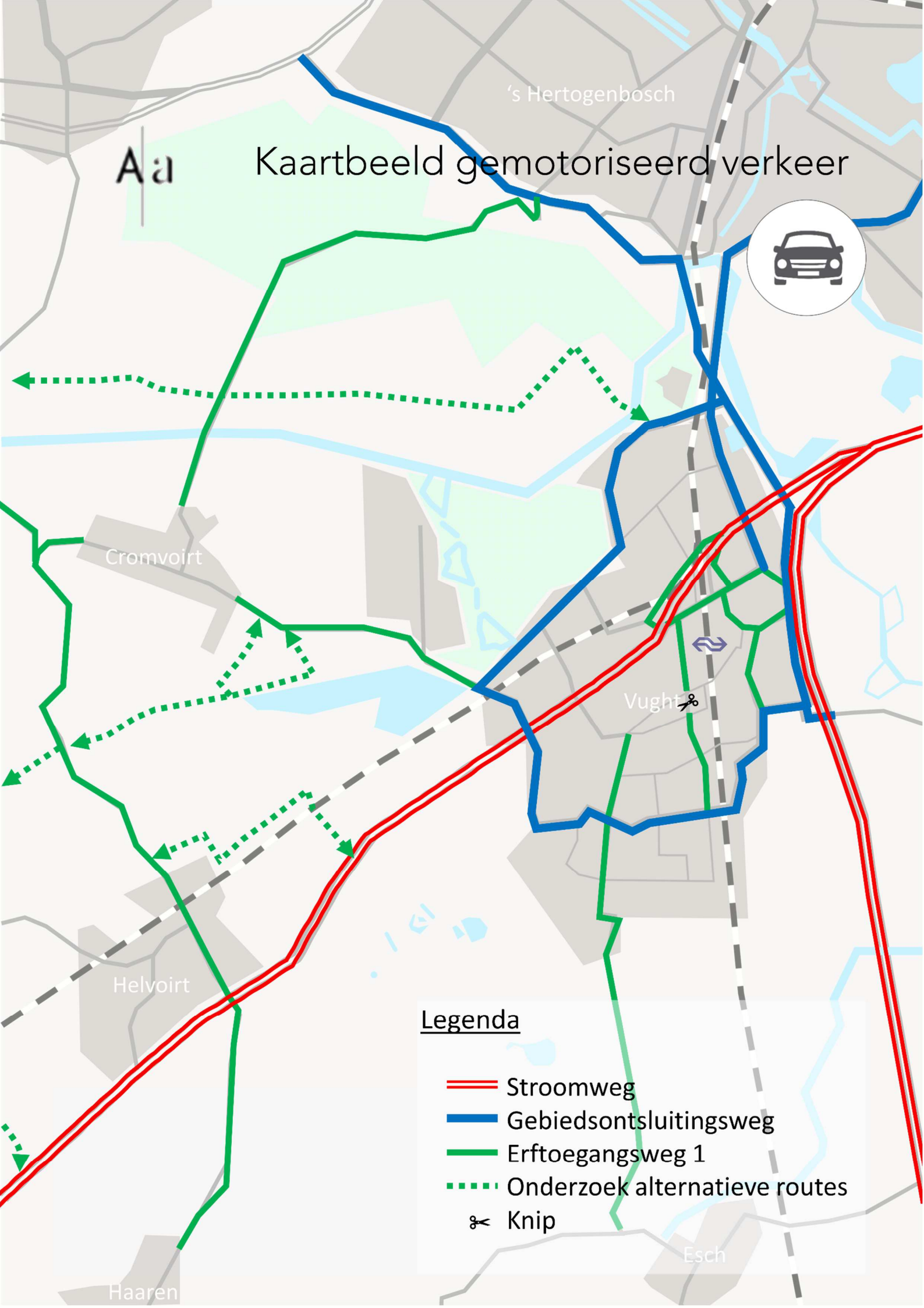
Het openbaar vervoer verandert in de toekomst naar een totaal mobiliteitsaanbod. Dit betekent naast vervoer van bussen, ook aanvullende diensten zoals deelmobiliteit en MaaS (Mobility as a Service). Dit maakt het mogelijk om eenvoudiger, anders en flexibeler te reizen. We verwachten dat het (buurt)busvervoer en (maatwerk) taxivervoer als aparte systemen meer naar elkaar toe groeien, waarbij de vorm in de toekomst flexibel kan zijn qua route, bestemming en dienstverlening. Dit biedt meer ruimte voor maatwerk.

Station Helvoirt

Een station voor Helvoirt betekent een impuls voor openbaar vervoer binnen de gemeente en voor Helvoirt in het bijzonder. Als gemeente onderschrijven we de wens voor een nieuw station, maar we beseffen ons ook dat deze ingrijpende maatregel alleen tot stand kan komen, wanneer deze een objectieve meerwaarde biedt. We wachten daarom eerst de resultaten van een reeds uitgezet haalbaarheidsonderzoek af. We verwachten meer duidelijkheid in het derde kwartaal van 2022. Bij een positieve uitkomst van dit haalbaarheidsonderzoek zetten we ons in voor een lobby om de realisatie van een nieuw station Helvoirt op termijn mogelijk te maken.

Aa

Kaartbeeld gemotoriseerd verkeer



Cromvoirt

Vught

Helvoirt

Esch

Haaren

Legenda

- Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg
- Erfttoegangsweg 1
- Onderzoek alternatieve routes
- Knip

3.1.4 Gemotoriseerd verkeer

Verandering komt geleidelijk. Een nieuwe prioritering binnen het mobiliteitsbeleid leidt er niet direct toe dat inwoners van Vught massaal de auto wegdoen. De rol van de auto blijft belangrijk de komende jaren. Door inzet op het verplaatsen van gemotoriseerd verkeer naar de randen van Vught, ontstaat meer ruimte voor lopen, fiets en openbaar vervoer. We maken het minder aantrekkelijk om door verblijfsgebieden te rijden. Dit vertalen we in het kaartbeeld voor gemotoriseerd verkeer, welke tevens het wensbeeld voor de wegcategorisering bevat en de inzet op een ringstructuur.

Wegcategorisering

Duurzaam Veilig

Binnen de landelijke principes van Duurzaam Veilig stellen we als wegbeheerder een wensbeeld voor de categorisering van ons wegennet op. Deze bestaat uit drie categorieën:

- **Stroomwegen**
Dit zijn de landelijke en regionale verbindingen, bestaande uit auto(snel)wegen. De maximum snelheid is 100 km/uur (overdag). Voor Vught gaat het hierbij om de A2 en A65/N65. De N65 wordt een stroomweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Op deze wegen scheiden we grote verschillen in snelheid, richting en massa. Vandaar dat bestaande aansluitingen op de N65 worden opgeheven. Het is niet wenselijk dergelijke wegen op te kunnen rijden of gelijkvloers over te kunnen steken. Al helemaal niet zonder verkeersveiligheidsmaatregelen. Kruisingen zijn ongelijkvloers en bijvoorbeeld landbouwverkeer is niet toegestaan.
- **Erftoegangswegen**
Aan de andere kant van het spectrum zitten de wegen die woningen en percelen ontsluiten. De maximum snelheid buiten de bebouwde kom is 60 km/uur en binnen de bebouwde kom 30 km/uur. In grotere gebieden liggen vaak erftoegangswegen die het verkeer verzamelen en afwikkelen naar het hogere orde wegennet. Vaak is hier (vanuit het verleden) een fietsvoorziening aanwezig. Deze erftoegangswegen worden vaak type 1 wegen genoemd. De echte woning- en perceel verbindingen zijn erftoegangswegen type 2.
- **Gebiedsontsluitingswegen**
Tussen de stroomwegen en de erftoegangswegen in vallen de gebiedsontsluitingswegen. Buiten de bebouwde kom is de maximum snelheid 80 km/uur, daarbinnen 50 km/uur. Soms komt 70 km/uur ook voor (huidige N65). Op gebiedsontsluitingswegen is doorstroming op de wegvakken belangrijk, op de kruispunten vindt uitwisseling plaats.

Bij de inrichting van de wegen hanteren we de inrichtingskenmerken van het CROW als uitgangspunt.

Standaard 30 km/uur binnen de bebouwde kom

Volgens de huidige verkeerswetgeving is de maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom 50 km/uur, tenzij anders aangegeven. Daarom zijn de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom aangegeven als 30 km/uur-zones. De landelijke overheid onderzoekt de mogelijkheid om de standaard maximum snelheid binnen de bebouwde kom aan te passen naar 30 km/uur. Dat betekent dat dat gebiedsontsluitingswegen aangeduid moeten worden met een maximum snelheid van 50 km/uur. Dit lijkt een klein verschil, maar het basisprincipe is dat de meeste wegen binnen de bebouwde kom nu een maximum snelheid hebben van 30 km/uur. Een beperkt aantal wegen is 50 km/uur. De voorgestelde verandering zorgt ervoor dat wegen binnen de bebouwde kom standaard een verblijfsfunctie krijgen. En niet alleen als dat expliciet is aangeduid.

Wensbeeld Vught

De wegen die de verblijfsgebieden van Vught verbinden met de stroomwegen zijn aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Op deze wegen heeft de doorstroming prioriteit, de verkeersfunctie overheerst. Voor Vught betekent dat een ringstructuur die verkeer uit de wijken verzameld. Daar aan toegevoegd hebben ook de Taalstraat (noordelijk van de Helvoirtseweg) en de Bosscheweg een ontsluitende functie naar het hoofdwegenet. Deze wegen zijn ook gebiedsontsluitingswegen.

In het kaartbeeld zijn de groene wegen de erftoegangswegen type 1. Deze wegen zijn verblijfsgebied met een beperkte ontsluitingsfunctie. De wegen komen vanuit de wijken en gaan via de gebiedsontsluitingswegen naar de stroomwegen. De Helvoirtseweg zien we ook als erftoegangsweg met beperkte verkeersfunctie, vanwege de omliggende bestemmingen en functies. Als verbinding naar de N65 heeft de Helvoirtseweg ook een ontsluitende functie, maar het verblijven heeft hier de voorkeur. De verbinding naar de N65 vanuit en in de richting van 's-Hertogenbosch loopt immers ook via erftoegangswegen.

