

[REDACTED]

Van: Marianne van Erp [REDACTED]
Verzonden: woensdag 9 november 2022 13:16
Aan: info@gemeentebelangenvught.nl; fractie@vught.vwd.nl; info@pvda-gl.nl;
info@vught.cda.nl; webmastervught@sp.nl; Joris Vrensen
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Inspraak mobiliteitsvisie 2035
Bijlagen: Zienswijze mobiliteitsvisie 2035.doc

Let op: Deze mail komt van buiten de gemeente Vught. Help mee om de gemeente Vught veilig te houden en denk na voordat je op een link klikt of een bijgevoegd bestand opent.

Geachte fracties,

Wij zien geen kans om aanstaande donderdag tijdens uw commissievergadering waarin de Mobiliteitsvisie 2035 aan de orde is in te spreken. Wij willen wel graag nog volgende onder uw aandacht brengen, ten vervolge op onze opmerkingen bij de concept-Mobiliteitsvisie die wij u op 15 september jl. deden toekomen.

1. Op pagina 44 wordt aangegeven wat het uit te voeren onderzoek naar de Vughtse wegenstructuur behelst. Hier wordt nu gemist een onderzoek zoals door uw raad gevraagd in de motie van 14 mei 2020 naar maatwerkoplossingen voor het totale wegennet om het verkeer zo optimaal mogelijk te spreiden. Zoals is gebleken uit het proces rondom het bestemmingsplan N65 en het spoorproject PHS Meteren-Boxtel zijn er vele straten waar er een enorme toename van verkeer zal zijn na realisatie van beide projecten. Dat geldt niet alleen voor de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat, maar ook voor de Lekkerbeetjenlaan, de Rembrandtlaan, de Postweg, de Loonsebaan, de Boslaan, Heikantstraat, Olmenlaan enz. Er is geen enkele aanwijzing dat er onderzoek zal worden gedaan naar een meer evenredige spreiding van verkeer of van oplossingen die de enorme toename van verkeer op straten zouden kunnen indammen, zoals inmiddels wel is afgedwongen door de Raad van State ten aanzien van de Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat.

Wij verzoeken u dringend om bovenstaand punt toe te voegen aan de Mobiliteitsvisie.

2. Er wordt een onderzoek voorzien naar doorstroming en verkeersveiligheid voor de voorgenomen ringstructuur. Leefbaarheid is bij vele onderdelen van de Mobiliteitsvisie een belangrijk gegeven en een belangrijk na te streven doel. In het onderzoek naar de voorgenomen ringstructuur ontbreekt helaas het element leefbaarheid: langs het overgrote deel van de ringstructuur wonen mensen, meestal relatief dicht op de weg. Is voor hun het onderwerp leefbaarheid niet belangrijk? Moet deze worden opgeofferd voor een al lang bestaand idee dat een ringstructuur voor Vught dé oplossing is? Een ringstructuur kan een oplossing zijn als er voldoende ruimte is om buiten bestaande bebouwing een ring aan te leggen, maar niet als die ring moet bestaan uit bestaande straten waar heel veel mensen aan wonen. Is bij de punten verkeersveiligheid en doorstroming bij de voorgenomen ringstructuur ook gedacht aan de bewoners die vanuit hun oprit of naar hun oprit toe zullen moeten wachten tot de stroom verkeer een mogelijkheid biedt? En dat een rij wachtende auto's achter een auto die een oprit op moet rijden slecht is voor de leefbaarheid, en de veiligheid en de doorstroming? Zoals we al eerder aangaven zijn er op veel onderdelen van de beoogde ringstructuur bovendien de nodige oversteken voor fietsers en voetgangers. Voor hun wordt de veiligheid op een zeer drukke zogenaamde ringweg bepaald niet verbeterd, laat staan dat een doorstroming van het verkeer wordt gediend.

Wij verzoeken u dringend om ook bij dit onderdeel van de nog te onderzoeken zaken het element leefbaarheid mee te laten nemen. En ook om de door ons weergegeven punten t.a.v verkeersveiligheid en doorstroming nadrukkelijk mee te laten nemen.