Ringstructuur en knip

Een ringweg of ring heeft de functie om doorgaand verkeer om een bepaald gebied heen te leiden, maar ook voor de externe ontsluiting van dat gebied. In Vught willen we de bestaande ringstructuur gebruiken om het gebied daarbinnen verder te ontlasten van doorgaand verkeer. Dit geeft binnen de ring meer ruimte voor de voetganger en de fietser.

De aansluitingen van kern Vught op de hoofdwegenstructuur zijn:

- Postweg, op de Randweg van 's-Hertogenbosch
- Grote Gent, op A2 en A65
- Haldersebaan op de A2
- Boslaan/ Vijverbosweg op de N65
- John F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg op de N65 van en naar Tilburg
- Rembrandtlaan en Olmenlaan op de N65 van en naar 's-Hertogenbosch

De ringstructuur van Vught verbindt deze aansluitingen met elkaar. De route Helvoirtseweg – Taalstraat – Bosscheweg zien we als inrikker naar het centrum en de woonwijken en niet als doorgaande route.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeersdruk op de Helvoirtseweg op een acceptabel niveau te houden, treffen we maatregelen om verkeer naar de ringstructuur te sturen, waaronder een knip in de Maarten Tromstraat, tussen de Esscheweg en de Michiel de Ruyterweg.

Eventueel aanvullende maatregelen om deze ringstructuur goed te laten functioneren, brengen we in kaart. Het verkeersonderzoek naar maatregelen geeft invulling aan de motie van de gemeenteraad, hoewel de knip in de Maarten Trompstraat en maatregelen aan de Helvoirtseweg hier al een belangrijk onderdeel van zijn.

Verkeersoverlast

Door de aanpassingen aan het spoor en de N65 (Rijksinfra) verdwijnen de huidige hoogtebeperkingen. Vrachtverkeer dat nu nog verplicht door Vught moet rijden, kan straks de N65 blijven volgen. Het doorgaande vrachtverkeer dat nu de straten door Vught als alternatief gebruikt verdwijnt daarmee.

Dit staat los van de ervaren hinder door (zwaar) verkeer door inwoners van Helvoirt en Cromvoirt. Deels is dit verkeer dat een bestemming heeft in of nabij de dorpen. Bijvoorbeeld voor de winkels en bedrijven. Daarnaast trekt ook het landelijke gebied rondom Cromvoirt en Helvoirt zwaar verkeer aan, bijvoorbeeld voor de agrarische bedrijven. Hoewel doorgaand zwaar verkeer niet gewenst is, moet dit verkeer wel bij de bestemmingen kunnen komen. Een burgerinitiatief over dit onderwerp vraagt om het realiseren van alternatieve routes voor dit verkeer, vooral als verkeer dat geen herkomst of bestemming in de dorpen heeft. We zetten in op het geschikt maken van routes, voor zwaar en doorgaand verkeer, buiten de dorpen om.

Als gemeente willen we de ervaren hinder in de dorpen verminderen, maar zien we haalbaarheid van alternatieve routes buiten de dorpen om als een belangrijke randvoorwaarde. Vanuit dat argument kiezen we in de basis voor beter benutten van bestaande infrastructuur, in plaats van het realiseren van nieuwe verbindingen. Mogelijke alternatieve routes vanuit het burgerinitiatief zijn op het kaartbeeld weergegeven, de haalbaarheid van opwaardering vraagt om een verdiepend onderzoek. Er is al eerder naar bepaalde aspecten gekeken, maar een volledig onderzoek naar mogelijkheden en beperkingen is nog niet uitgevoerd. Als routes buiten de dorpen geschikt blijken of geschikt te maken zijn, realiseren we de daarvoor noodzakelijke maatregelen.

3.2 Gebiedstypen

3.2.1 Centrumgebied

Binnen de gemeente Vught onderscheiden we centrumfuncties in het centrumgebied Vught, bij winkelcentrum Moleneindplein en in de twee dorpsharten van Cromvoirt en Helvoirt. Binnen een centrum komen veel functies samen. Zo is het centrum van Vught meer dan een winkelconcentratiegebied. Diverse sociaal maatschappelijke voorzieningen, zoals culturele centra en woonzorginstellingen maar natuurlijk ook de horeca maken onderdeel uit van een sterk en vitaal centrumgebied.

Het centrumgebied in de kern Vught bevindt zich grofweg in het gebied Helvoirtseweg – Taalstraat – Buxtelseweg – Dokter Hillenlaan – Secretaris van Rooijstraat – Kapellaan. Niet het gehele gebied is eenduidig centrumgebied, maar daar bevindt zich wel de grootste concentratie. Het centrum van Vught heeft naast de landelijke winkelketens veel lokale ondernemers. De lokale ondernemers geven het Vughtse centrum een eigen identiteit, net als in de dorpsharten van Cromvoirt en Helvoirt en winkelcentrum Moleneindplein.

Prioritering vervoerswijzen

De voetganger heeft prioriteit in het centrum. Daarnaast vinden we het belangrijk dat het centrum goed bereikbaar is voor fietsers.



Auto te gast

Het centrumgebied van Vught richt zich op winkelen binnen een aantrekkelijke, groene omgeving met een hoge verblijfskwaliteit. In het centrum is de auto te gast. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer past zich aan op de inrichting. De huidige inrichting ontmoedigt automobilisten al om door het centrum te rijden en de korte rechtstanden dwingen een lage snelheid af. Daarbij willen we ook ruimte geven aan het handhaven en uitbreiden van een groene inrichting, dit voor het behoud van het dorpse karakter van ons centrumgebied.

Fiets parkeren

Fietsen maken we mede aantrekkelijk door aantrekkelijke en voldoende stallingsvoorzieningen. Dat vraagt om sociaal veilige stallingen voor de fiets met aanbindmogelijkheid, zeker bij drukke bestemmingen. Voor fietsers willen we in het centrum van Vught, Moleneindplein en in de dorpsharten van Helvoirt en Cromvoirt voldoende en verspreid geplaatste fietsparkeervoorzieningen realiseren. Deze voorzien we van een goede aanbindmogelijkheid, zodat fietsen vastgezet kunnen worden.

Fietsers gebruiken de stallingen en fietsparkeerplaatsen als er daar voldoende van zijn. Een inventarisatie van gestalde fietsen op een druk moment in het centrum helpt bij het bepalen van de beste en meest gebruikte plekken.

Bereikbaarheid parkeren

Na uitvoering van het centrumplan Oost zijn de randen van het centrum goed bereikbaar voor mensen die met de auto naar het centrum van Vught komen. De bereikbaarheid van parkeerplaatsen in de dorpsharten van Cromvoirt en Helvoirt is ook goed. Deze bereikbaarheid willen we zo behouden.

Parkeren in het centrum van Vught concentreert zich hoofdzakelijk op het nieuw aan te leggen Baron van Hövellplein en in de ondergrondse parkeergarage Vughtse Hart. Er zijn daarnaast nog enkele parkeerterreinen en -plaatsen meer. Het centrum van Vught is echter zodanig ingericht dat doorrijden moeilijk en onaantrekkelijk is.

Blauwe zone

In het centrum van Vught geldt een parkeerschijfzone, beter bekend als de blauwe zone. Deze vorm van parkeerregulering behouden we maar zullen we wel evalueren. De maximale parkeerduur in de blauwe zone is twee uur. De blauwe zone geldt in het centrum van Vught, op het Moleneindplein, een gedeelte van de Rouppe van der Voortlaan, Brabantlaan en Helvoirtseweg en in de parkeergarage aan de Secretaris van Rooijstraat.

Bevoorrading

Bevoorrading van de winkels moet natuurlijk altijd mogelijk blijven. Dat gebeurt bij voorkeur met zo min mogelijk hinder en overlast voor de omgeving en bezoekers van het centrum. We zien daarbij het toepassen van venstertijden in Vught voor nu als niet wenselijk, dit legt te veel beperkingen op.

3.2.2 Woongebied

De gemeente Vught kent een grote diversiteit aan woonwijken in alle kernen. Vaak is de indeling voortkomende uit de bouwperiode. Woongebieden onderscheiden zich van elkaar in mate van woningdichtheid, maar ook op basis van fysieke en ruimtelijke inrichting in de woonwijken.

Binnen woongebieden ligt de nadruk op wonen én verblijven. Maar kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening aan huis komt wel voor. Woongebieden zijn veelal bereikbaar via een omliggende wegenstructuur van wegen met een zekere ontsluitingsfunctie.

Ook scholen komen meestal voor in woongebieden. Cromvoirt en Helvoirt beschikken elk over één basisschool. In Vught bevinden zich meerdere basisscholen. In de kern Vught is ook een 'regulier' middelbare school. Ook zijn er twee scholen welke speciaal basis- en middelbaar onderwijs aanbieden. Zij geven les aan dove en slechthorende leerlingen en kinderen met een taalontwikkelingsstoornis (TOS). Schoolomgevingen vormen een 'special' binnen het woongebied.

Prioritering vervoerswijzen

Ook in de woonwijken vinden we lopen en fietsen belangrijker dan autoverkeer. Vrachtverkeer komt slechts beperkt voor.

Waar mogelijk passen we de openbare ruimte meer en meer aan, om toegankelijke en voldoende brede voetgangersvoorzieningen in woonstraten te realiseren en de auto minder nadruk te geven.



30 km in de bebouwde kom

Woongebieden bestaan uit woonwijken, waar verblijven de hoogste prioriteit heeft. De maximumsnelheid is 30 km/uur. We richten alle wegen in de 30 km-zones zodanig in dat het wegbeeld overeenkomt met de functie. Waar mogelijk voeren we dit uit door werk met werk te maken. Een verkeersveilige inrichting zien we als een basisvoorwaarde, we hanteren hiervoor de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Daarbij hebben we aandacht voor groen als onderdeel van de openbare ruimte.