3. Monitoring en herijking: pagina 49

Onduidelijk blijft hoe monitoring en herijking bij een doorkijk van de uitvoeringsprojecten voor de komende vijf tot tien jaar zal kunnen leiden tot een effectieve aanpassing van maatregelen zoals die in de Mobiliteitsvisie zijn opgenomen (en grotendeels al bestaand beleid zijn) indien de onderzoeken er toe zouden leiden dat aanpassing nodig is. Dit zijn vage toezeggingen die niet getuigen van een oprechte ambitie om een groot aantal nu al gesignaleerde problemen op te lossen. Veel problemen zijn daarbij al langer bekend, maar er is kennelijk nog geen onderzoek gestart.

Wij verzoeken u dringend terzake om meer duidelijkheid te vragen en om meer spoed bij de te onderzoeken problemen.

Met vriendelijke groet,

namens vereniging Platform Vught Structureel

Marianne van Erp, secretaris

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:zienswijze mobiliteitsvisie 2035

Datum:Thu, 15 Sep 2022 16:10:44 +0200

Van:Marianne van Erp [REDACTED]

Aan:info@gemeentebelangenvught.nl, info@d66vught.nl, fractie@vught.vvd.nl, info@pvda-gl.nl, webmastervught@sp.nl, info@progressief-liberaal-vught.nl, info@vught.cda.nl

Geachte fracties,

bijgaand ter uwer informatie de zienswijze van vereniging Platform Vught Structureel op de concept Mobiliteitsvisie 2035 die op 1 december in uw raad zal worden behandeld.

Met vriendelijke groet,

Marianne van Erp, secretaris bestuur vereniging Platform Vught Structureel

Vereniging Platform Vught Structureel

Aan het gemeentebestuur van Vught

Betreft: zienswijze van vereniging Platform Vught Structureel op de concept Mobiliteitsvisie 2935

d.d. 15 september 2022

Geacht gemeentebestuur,

In onderstaande treft u aan de zienswijze van vereniging Platform Vught Structureel op de concept Mobiliteitsvisie 2035. De verwijzing naar de paginanummers betreft de pagina's van genoemd concept.

1. Op pagina 7 wordt verwezen naar de motie van de gemeenteraad getiteld "Verkeersonderzoek VVP" van 14 mei 2020 en de daarmee beoogde doelen. Een ervan is in het hele stuk niet terug te vinden, namelijk het mee nemen in het onderzoek van maatwerkoplossingen voor het totale wegennet om het verkeer zo optimaal mogelijk te kunnen spreiden. Dit is een wezenlijk onderdeel van de motie gezien de overwegingen die de motie inleiden.

2. Op pagina 8 wordt gesteld dat het in de motie gevraagde verkeersonderzoek al deels is uitgevoerd met een studie naar de Helvoirtseweg. Dat is gebeurd naar aanleiding van een uitspraak van de voorzieningenrechter in de procedure bij de Raad van State m.b.t. het bestemmingsplan N65. Hier zijn bewoners niet over geraadpleegd.

Verder wordt gesteld dat het gevraagde verkeersonderzoek als maatregel achteraf wordt uitgevoerd: wat wordt bedoeld met 'achteraf'? Is dat nadat de Mobiliteitsvisie is vastgesteld of nadat er uitspraak is gedaan in de procedures inzake N65 en PHS Meteren-Boxtel of nadat alle werkzaamheden m.b.t. deze projecten zijn afgerond? En wat als de objectieve toets aantoonde dat onderdelen van de Mobiliteitsvisie niet goed zijn?

De uitspraken in die procedures kunnen nog aanleiding zijn voor aanpassingen aan (de inrichting) van het wegennet in Vught.

3. Op pagina 13 e.v. wordt uitgebreid stil gestaan bij Leefbaar en Bereikbaar: openbaar vervoer wordt genoemd, maar er is weinig concrete aandacht voor promotie van beter openbaar vervoer voor bepaalde wijken en kernen, zoals Vught Noord en Cromvoirt. Er wordt wel aan gerefereerd bij de uitwerking van de visie, maar dat blijft vaag. Er blijven meer zaken te vaag, zoals de inzet op verbetering van voetpaden langs drukke straten of straten die veel drukker gaan worden.

4. Op pagina 16 wordt Participatie besproken. Veel aandacht gaat daarbij uit naar initiatieven van bewoners. Maar er dient ook aandacht te zijn voor initiatieven van de gemeente die in een zeer vroeg stadium met belanghebbende dienen te worden besproken. Dit is speerpuntbeleid

van het huidige college, maar wordt nog niet in alle gevallen daadwerkelijk uitgevoerd. Daar zou in deze visie wel aandacht aan mogen worden geschonken.