Geen doorgaand verkeer woonwijken

In de woongebieden ervaren inwoners regelmatig overlast en hinder van relatief hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer en hoge snelheden. We zetten daarom in op een optimale spreiding van verkeer door gebruik van onze ringstructuur. Optimaal spreiden betekent dus niet overal verkeer, we willen dat verkeer rijdt op de juiste plek, dus op de wegen die daarvoor bedoeld en ingericht zijn. We houden vast aan de ringstructuur in Vught om de leefbaarheid binnen de woongebieden in onze gemeente te verbeteren. Ook willen we doorgaand (zwaar) vrachtverkeer door het centrum van Vught en de dorpen Cromvoirt en Helvoirt voorkomen en/of ontmoedigen.

We zien graag dat doorgaand verkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet (A2-N65). De ringstructuur ontsluit vervolgens de Vughtse woonwijken. Doorgaand verkeer, dat geen relatie heeft met onze gemeente, over en binnen de ringstructuur van Vught zien we als onwenselijk. Het bereiken van het centrum van Vught met de auto vanuit de woongebieden, gebeurt zoveel mogelijk via de ringstructuur. Om ongewenst doorgaand verkeer te voorkomen, knippen we de route Maarten Trompstraat – Van Voorst tot Voorststraat. Deze knip heeft ook effect op de route via de Esschestraat en Sint Elisabethstraat naar het centrum.

Snelheidsremmers

Ervaren overlast komt vaak door te snel rijden van automobilisten. We staan niet onwelwillend tegenover de aanleg van snelheidsremmers. We leggen deze alleen aan wanneer deze vanuit oogpunt verkeersveiligheid een positieve bijdrage leveren en er voldoende draagvlak vanuit de omgeving aanwezig is.

We hebben daarnaast aandacht voor het vrijhouden voor uitzicht op kruisingen door groenonderhoud vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en toegankelijkheid.

Ruimte voor actieve vervoerswijzen

De komende jaren staat het langzaam verkeer steeds meer centraal bij de inrichting van de openbare ruimte. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid, emissiearm, vitaliteit en gezondheid maken we ruimte voor de bewegende burger. Binnen de woongebieden creëren we een verkeersveilige ruimte voor fietser en voetganger. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. In de bestaande woongebieden geven we bij herinrichting ruimte terug aan voetganger en fietser. Hierbij houden we rekening met toegankelijkheid voor mindervaliden en kwetsbare doelgroepen. Conflicterende situaties lossen we per locatie met maatwerk op.

Auto op de tweede plaats

Nieuwe woongebieden richten we in met goede, verkeersveilige en snelle verbindingen voor fietsers en wandelaars. De auto komt op de tweede plaats en ontvangt minder ruimte, auto's mogen omrijden. We willen de openbare ruimte minder verharderen, met meer ruimte voor extra groen.

Schoolomgeving

De inrichting van de schoolomgeving verschilt per schoolgebied en vereist maatwerk voor oversteekvoorzieningen, snelheidsremmers of signalering in of op het wegdek of met verkeersborden. Kenmerkend voor basisschoolomgevingen is de vervoerspiek gedurende enkele momenten van de dag. Het brengen en halen van leerlingen door de ouders veroorzaakt deze piek voor het basisonderwijs. Bij het speciaal basis- en voortgezet onderwijs vindt daarnaast een toestroom aan collectief (taxi-) vervoer plaats.

We vinden het belangrijk dat kinderen veilig naar school kunnen lopen en fietsen. Ook moet er voldoende ruimte zijn voor ouders die kinderen begeleiden, ook als zij met bijvoorbeeld een kinderwagen lopen. Bij school is er bij voorkeur voldoende trottoirruimte voor wachtende ouders die de kinderen brengen en ophalen.

Burgerinitiatieven

We bieden in woongebieden ruimte voor maatwerk bij burgerinitiatieven, deze richten inwoners en lokale ondernemers vaak op de eigen directe (woon)omgeving. In de geest van de omgevingswet voeren we bij deze initiatieven breed intern overleg met onder andere de afdelingen ruimtelijke ordening en openbare werken. We vinden het belangrijk om in deze processen als gemeente duidelijke afspraken te maken, ook over de rol van de gemeente. De rol van de gemeente varieert daarbij van projectleider tot initiator, facilitator tot uitvoerder.

Nieuwe trottoirs

De gemeente Vught beschikt over een goed basisniveau als het gaat over de aanwezigheid van trottoirs en andere voetgangersverbindingen, zeker in woongebieden. Wel is het spanningsveld tussen verkeer, groen en het ontbreken van volwaardige trottoirs al jarenlang onderwerp van gesprek in Helvoirt, Cromvoirt en in Vught-Noord. Als gemeente begrijpen we de problematiek en de wens om extra trottoirs te realiseren. De ervaring leert echter dat draagvlak voor realisatie te beperkt is vanwege de gevolgen. Het realiseren van nieuwe trottoirs in een bestaande situatie gaat immers altijd ten koste van parkeerplaatsen, groen en/of ruimte op de rijbaan.

Als eenduidige keuze is het daarom niet onze ambitie om in te zetten op het realiseren van volledige voetgangersverbindingen en aaneengesloten trottoirs in deze drie gebieden. Wel staan we gemeente breed open voor initiatieven, bij voldoende draagvlak overwegen we per situatie of het mogelijk is om met maatwerk in te zetten op nieuwe trottoirs of loopstroken.

Hubs

Op de langere termijn, of zoveel eerder als de markt er klaar voor is, staan we als gemeente positief tegenover het realiseren van kleinschalige hubs in woonwijken. Bij een dergelijke hub staan bijvoorbeeld deelauto's en zien we mogelijkheden voor het creëren van bijv. pick-up points voor het afgeven en ophalen van pakketjes. Logische locaties hiervoor zijn bestaande halteplekken van het openbaar vervoer of andere centraal gelegen locaties, zoals bijvoorbeeld in de directe omgeving van gemeenschapshuizen.

Zebrapaden

Binnen de woongebieden heeft de voetganger prioriteit. Oversteken moet overal veilig kunnen, maar dit wil niet zeggen dat we overal zebrapaden aanleggen.

Oversteekplaatsen voor voetgangers moeten goed ontworpen worden en opvallen. Oversteken kan gevaarlijk zijn voor voetgangers, omdat ze het veilige trottoir moeten verlaten en zich tussen het rijdend (auto)verkeer moeten begeven. Een zebepad is een van de mogelijke oversteekvoorzieningen. In Vught gaan we terughoudend om met het toepassen van zebrapaden, vanwege het risico op schijnveiligheid, maar ook omdat andere voorzieningen soms beter passen.

De aanbevelingen van het CROW laten weliswaar duidelijke richtlijnen zien hoe een veilige oversteek voor voetgangers is te realiseren, maar doen geen heldere uitspraken over al dan niet toepassen van een zebepad of een andere soort oversteekplaats afhankelijk van wegcategorie. Het afwegingskader in de vorm van een stroomschema, zie bijlage 2, biedt een handleiding voor het objectief beoordelen van oversteeklocaties en de benodigde maatregelen. Daarmee voorkomen we een wildgroei van maatregelen.

3.2.3 Bedrijventerrein

De gemeente Vught beschikt over een aantal bedrijventerreinen. De Ketting/Schakel in Vught is hiervan het grootste. Vught beschikt verder in de omgeving Industrieweg/Kempelandstraat over een gemengd gebied met veel bedrijvigheid. Verder onderscheiden we in Helvoirt de bedrijven aan de Industrieweg. Verder komen in Helvoirt, Cromvoirt en Vught bedrijven verspreid over de kernen voor.

Prioritering vervoerswijzen

Het spreekt voor zich dat de bereikbaarheid en ontsluiting van onze bedrijventerreinen gericht is op vrachtverkeer en autoverkeer. De wegenstructuur is overzichtelijk en de juiste bewegwijzering zorgt ervoor dat goederen en mensen zo snel en veilig mogelijk van A naar B komen.



Goede bereikbaarheid

Voor de bedrijventerreinen is bereikbaarheid per vrachtwagen, auto, fiets, maar ook per openbaar vervoer, essentieel om goed bereikbaar en concurrerend te blijven. We zetten dan ook in op een goede bereikbaarheid voor zwaar verkeer voor de logistiek en personeel met verschillende vormen van vervoer.

Over het algemeen zijn onze bedrijventerreinen goed en via de ringstructuur aangesloten op het hoofdwegennet van de A2 en N65. Voor het bedrijventerrein in Helvoirt geldt dat niet. We gaan daar voorgestelde alternatieven onderzoeken en beoordelen op alle haalbaarheidsaspecten, waaronder medewerking van derden.

Langparkeren vrachtverkeer

We ontmoedigen langparkeren door vrachtverkeer, zonder bestemming in onze gemeente, op de bedrijventerreinen. We zetten op de juiste locaties fysieke en juridisch haalbare parkeerverboden in, in combinatie met het aanwijzen en inrichten van wel wenselijke locaties voor langparkeren. Dit biedt de ruimte aan lokale chauffeurs en voorkomt parkeren in de woonwijken.

Locaties voor parkeren en overnachten, concentreren zich vaak langs de hoofdroutes van Rijkswaterstaat. We willen echter nadrukkelijk geen overnachtingsplek voor vrachtwagens binnen de gemeente Vught faciliteren. Langparkeren voor vrachtverkeer werken we uit in nieuw parkeerbeleid.

Aansluiting snelfietsroute

Fietsbereikbaarheid is een van de pijlers voor de mobiliteitstransitie en onmisbaar voor het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen. Mede door de opkomst van de elektrische fiets en stimuleringsprojecten zien we een stijging van het gebruik van de fiets door medewerkers, ook op de bedrijventerreinen. Met de aanleg van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Eindhoven verbetert de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor fietsers.

3.2.4 Stationsgebied en spoorzone

Het station en de spoorzone in Vught hebben we gedefinieerd als één gebiedstype. Een veelheid aan activiteiten komt daar samen. Desondanks heeft elk deelgebied eigen kenmerken, uitdagingen en kansen. We onderscheiden de stationsomgeving: het gebied in de directe omgeving van het stationsgebouw, waaronder de Stationsstraat. Daarnaast onderscheiden we de spoorzone: het gebied rondom het spoor, tussen de gemeentegrenzen op de route tussen Tilburg en Den Bosch, en de route tussen Den Bosch en Boxtel.

Het station van Vught ligt aan de oostzijde van het spoor. Vanuit ons station vertrekken de treinen in de richting van 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Ook is er een bushalte aanwezig.

Prioritering vervoerswijzen

Fietsers en voetgangers hebben prioriteit in het stationsgebied. We vinden het belangrijk dat er vanuit het station goede wandel- en fietsverbindingen zijn met het centrum van Vught, de woongebieden en de bedrijventerreinen. Daarnaast hebben de bus en trein vanzelfsprekend prioriteit binnen dit gebiedstype.



Herinrichting stationsgebied

Het stationsgebied en de spoorzone richten we opnieuw in, een en ander in navolging op het verdiept aanleggen van het spoor. ProRail verzorgt de verdiepte aanleg van het spoor en de aansluiting op de bestaande wegenstructuur, inclusief voet- en fietspaden. Daarbij houden we rekening met de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Eindhoven, welke voor een groot deel langs het spoor loopt. De resterende ruimte richten we aantrekkelijk in naar een prettig verblijfsgebied om te lopen en te wandelen.

Het stationsgebied herstellen we na het verdiept aanleggen van het spoor, waarbij we de verbinding voor langzaam verkeer verbeteren via een te realiseren spoordek. We zorgen voor voldoende fietsenstallingen aan zowel de oost- als westzijde. Ook het parkeerterrein voor auto's bevat voldoende parkeerplaatsen. Om de bereikbaarheid van het station te optimaliseren, sluiten we de Stationsstraat en Van Miertstraat met éénrichtingsverkeer aan op de Helvoirtseweg. Dit maakt het makkelijker om iemand af te zetten bij het station. Parkeerders op het parkeerterrein aan de oostzijde, kunnen via de Stationsstraat en Helvoirtseweg op die manier ook gemakkelijker de westzijde van het spoor bereiken.

Spoorwegovergang

De Esschestraat, inclusief spoorwegovergang naar de Sint Elisabethstraat, is ingericht als éénrichtingsweg. In de huidige situatie is tweerichtingsverkeer alleen toegestaan voor langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer mag alleen vanaf de Esschestraat naar de St. Elisabethstraat rijden. Hierdoor is uitwisseling van gemotoriseerd verkeer van oost naar west niet mogelijk. De toekomstige verdiepte ligging van het spoor biedt kansen om deze uitwisseling wel mogelijk te maken. We zetten daarom in op verkeer in twee richtingen voor de spoorkruising van het dan verdiept liggende spoor tussen de Esschestraat en Sint Elisabethstraat.

Mobiliteitshub

We ontwikkelen het stationsgebied van Vught op termijn naar een Mobiliteitshub die met het regionale netwerk is verbonden, dit in samenwerking met onze partners in de regio. Daarbij willen we het station voorzien van nieuwe vormen van natransport, zoals de deelfiets, deelauto's en andere initiatieven. We kunnen daar voorwaarden aan verbinden, maar hanteren een positieve grondhouding. Zo vergroten we het verzorgingsgebied en maken we openbaar vervoer toegankelijkheid voor meer werknemers binnen Vught en vanuit Vught naar de regio.

Deelmobiliteit

Het openbaar busvervoer verandert in de toekomst naar een totaal mobiliteitsaanbod met naast vervoer van bussen, ook aanvullende diensten zoals deelmobiliteit en MaaS (Mobility as a Service). Dit maakt het mogelijk om eenvoudiger, anders en flexibeler te reizen. In de komende jaren volgen nog meer ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, ontwikkelingen van voertuigen en autonoom vervoer. Dit leidt naar verwachting tot een kwaliteitsimpuls van het regionale (openbare) vervoerssysteem, welke onder andere kan landen op het station Vught. Als Vught sorteren we tijdig voor op ontwikkelingen door open te staan voor experimenten met nieuwe vormen van openbaar vervoer ter verbetering van de bereikbaarheid.

3.2.5 Buitengebied

Het buitengebied beslaat de grootste oppervlakte van de gemeente Vught. Het buitengebied bestaat uit een multifunctionele mix van drie functies: recreëren, agrarische sector en natuur. Daarnaast wordt in het buitengebied ook gewoond. Voor Vught geldt dat deze mengvorm juist de kracht en attractie vormt van het buitengebied. Elke functie kent een specifieke behoefte voor verplaatsingen binnen dit gebied. De bereikbaarheid van het buitengebied en de 60 km inrichting is van voldoende kwaliteit, dit willen we behouden.

Prioritering vervoerswijzen

In het buitengebied van Vught wordt veel gefietst. Ook komt landbouwverkeer voor. De aard en omvang van deze verplaatsingen zijn echter seizoensgebonden en beperkt van aard. Beiden vervoerswijzen hebben prioriteit. Doorgaand vrachtverkeer, zonder bestemming in het buitengebied van Vught, zien we als niet wenselijk.



Fietsverbindingen

We voorzien in veilige fietsvoorzieningen met oversteeklocaties op relevante fietsverbindingen. De relevante verbindingen sluiten we aan op hoofdfietsroutes naar het centrum van Vught en Helvoirt en Cromvoirt, sportvoorzieningen en de regionale (snelle) fietsverbindingen, zodat een dekkend netwerk ontstaat.

Vrijkomende agrarische bebouwing

In het buitengebied ontstaan steeds meer nieuwe economische dragers bij vrijkomende agrarische bestemmingen (VAB's). Deze dragers hebben behoefte aan een bepaalde bereikbaarheid met bijbehorende infrastructuur. Als de functie niet past in het karakter van het buitengebied, dan kan mobiliteit een randvoorwaarde zijn bij de beoordeling van vergunningverlening. We zien het niet als onze rol om te investeren in het aanpassen van de infrastructuur voor een ruimtelijke ontwikkeling. Daar zien we in eerste instantie een taak voor de ontwikkelaar.

Parkeren recreatieve bestemmingen

Voor de toegangspunten van de gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden bieden we voldoende parkeergelegenheid. Ondernemers zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen bij private recreatieve bestemmingen in het buitengebied. We handhaven op parkeren in bermen en bij overlast.

4 Maatregelen

Het voorgaande hoofdstuk beschrijft onze ambities voor de komende jaren voor de verschillende gebiedstypen in de gemeente Vught, dit op basis van het droombeeld Vught 2035 en onze kerngedachten. In navolging op het Droombeeld 2035 zetten we deze Mobiliteitsvisie in op de actieve vervoerswijzen.

Dit hoofdstuk geeft een doorkijk naar maatregelen voor de komende jaren. De vertaling naar maatregelen leidt echter nadrukkelijk niet alleen tot maatregelen voor de fiets en de voetganger. In sommige gevallen is het juist nodig om in te zetten op maatregelen voor de andere vervoerswijzen om op die manier, en soms pas op termijn, tegemoet te komen aan de prioriteit voor lopen en fietsen.

De Mobiliteitsmakers gaven tijdens de participatieweken input en verdere verdieping aan de maatregelen en richting aan de onderlinge prioritering. Deze input toetsen we aan de visie en leidt tot een doorkijk voor de uitvoering. Deze toets vormt de basis voor het uitvoeringskader welke de maatregelen uitzet in de tijd en de benodigde middelen en inzet inzichtelijk maakt.

Van beleid naar uitvoering

Via projecten geven we uitvoering aan deze Mobiliteitsvisie. Passend bij het abstractieniveau van een visie beschrijft dit hoofdstuk op hoofdlijnen de maatregelen en projecten waar we de komende jaren op inzetten en mee aan de slag gaan. Bij de projecten streven we een integrale benadering na waarbij we rekening houden met het maken van werk met werk. De exacte invulling van de projecten vindt pas plaats bij de daadwerkelijke uitwerking. Zo maken we bijvoorbeeld pas definitieve inrichtingskeuzes na het doorlopen van een participatietraject.

In de periode tot 2035 geven we invulling aan onze Mobiliteitsvisie door het uitvoeren van projecten. Bij de prioritering richting een definitief uitvoeringsprogramma in het kader van het Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR) maken we straks een afweging tussen regionale en lokale belangen, waarbij we ons laten leiden door de input uit de vierde participatieweek, de thema's volgend uit de risicoanalyse van de SPV en ambtelijke afstemming. Wanneer tijdens de looptijd van deze Mobiliteitsvisie blijkt dat op basis van de verkeersveiligheidsanalyses urgente verkeersonveilige situaties ontstaan, zetten we in op maatwerk voor wat aanpak en prioritering betreft.

4.1 Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

De meeste prioriteit hechten de mobiliteitsmakers aan maatregelen die zich inzetten op de actieve vervoerswijzen, bijvoorbeeld de realisatie van fietspaden en -straten en brede fietstroken, trottoirs en eenduidige rotondes voor fietsen. Maar daarnaast vinden zij ook alternatieve routes (rondwegen) om Helvoirt en Cromvoirt erg belangrijk. Deze maatregelen hebben uiteraard ook een positief effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kleine kernen en de ruimte voor de fietsers en voetgangers.

Niet onbelangrijk, maar iets minder prominent is de gewenste inzet voor openbaar vervoer en deelvervoer gerelateerde maatregelen, zoals hogere frequentie voor bus en trein, het treinstation

4.1.1 Infrastructureel

Aanpak verkeersonveilige locaties

Zoals beschreven in onze kerngedachten werken we proactief aan verkeersveiligheid en baseren we ons niet alleen op ongevallenlocaties. Via de landelijke en provinciale risicogestuurd aanpak detecteren we als weggebruiker vroegtijdig risico's in ons verkeerssysteem. Daarmee kunnen we gericht en effectieve maatregelen treffen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor vallen er uiteindelijk ook minder verkeersslachtoffers.