5. Op pagina 18 e.v. wordt de visie uitgewerkt: dat is veel oude wijn in nieuwe zakken, want het meeste staat ook al in het huidige VVP. Het blijft verbazing wekken dat er zo wordt ingezet op de ringstructuur om de woonwijken te ontzien: aan de ringstructuur wonen ook heel veel mensen; voor hun is veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid kennelijk minder van belang. (Een bizar voorbeeldje: uit de stukken die zijn overgelegd in de procedure inzake de N65 wordt tijdens de gemeente aangegeven dat de veiligheid van bijv. de Boslaan in de toekomstige situatie, dus als onderdeel van de ringstructuur, onder andere wordt gewaarborgd doordat in het midden van de straat een ononderbroken witte lijn zal komen. Omdat er zowat om de 15 tot 20 meter een uitrit van een huis ligt, waar de streep dus onderbroken moet worden, zal het meer een kwestie zijn van een onderbroken ononderbroken streep: is dat veilig?).

Daar komt bij dat de ringstructuur door vele verkeersdeelnemers overgestoken moet worden, bijvoorbeeld bij de kruisingen Vijverbosweg/Esscheweg, Wolfskamerweg/Brabantlaan en de Postweg/Poortlaan, met name ook door schooljeugd: geen veilige situatie. Postweg en Vijverbosweg zijn straten die door de rijksinfraprojecten veel drukker worden.

6. Op pagina 28 e.v. worden allerlei oplossingen weergegeven voor een duurzaam veilig en bereikbaar Vught: hier wordt niet gemist de oproep van de Raad voor onderzoek naar betere spreiding van verkeer, gezien de toename van verkeer in vele straten anders dan de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat. En hier is een caveat op zijn plaats voor de eventuele aanpassingen die nodig zouden kunnen zijn in het kader van de N65 en de PHS procedures.

7. In hoofdstukken 3 en 4 worden al vele oplossingsrichtingen aangegeven, dus in feite wordt al vooruit gelopen op de Mobiliteitsvisie en het nog grotendeels uit te voeren verkeersonderzoek. Wat zal nu nog dienen als objectieve toets voor de Mobiliteitsvisie, is dat alleen het door de Raad gevraagde verkeersonderzoek? En wat als daarin niet alle verzoeken van de Raad worden meegenomen? Zie overigens ook onze vraag onder 2 m.b.t. het tijdstip waarop het verkeersonderzoek zal worden uitgevoerd.

8. NB: in de recente publicatie op de website wijnvught.nl wordt aangegeven dat er vijf maatregelen op korte termijn zullen worden onderzocht. Drie van die maatregelen zien op de aanpak van verkeersonveilige locaties, op de veilige inrichting van hoofdfietsroutes en op het aanpassen van de wegenstructuur. Bij deze laatste wordt onder meer voorzien in een onderzoek naar het functioneren van de ringstructuur en het verbeteren van de wegenstructuur op enkele specifiek genoemde straten.

De vraag hierbij is hoe deze onderzoeken zijn te zien in het kader van de onderzoeken waaraan wij refereren onder punt 2 en punt 7. Zijn dit dezelfde onderzoeken? Wanneer vinden de diverse genoemde onderzoeken plaats? Hoe worden de bewoners als ervaringsdeskundigen hierbij betrokken? Ook dienstig voor deze onderzoeken kunnen zijn de diverse stukken die door bewoners zijn overgelegd in de procedure bij de Raad van State inzake het bestemmingsplan N65

9. Slotopmerkingen:

- de tekst van de visie is erg lang; een meer economisch taalgebruik en minder vage omschrijvingen en meer concrete conclusies/aanbevelingen zullen de leesbaarheid (en de zin van bewoners om het hele stuk te lezen) zeker bevorderen.

- het stuk lag de afgelopen acht weken ter inzage/ voor inspraak: dat was precies de vakantieperiode. Een weinig gelukkige timing. Waar er al zoveel uitstel in dit participatieproces is geweest, zou een betere timing voor dit onderdeel van het inspraakproces voor de hand hebben gelegen.

Met vriendelijke groet,

Vereniging Platform Structureel, voor deze:

F. P Schoot, voorzitter M.E.G. van Erp, secretaris



Email: info@vughtstructureel.nl