Bij het bepalen van onze prioritering van verkeersonveilige locaties gebruikten we al zogenaamde risicothema's bij onze afwegingen. Indien nodig zetten we, na een verzoek van de regio, in op het opstellen van een separaat ambtelijk uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, binnen het format van de SPV.

Om de verkeersveiligheid in onze gemeente te behouden dan wel te verbeteren focussen we ons op een top 5 van verkeersonveilige trajecten en/of kruispunten. Deze maatregelen zijn de belangrijkste maatregelen uit een 'gewogen lijst' van objectief en subjectief onveilige locaties. Zie bijlage 3 voor de totstandkoming van deze lijst.

Top 5 verkeersonveilige locaties:

- 1 Laagstraat
- 2 Loonsebaan
- 3 Esscheweg
- 4 Helvoirtseweg
- 5 Dokter Hillenlaan – Buxtelseweg

Veilige inrichting hoofdfietsroutes

Het kaartbeeld fiets geeft de hoofdfietsroutes weer. Deze zijn nog niet allemaal voldoende ingericht volgens de richtlijnen van CROW. De volgende routes en wegvakken pakken we aan:

Ringstructuur

Om veilig te kunnen fietsen vragen de volgende wegen van de ringstructuur om aandacht:

- Vijverbosweg, huidige aanliggende fietsroutes vrij liggend of verhoogd aanliggend maken;
- Laagstraat, huidige aanliggende fietsroutes vrij liggend of verhoogd aanliggend maken;
- Loonsebaan, westelijk deel heeft aan de noordzijde alleen een fietsroute achter de woningen langs, die maakt dat routes niet logisch door lopen en dat een aantal bestemmingen alleen via de hoofdrijbaan van de Loonsebaan (gebiedsontsluitingsweg) met de fiets bereikt kunnen worden.

Loeffplein – Aloysiuslaan – Theresialaan inrichten als fietsstraat

Hier zijn diverse bestemmingen voor langzaam verkeer, waar ook veel kinderen gebruik van maken. Ook sluit de route bij de Helvoirtseweg aan op een bestaande fietsstraat. Inrichten van deze route als fietsstraat stimuleert het fietsgebruik en zorgt voor langzamer gemotoriseerd verkeer.

Realisatie verbinding tussen snelfietsroutes naar Tilburg en 's-Hertogenbosch

Het kaartbeeld fiets doet hier twee aanbevelingen voor. We onderbouwen en maken een keuze voor de route en richten die volgens de richtlijnen van snelfietsroutes in.

Aanpassing wegenstructuur

Het wegennet van Vught categoriseren we iets anders ten opzichte van het voorgaand beleidsplan. We zetten nog sterker in op het verkeer afwikkelen over de ringstructuur. Doel is minder verkeer door de kern en de woonwijken af te wikkelen. Daarom de eerder benoemde knip in de Maarten Trompstraat. Die ontlast de Van Voorst tot Voorststraat en de Helvoirtseweg. Zodoende kan die tussen de N65 en de Taalstraat worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Hiermee wordt beter tegemoet gekomen aan de verblijfsfuncties aan de Helvoirtseweg en verbetert de leefbaarheid rondom de Van Voorst tot Voorststraat.

De Helvoirtseweg richten we beter in op verblijven, met naast de lagere snelheid, realisatie van plateaus en oversteekvoorzieningen op de drukke locaties waar voetgangers oversteken. De Stationsstraat, Van Miertstraat, Aert Heymlaan en Rembrandtlaan sluiten we met éénrichtingsverkeer aan op de Helvoirtseweg. Dat verdeelt het verkeer beter.

Aanvullend maken we de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat bruikbaar voor verkeer in twee richtingen (tussen de Stationsstraat en Michiel de Ruyterweg). Dat maakt uitwisseling tussen oost en west makkelijker, mede voor het parkeerterrein bij het station.

4.1.2 Onderzoek

Onderzoek naar schoolroutes

We voeren voor de scholen in onze gemeente een onderzoek uit naar de meest gebruikte schoolroutes en toetsen of daar goede voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn.

We passen in de algemeenheid zebra's terughoudend toe, maar op schoolroutes kunnen deze wel wenselijk zijn. Daar hebben we ook aandacht voor. We gebruiken daarvoor het toetsingskader voor het toepassen van zebrapaden. Er is dus niet op voorhand een eenduidig antwoord te geven.

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- ◆ Welke routes worden het meest te voet gebruikt door scholieren?
- ◆ Zijn de trottoirs van voldoende maatvoering en goed toegankelijk? We streven naar een minimale breedte van 1,80 meter.
- ◆ Steken kinderen gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1 over? Hier overwegen we een oversteekvoorzieningen volgens het kader.

Uit het onderzoek voortkomende noodzakelijke maatregelen nemen we op in de begroting als daar meer duidelijkheid over is.

Onderzoek fietsparkeerplaatsen centrum

Door een inventarisatie van aantal en gebruik van huidige fietsparkeerplaatsen kan beoordeeld worden of extra capaciteit nodig is. Willekeurig geplaatste fietsen geven aan waar behoefte is aan (extra) stallingsplekken.

Onderzoek en verbeterplan naar fietsen op rotondes

Een belangrijke, uit de participatie voortgekomen opmerking is het ontbreken van eenduidigheid op rotondes. Dit zorgt voor onduidelijkheid en (gevoelens van) verkeersonveiligheid. We voeren een onderzoek uit naar de huidige inrichting van de rotondes binnen de bebouwde kom en toetsen of deze voldoen aan de richtlijnen van CROW.

Het streven is niet om de fietsers met een strook op de rotonde af te wikkelen, maar om deze buiten de rotonde om te laten rijden. Dat zorgt voor beter wederzijds zicht tussen auto en fietsers en minder kans op dode hoeken (met name bij vrachtwagens).

Alle rotondes in Vught nemen we daarin mee. Rotondes op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen type 1 hebben meer prioriteit dan andere rotondes, omdat deze wegen drukker zijn. Daarbij gaan rotondes waar ook sprake is van hoofdfietsroutes weer voor op andere 'gewone' rotondes.

Onderzoek functioneren en verkeersveiligheid ringstructuur

Het goed en verkeersveilig functioneren van de ringstructuur van Vught is een belangrijk uitgangspunt van deze Mobiliteitsvisie. Ter toetsing voeren we met het verkeersmodel een analyse uit op de verkeerseffecten van de aangepaste categorisering op de ringstructuur. We beoordelen daarbij de doorstroming en verkeersveiligheid voor ringstructuur, bestaande uit de Vijverbosweg, Laagstraat, Wolfskamerweg, Boslaan en Glorieuxlaan. Daar waar nodig benoemen we vanuit dat onderzoek maatregelen. Niet om de visie met de ringstructuur aan te passen, maar bijvoorbeeld wel om de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit is een nadere verdieping en controleslag, als antwoord op de raadvraag uit de aangenomen motie.

Verdiepend onderzoek alternatieve routes Helvoirt en Cromvoirt

Inwoners van Helvoirt en Cromvoirt ervaren verkeersoverlast. Met name de aanwezigheid van zwaar vracht- en landbouwverkeer zorgt voor deze hinder. Er zijn vanuit bewoners en ondernemers ideeën en initiatieven om dit verkeer via andere routes te laten rijden.

Hiervoor zijn trajecten benoemd. Deze zijn gestippeld aangegeven in het kaartbeeld voor gemotoriseerd verkeer. We onderzoeken of de routes geschikt gemaakt kunnen worden om zwaar verkeer buiten de kernen om af te wikkelen. Het niet aantasten van natuurwaarden is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Het onderzoek moet inzicht geven in:

- wegbreedtes en passeerbaarheid
- bochtstralen
- verkeersveiligheid bij ontmoetingen met andere verkeersdeelnemers (fietsers)
- verkeersafwikkeling (op aansluitingen)
- noodzakelijke maatregelen binnen de kernen om (doorgaand) zwaar verkeer te weren
- ruimtelijke aspecten (bijvoorbeeld bestemmingsplan, natuurwaarden, geluid en stikstof)

4.1.3 Gedrag

Mensgerichte campagnes dragen bij aan onze doelstellingen op het gebied van educatie, duurzaamheid, vitaliteit en verkeersveiligheid. De inzet op mensgerichte campagnes richt zich op de gedragscomponent van mobiliteit. We zien dan ook een meerwaarde in (permanente) verkeerseducatie, communicatie en voorlichting. Gedrag speelt immers een steeds groter wordende rol in provinciaal, regionaal maar ook in lokaal beleid. Naast het reduceren van overlast, willen we door voorlichting en educatie de inzet op mensgerichte maatregelen verhogen om preventief te werk te gaan. Mensgerichte maatregelen laten zich voor het grootste deel vertalen in campagnes, eventueel gericht op specifieke doelgroepen. Permanente verkeerseducatie gaat uit van aanspreken van alle doelgroepen, gedurende het gehele leven, waarin deel wordt genomen aan de maatschappij en dus ook aan het verkeer.

We breiden de huidige inzet voor mensgerichte maatregelen uit. Hierbij sluiten we aan op lokale, regionale en landelijke initiatieven of campagnes. Maar staan we ook open voor en verlenen medewerking aan incidentele initiatieven, wanneer deze bijdragen aan de doelstellingen uit de Verkeersvisie.

We onderscheiden mensgerichte campagnes voor:

- Fietsstimulering ter promotie van het gebruik van de fiets;
- Stimulering werkgeversaanpak (app carpoolen) voor anders forenzen dan met de auto;
- Verkeersveiligheid:
 - Gerichte aanpak van doelgroepen door ondersteuning van campagnes, zoals campagnes gericht op het gebruik van de (elektrische) fiets en auto voor ouderen (opfriscursus fiets en - auto), afleiding in het verkeer voor jonge bestuurders (bijvoorbeeld shotgun, MONO), rijden onder invloed (bijvoorbeeld BOB) en het aanspreken van verkeersovertreders (bijvoorbeeld Smiley borden, thermometer acties op snelheid) etc.;
 - Permanente verkeerseducatie (BVL) voor basisscholen;
 - Verkeerseducatie voor middelbare scholen.

4.1.4 Handhaving

Met handhaving dwingen we naleving van regelgeving af. We zorgen ervoor dat onze gemeentelijke handhaving van wet- en regelgeving op een correcte en rechtvaardige wijze plaatsvindt. Handhaving is echter geen doel op zich, maar we willen een afname van ongewenst gedrag wat leidt tot verkeersonveilige situaties en overlast.

Handhaving, gericht op het naleven van de regels door weggebruikers, is een passende maatregel in combinatie met

- Passende infrastructurele inrichting (Duurzaam Veilig);
- Voorlichting en educatie;
- Urgentiebesef bij maatschappelijke partners.

De vraag om handhaving is de afgelopen jaren toegenomen, de inzet op handhaving is echter gelijk gebleven. Naast de objectieve pakkans is voor de weggebruiker daardoor ook de subjectieve pakkans gedaald. Dit geldt zowel voor de brede groep van verkeersdeelnemers die af en toe de verkeersregels overtreedt, als voor de hardnekkige overtreeders. Om de pakkans te vergroten zetten we in op overleg tussen de lokale 'driehoek' om handhaving als prioriteit op de agenda te krijgen. Handhaving op snelheidsovertredingen in woonwijken, bij scholen en verkeersonveilige situaties binnen en buiten de bebouwde kom is een taak van de politie.

Inzet handhaving

De gemeente Vught is verantwoordelijk voor de inzet van de Boa's. Binnen de beschikbare inzet zetten we in op de volgende aandachtspunten voor handhaving:

- Parkeren: blauwe zone, foutparkeren, parkeeroverlast, vrachtwagenparkeren;
- Gedrag: ongewenst verkeersgedrag van fietsers, automobilisten, onder andere bij halen en brengen bij scholen.

Bij nieuwe verkeer-gerelateerde klachten en meldingen, maken we keuzes of we met handhaving een verbetering kunnen behalen ten aanzien van het gedrag en daarmee of inzet van de Boa's gewenst is.

4.2 Parkeren

Parkeerbeleid en -normen

Op dit moment passen we in Vught de uitgangspunten uit het gemeentelijke 'Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022' toe bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op de gedateerde CROW parkeerkencijfers. We stellen daarom nieuw parkeerbeleid op.

In het nieuwe parkeerbeleid verklaren we de meest actuele parkeernormen van het CROW van toepassing. Ook nemen we de in onze kerngedachten beschreven, flexibele omgang met parkeernormen op. Dit biedt kansen voor het toepassen van innovatieve oplossingen bij het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld een lagere parkeernorm bij het toepassen van deelauto's en deelfietsen. Hiermee geven we een impuls aan de mobiliteitstransitie. We vinden het belangrijk om bij de uitvoering van het beleid een eenduidige beleidslijn te hanteren, die recht doet aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel.

We verankeren het beleid voor parkeernormen in de diverse bestemmingsplannen, waarin we verwijzen naar het vigerende parkeerbeleidsplan.

Het op te stellen parkeerbeleid bevat onder andere kaders voor:

- Een flexibele instelling voor het toepassen van parkeernormen en bijhorend maatwerk. Hierbij hebben we aandacht voor de wijze van borging van de mogelijkheden van inzet van innovatieve mobiliteitsconcepten.
- Eventuele wijzigingen in omvang en aantal blauwe zones
- Uitgangspunten laadpalen elektrische voertuigen, uit te werken in laadbeleid (zie ook Elaadbeleid)
- Fietsparkeren en fietsparkeernormen
- Gebouwde parkeervoorzieningen
- Parkeren (deel)auto's en -fietsen bij mobiliteitshubs en gevolgen voor loopafstanden
- Parkeren (auto's en vrachtauto's) op bedrijventerreinen, overdag en 's nachts

Totdat het nieuwe parkeerbeleid is vastgesteld hanteren we het huidige parkeerbeleid.

E-Laadbeleid

Als gemeente Vught zien we graag een toename in het aantal elektrische auto's binnen de gemeente. Dat sluit aan op het beleid van hogere overheden. We willen het aantal laadpalen daarom proactief uitbreiden. Dat doen we op basis van prognoses van het gebruik. We zijn bij de proactieve uitbreiding dus niet persé volgend op een aanvraag al blijven we wel meewerken als er een aanvraag wordt gedaan. Deze ambitie komt terug in ons beleidsplan voor laadpalen wat we korte termijn zullen laten vaststellen.

Ook in het centrum willen we voorzien in voldoende oplaadpunten voor het laden van de elektrische auto voor bewoners en bezoekers, ook binnen de blauwe zone. Ervaring leert dat de parkeerduurbeperking van twee uur daarbij geen belemmering vormt. We zien vooral mogelijkheden op parkeerterreinen in en rond het centrum.

Laadvoorzieningen voor bezoekers en medewerkers van bedrijven blijven de verantwoordelijkheid van de bedrijven. Op de bedrijventerreinen realiseren we openbare laadvoorzieningen waar mogelijk en bij voldoende verwacht gebruik op basis van prognoses. Hierbij geldt de kanttekening dat er relatief weinig openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de plaatsing van laadvoorzieningen.

4.3 Verankering, monitoring en herijking

Interne verankering

We zetten in op het intern laten landen van deze Mobiliteitsvisie binnen het gemeentehuis, zodat ook andere taakvelden bekend zijn met de inhoud. Meer ruimte voor lopen en fietsen in een groene omgeving voert immers verder dan alleen mobiliteit, denk ook aan het opnemen van dit uitgangspunt in de omgevingsvisie, bij uitvoering van beheer en onderhoud, toepassing in groenbeleid, duurzaamheidsbeleid etc.

Monitoring

Meten is weten. Op regelmatige basis monitoren geeft goede inzichten op de ontwikkeling van mobiliteit binnen de gemeente Vught. Daarnaast geeft het inzicht in de effectiviteit van uitgevoerde maatregelen. Dit helpt ons om het beleid voor de toekomst bij te stellen.

We zetten in op een structureel telprogramma voor verkeerstellingen en/of snelheid. Deze data gebruiken we voor de onderbouwing van keuzes. Daarnaast monitoren we informatie, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid, met behulp van smart data, beschikbaar via diverse digitale kanalen. Denk daarbij aan de jaarlijkse BLIQ-rapportage voor ongevallen en snelheid, ongevallen database VASTAT, de risicoanalyses in het kader van de SPV en klachten en meldingen. Daarmee maken we periodiek de balans op en kijken we aan de hand van de diverse data of we nog op koers zijn om de ambities uit de Mobiliteitsvisie waar te maken.

Herijking van de uitvoering

De genoemde uitvoeringsprojecten hebben een doorkijk voor de komende vijf tot tien jaar. Tijdens de looptijd stellen we de uitvoering bij op basis van (uit monitoring voortvloeiende) nieuwe inzichten en prioriteiten. Na vijf jaar evalueren we de stand van zaken van uitgevoerde maatregelen en beoordelen we de prioriteiten van nog niet uitgevoerde projecten binnen de kennis en urgentie van de dan geldende tijdsgeest. Dit kan leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma en een herijking van dit hoofdstuk met bijhorende besluitvorming.

4.4 Regionale samenwerking

Als gemeente Vught zetten we in op een actieve regionale samenwerking binnen de regio Noordoost Brabant. Het tot uitvoer laten komen van de regionale agenda's vereist een actieve inzet en deelname vanuit de gemeente Vught. Voor deze deelname is een structurele participatiebijdrage noodzakelijk om deze inzet te waarborgen.

Deelname overleggen

Een actieve deelname aan regionale en provinciale overleggen, onder andere over projecten en pilots, vergroot de betrokkenheid en subsidiekansen voor de gemeente. Deze ambtelijke inzet brengt kosten met zich mee. Hiervoor reserveren we budget om de pilots binnen de gemeente Vught ten uitvoer te brengen.

In navolging op de geuite wensen in het coalitieakkoord zetten we vanuit Vught vooral in op een actieve deelname binnen de volgende regionale mobiliteitsprogramma's:

- Duurzame bereikbaarheid en robuuste infranetwerken: Mobiliteitspakket MIRT A2 Deil-Vught;
- Slimme en efficiënte mobiliteit: realisatie SmartwayZ.NL;
- Veilige mobiliteit: projecten SPV ;
- Versterking vitale leefomgeving en klimaat: gedeelde mobiliteit (uitwerking gezamenlijk ambitiedocument), snelfietsroutes en fietsstimulering.

Lobby openbaar vervoer

In het kader van het thema vitale leefomgeving en klimaat starten we een lobby voor versterking van het openbaar vervoer aanbod in Helvoirt en Cromvoirt en willen we frequentieverhoging van de buslijnen in Vught.

Een onderzoek naar de meerwaarde voor inzet op een treinstation Helvoirt is inmiddels opgestart. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan, starten we een regionale lobby om dit mogelijk te maken. Daarin zijn we wel reëel, er moet aantoonbaar meerwaarde zijn om die lobby daadwerkelijk op te starten.

Mobiliteitstransitie

Als gemeente Vught dragen we bij aan de mobiliteitstransitie. Niet door actief initiatieven op straat aan te bieden, maar wel om deze voor marktpartijen mogelijk te maken. Denk hierbij aan uitbreiding van de functies bij het station, waar deelfietsen de 'last mile' voor treinreizigers kunnen verbeteren. Maar bijvoorbeeld ook door in de woonwijken en bij het station deelauto's mogelijk te maken en pakket afhaalpunten op deze hubs mogelijk te maken. Vught denkt mee in het kader van regionale, maar ook lokale initiatieven. We denken daarbij aan de ontwikkeling van een mobiliteitshub bij het station en de realisatie van kleinere hubs in de woonwijken.

4.5 Samengevat

Onderstaande tabel vat de maatregelen uit dit hoofdstuk samen en kent deze een hoge, middel of lage prioriteit toe. Dit gebruiken we input bij het opstellen van het meerjarenuitvoeringsprogramma.

Maatregel	Prioriteit
<i>Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid</i>	
Infrastructuur: aanpak verkeersonveilige locaties: 1 Laagstraat 2 Loonsebaan 3 Esscheweg 4 Helvoirtseweg 5 Dokter Hillenlaan – Boxtelseweg	
Infrastructuur: Veilige inrichting hoofdfietsroutes: 6 Ringstructuur Vijverbosweg 7 Ringstructuur Laagstraat (relatie met maatregel 1) 8 Ringstructuur Loonsebaan (relatie met maatregel 2) 9 Fietsstraat Loeffplein – Aloysiuslaan – Theresialaan 10 Realisatie verbinding tussen snelfietsroutes naar Tilburg en 's-Hertogenbosch	
Infrastructuur: Aanpassing wegenstructuur: 11 Herinrichting Helvoirtseweg (relatie met maatregel 4) 12 Realisatie knip Maarten Trompstraat 13 Inrichting spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat	
Onderzoek: 14 Onderzoek naar schoolroutes (per kern)	

15 Onderzoek en verbeterplan fietsen op rotondes	
16 Onderzoek functioneren en verkeersveiligheid ringstructuur	
17 Verdiepend onderzoek alternatieve routes Helvoirt en Cromvoirt	
Handhaving:	
18 Handhaving door Boa's, op blauwe zone, verkeersgedrag fietsers en halen en brengen bij scholen	

Gedrag:	
19 Fietsstimuleringscampagne	
20 Werkgeversaanpak	
21 Aansluiten op gedragscampagnes verkeersveiligheid vanuit provincie en regio (campagnekalender)	
22 Permanente verkeerseducatie (BVL) voor basisscholen	
23 Verkeerseducatie voor middelbare scholen	
Parkeren	
24 Parkeerbeleid en -normen (langparkeren vrachtauto's, evaluatie blauwe zone, onderzoek fietsparkeren)	
25 Opstellen e-laadbeleid	
Verankering, monitoring en herijking	
26 Interne verankering	
27 Monitoring	
28 Herijking Mobiliteitsvisie	
Regio	
29 Deelname in regionale en provinciale overleggen	
30 Lobby voor behoud en versterking openbaar vervoer (Helvoirt en Cromvoirt)	
31 Anticiperen en meewerken aan initiatieven die passen binnen de mobiliteitstransitie (deelmobiliteit, hubs)	

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Kader Rijksinfra

Bijlage 2: Afwegingskader toepassen zebrapaden

Bijlage 3: Verkeersonveilige locaties

Bijlage 1

Kader Rijksinfra

Kader Rijksinfra

Zoals eerder beschreven werkt de gemeente samen met ProRail, Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Brabant aan grootschalige ingrepen in Vught. Het programma Rijkinfra bestaat uit het verdiept aanleggen van het spoor vanuit het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en ombouw van de N65. Deze maatregelen vormen een gezamenlijk kader voor deze Mobiliteitsvisie, deze bijlage geeft een toelichting op beide projecten.

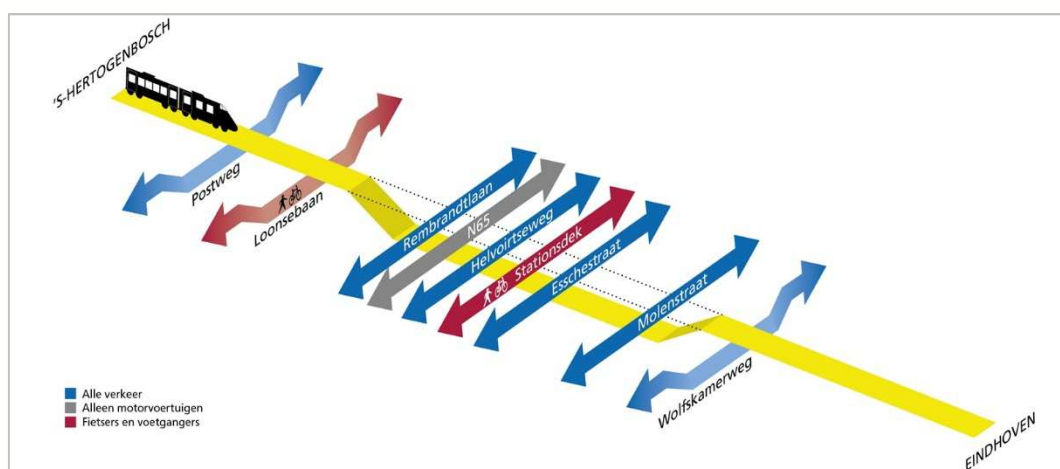
PHS

Het verdiept aanleggen van het spoor verbetert de spoorveiligheid, omdat gelijkvloerse oversteken komen te vervallen. Ook leidt dit tot een vermindering van de (visuele) barrièrewerking door het spoor en een verbetering van de leefbaarheid.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Noord-Brabant en gemeente Vught ondertekenden op 16 mei 2015 een bestuursovereenkomst. Deze bevat samengevat de volgende maatregelen en keuzes:

- een verdiepte ligging van het spoor vanaf de Loonsebaan tot aan de Wolfskamerweg
- de onderdoorgang Postweg blijft gehandhaafd
- een fietsonderdoorgang in de Loonsebaan
- de Rembrandtlaan(-Lekkerbeetjenlaan), N65, Helvoirtseweg, Esschestraat en Molenstraat kruisen het spoor ongelijkvloers middels een dek over het spoor
- de Wolfskamerweg kruist het spoor ongelijkvloers middels een onderdoorgang

De maatregelen zijn op dit moment (2022) in voorbereiding, onderstaande figuur geeft ze schematisch weer.



Aanpassingen PHS (bron: www.rijksinfravught.nl)

N65

Om de barrière van de N65 te verminderen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren pakken Rijkswaterstaat, provincie en gemeente de N65 aan. Daarbij bouwen zij het huidige tracé om naar het voorkeursalternatief plus (VKA+), voor zowel Vught als Helvoirt (voormalige gemeente Haaren). Het VKA+ voor de N65 bestaat uit de volgende bouwstenen:

- halve aansluiting van en naar Tilburg ter hoogte van de Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan, de N65 kruist hier verdiept
- ongelijkvloerse kruising Martinilaan – Bréautélaan, de N65 kruist hier ongelijkvloers (verdiept)
- ongelijkvloerse volledige aansluiting van de Boslaan – Vijverbosweg, met een verdiepte ligging van de N65
- halve aansluiting Groenewouddreef, voor de noordelijke rijbaan van de N65
- verschuiving overgang autosnelweg (A65) – autoweg (N65) in oostelijke richting, met een maximumsnelheid op de nieuwe N65 van 80 km/uur
- oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan handhaven

Onderstaande afbeelding toont de projectkaart voor de aanpassingen aan de N65. De projectkaart laat ook de natuurbrug tussen Vught en Helvoirt zien, een eco-passage bij het Helvoirts Broek en de fietstunnel Kreitestraat.

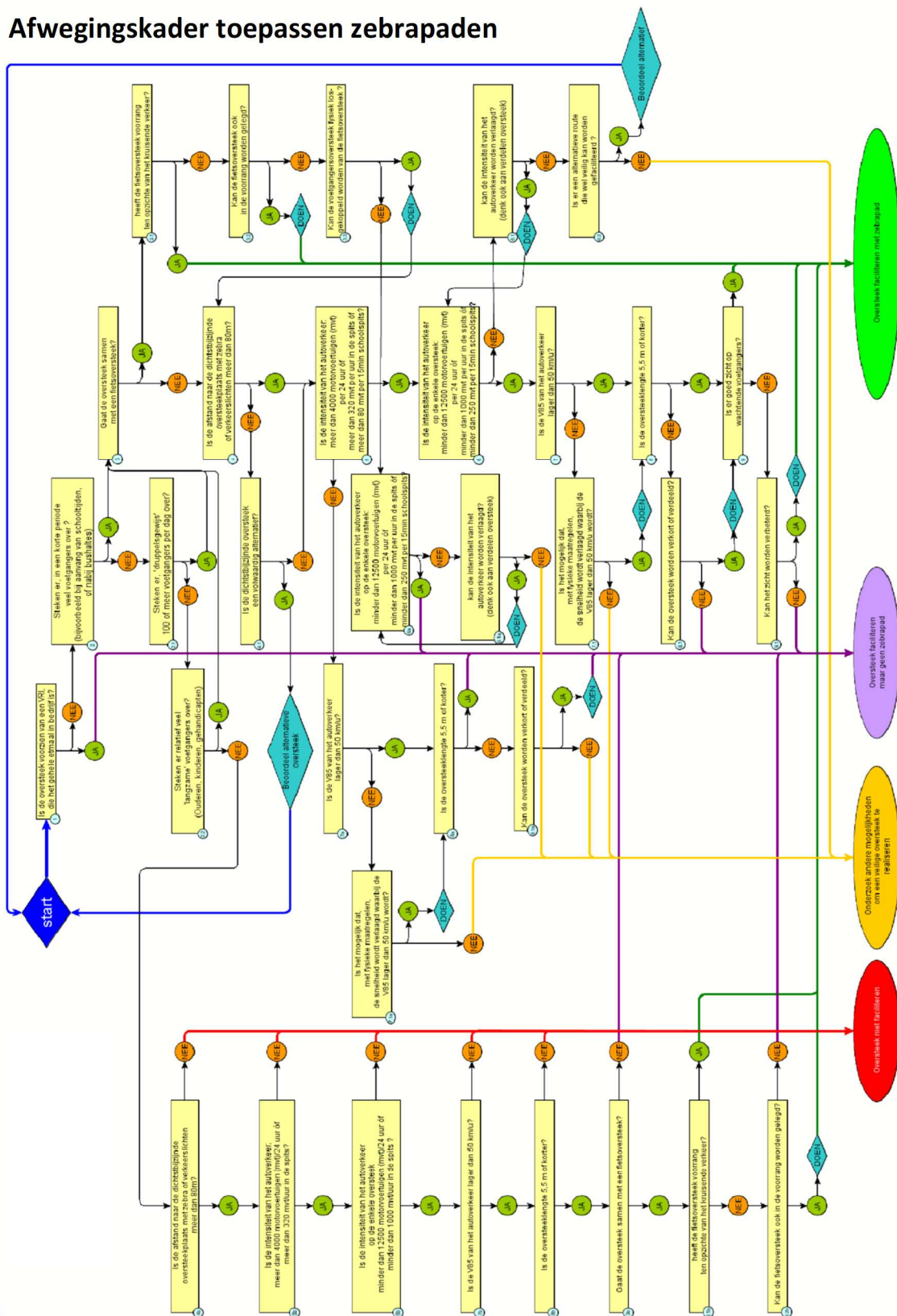


figuur 1: projectkaart N65 (bron: www.n65reconstructie.nl)

Bijlage 2

Afwegingskader toepassen zebrapaden

Afwegingskader toepassen zebrapaden



Bijlage 3

Verkeersonveilige locaties

Verkeersonveilige locaties

In deze bijlage beschrijven wij de input voor het beoordelen van verkeersonveilige locaties aan de hand van de diverse bronnen, nl.:

- SPV rapportage risico gestuurde aanpak
- klachten en meldingen
- input van mobiliteitsmakers

Al deze bronnen leiden tot een gewogen lijst met verkeersonveilige locaties.

SPV rapportage

Introductie: Risico gestuurd werken en het SPV 2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief, op basis van geregistreerde ongevallen) naar een risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risico gestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Bij voorkeur in de vorm van integrale maatregelpakketten, waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners.

Via het opstellen van deze maatregelpakketten (uitvoeringsagenda) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

Bovenstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop. Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk. Het eerste deel richt zich op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Afhankelijk van het documenttype worden de resultaten beschreven vanuit het perspectief van de gemeente of de provincie (die uiteraard ook met elkaar verweven zijn).

In deze bijlage focussen wij ons vooralsnog op het eerste deel, de risicoanalyse uit 2020 voor Vught, als input voor de gewogen verkeersonveilige locaties.

Risicothema's SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Het gaat om de volgende thema's:

- 1 Veilige infrastructuur
- 2 Heterogeniteit in het verkeer
- 3 Technologische ontwikkelingen
- 4 Kwetsbare verkeersdeelnemers
- 5 Onervaren verkeersdeelnemers
- 6 Rijden onder invloed
- 7 Snelheid in het verkeer
- 8 Afleiding in het verkeer
- 9 Verkeersovertreders

Samenvatting risicothema's Vught o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Vught. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit www.verkeersveiligheidsmonitor.nl en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in tabel 1.

Driehoek	Geprioriteerde risicothema's uit de gemeentelijke notitie
Mens	<i>Ouderen (60+) hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers en het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep blijft achter. Deze groep is relatief vaak betrokken bij ongevallen met de fiets en personenauto.</i>

Voertuig	<i>Fietzers en automobilisten met specifieke aandacht voor ouderen (60+) :</i> hebben een groot aandeel onder de slachtoffers. Ook de toename van personenauto's vraagt aandacht de komende tijd.
Weg	<i>30 en 50 km/u wegen :</i> hier valt het grootste aantal slachtoffers. Op 30 km/u wegen is ook het risicocijfer het hoogst.

tabel 1: conclusies m.b.t. de thema's uit voortraject

De notitie toont de volgende relevante risicothema's voor Vught, passend bij het SPV:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/uur wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, ouderen

Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, toetst de risicoanalyse of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

- 1 Bromfietsers, alsmede hun positie op de rijbaan
- 2 Kinderen 12-14 jaar op de fiets
- 3 16-17 jarige op de snor/bromfiets
- 4 Rijden onder invloed
- 5 Snelheid in het verkeer (30, 50 en 60 km/uur)
- 6 Afleiding in het verkeer
- 7 Verkeersovertreders

Vervolgens licht de SPV risicoanalyse voor de samengestelde set van risicothema's, uit de notitie en de aanvullende risicothema's (zoals hierboven genoemd), verder toe waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente. Daarna wordt voor de belangrijkste thema's aangegeven waar de verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Dit resulteert in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

Risicolocaties

De risicoanalyse benoemt de volgende risicolocaties in Vught:

Laagstraat: 50 km/u wegen (vormgeving + snelheid), ouderen, fiets

De Laagstraat is onderdeel van de westelijke randweg van Vught. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u, fietsers maken hier gebruik van de rijbaan. De fietsvoorziening krijgt hier dan ook een onvoldoende in de vormtoets. Ondanks de bochten en de 'gesloten' inrichting van de weg (door bomen langs de weg) wordt hier iets te hard gereden, de V85 is 59 km/u. Op de rotonde met de Parklaan zijn hier enkele ongevallen voorgevallen waarbij de fietser betrokken is. Op deze locatie, en ook elders op de Laagstraat, zijn regelmatig ouderen betrokken bij een ongeval (in een enkel geval met letsel).

Loonsebaan: 50 km/u wegen (snelheid), fiets, ouderen

De Loonsebaan is een belangrijke oost-west verbinding voor het noordelijke deel van Vught. Hoewel hier een maximumsnelheid van 50 km/u geldt, nodigt de lange rechtstand uit tot te hard rijden. De V85 is hier hoger dan 60 km/u. In vier gevallen zijn fietsers bij een ongeval op de Loonsebaan betrokken geweest. Ook ouderen waren drie keer betrokken.

Esscheweg: 30 en 60 km/u wegen (snelheid), ouderen, bromfiets

De Esscheweg is de zuidelijke ingang van de bebouwde kom van Vught. De komgrens ligt op behoorlijke afstand van de dichte bebouwing. Hier gaat de maximumsnelheid over van 60 naar 30 km/u. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom vinden veel snelheidsovertredingen plaats, de V85 ligt op meer dan 20 km/u boven de toegestane snelheid. Ongevallen vinden voornamelijk binnen de bebouwde kom plaats, waarbij letsel vooral veroorzaakt is bij ongevallen op de rotonde met de Hertoglaan. Bij ongevallen op de Esscheweg zijn drie ouderen (65+) betrokken geweest en tweemaal een bromfietser.

Rotonde Molenstraat - Industrieweg: 30 km/u wegen (snelheid), fiets, ouderen, bromfiets

Op de rotonde Molenstraat – Industrieweg is in de ongevallendata een cluster te zien. De kenmerken van deze ongevallen hangen samen met de belangrijkste risicothema's die in de analyse naar voren komen. De snelheid op de Industrieweg is hoog, de V85 loopt op tot 50 km/u in de 30 km/u-zone. De aanrijdsnelheid bij de rotonde is daarmee ook hoog. Op de rotonde leidden de ongevallen tot vier letselgevallen. Bij alle ongevallen waren drie fietsers betrokken en twee ouderen op de bromfiets. Doordat de fietsers op de rotonde ook gebruik maken van de rijbaan zijn ze voor automobilisten lastiger te zien bij het afslaan.

Deze rotonde is aandachtspunt in het kader van de ombouw van het spoor naar een verdiepte ligging en wordt vandaaruit al aangepakt.

Helvoirtseweg: 50 km/u wegen (vormgeving), fiets

De Helvoirtseweg is een 50 km/u weg in het centrum van Vught. Aan de weg bevinden zich diverse voorzieningen met verkeer aantrekkende werking. In één richting van de weg maken de fietsers gebruik van de rijbaan. De Helvoirtseweg scoort dan ook onvoldoende op de vormtoets voor fietspaden. Op de Helvoirtseweg vonden sinds 2014 drie ongevallen plaats met fietsers, waarvan één ook met dodelijke afloop. In de twee gevallen zonder dodelijke afloop waren ook 65+'ers betrokken.

Klachten en meldingen

Het meldsysteem van de gemeente geeft een diffuus beeld voor het aantal klachten en meldingen en is geen goede bron voor het samenstellen van een lijst met verkeersonveilige locaties. Veel klachten en meldingen zijn algemeen en gaan niet altijd over feitelijke onveilige situaties, maar betreffen vaak persoonlijke meningen en standpunten. Rekening houdend met alle ingekomen klachten en meldingen heeft de gemeente Vught een overzicht van locaties opgesteld. Deze lijst is gemaakt van veel gehoorde (subjectieve) klachten en meldingen, die betrekking hebben op verkeersonveilige locaties, die na beoordeling wel terecht bleken. Deze lijst heeft niet per definitie een relatie met het aantal verkeersongevallen.

Overzicht meest genoemde verkeersonveilige locaties op basis van klachten en meldingen:

- Dokter Hillenlaan – Boxtelseweg;
- Esscheweg, zuidelijke deel vanaf rotonde met Hertoglaan, waar het tweerichtingen fietspad eindigt;
- Rtonde Esscheweg- Martinilaan;
- Taalstraat.

Input van mobiliteitsmakers

Tijdens de vier participatieweken hebben de mobiliteitsmakers meegedacht over de Vughtse kijk op mobiliteit. Daarin zijn de volgende specifieke aandachtspunten benoemd:

- eenduidigheid rotondes (voor fietsers);
- voetgangersoversteekplaatsen (onder andere over de N65);
- zwaar verkeer door Helvoirt en Cromvoirt;
- complete en doorlopende fietsvoorzieningen (onder andere Loonsebaan en Deutersestraat);
- duidelijker maken komgrenzen in Helvoirt (aanpassing snelheid);
- Helvoirtseweg;
- Zorg voor inrichting van 30-zones die de snelheid ook daadwerkelijk afdwingen.

Prioriteit voor top 5 verkeersonveilige locaties

Wanneer we bovenstaande gegevens, deels objectief en deels subjectief, samenvoegen komen we tot de conclusie dat veel van de input van de mobiliteitsmakers is afgevangen met de visie en de daaruit volgende maatregelen. Om ze uit oogpunt van verkeersveiligheid terug te laten komen is dubbelop. Daarom komen we tot de volgende top 5 van aan te pakken verkeersonveilige locaties:

- 1 Laagstraat

- 2 Loonsebaan
- 3 Esscheweg
- 4 Helvoirtseweg
- 5 Dokter Hillenlaan – Buxtelseweg



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl