

ACCENT adviseurs



Bijlage 2: Participatie Mobiliteitsvisie Vught

Achtergrondinformatie

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Participatie Mobiliteitsvisie Vught
Auteur(s):	Bram Louwers en Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Vught
Projectnaam:	Mobiliteitsvisie Vught
Projectnummer:	21088
Datum:	11 oktober 2022
Status:	Definitief2 - ter besluitvorming
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

© 11 oktober 2022 Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Connect en Accent adviseurs 5

2.1 Participatieweek per fase 5
2.2 Inhoud en proces 6
2.3 Terugblik op participatieproces 7

3 Resultaten 8

3.1 Eerste participatieweek 8
3.2 Tweede participatieweek 9
3.3 Derde participatieweek 10
3.4 Vierde participatieweek 11

Bijlagen

Bijlage 1: Scenario's derde participatieweek

1 Inleiding

Actualisatie en participatie mobiliteitsbeleid

De gemeente Vught actualiseerde haar mobiliteitsbeleid in 2018/2019 al op de kaders van Rijksinfra. Maar daarnaast vroegen ook de andere delen van het toenmalige Verkeers- en Vervoers Plan (VVP) om een actualisatie. De gemeente zette voor deze actualisatie zwaar in op participatie.

Motie

Het doel was om samen met belanghebbenden het nieuw beleid vorm te geven en te komen tot een breed gedragen Mobiliteitsvisie. De gemeenteraad van Vught nam op 14 mei 2020 een motie aan welke onder andere pleitte voor een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces rondom de actualisatie van het VVP. Het in dit document beschreven, uitgebreide participatieproces vormt daarmee de basis van de Mobiliteitsvisie 2035.

Naslag participatie

Dit document vormt een naslagwerk voor wat de samenwerking en het proces van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie betreft. Na dit inleidende hoofdstuk geeft het volgende hoofdstuk inzicht in de samenwerking tussen Connect en Accent adviseurs en het doorlopen proces. Daarna vat hoofdstuk drie de opgehaalde resultaten van de participatieweken samen.

2 Connect en Accent adviseurs

Connect verzorgde de uitvoering van de participatie, Accent adviseurs de verkeerskundig inhoudelijke advisering van het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Beide partijen stelden gezamenlijk een 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

2.1 Participatieweek per fase

Elke inhoudelijke fase kent één intensieve participatieweek, daarin spreken verschillende Mobiliteitsmakers (belanghebbenden) met elkaar, de gemeente en de adviseurs over mobiliteit in Vught. Eén intensieve week leidt tot een bewuste bundeling van energie, als in een snelkookpan.

Daarnaast was het ook altijd mogelijk om via het platform www.wijinvught.nl input te geven op besproken thema's van de Mobiliteitsvisie. Dit platform stelde iedere inwoner van en belanghebbende binnen de gemeente Vught in de gelegenheid om Mobiliteitsmaker te zijn en inbreng te geven.

Na iedere week koppelden we de resultaten van de betreffende week terug naar de Mobiliteitsmakers. Deze informatie was ook beschikbaar via het genoemde platform. Ook de gemeenteraad informeerden wij actief over de bevindingen en het vervolg.

Eerste participatieweek

De allereerste participatieweek vond eind november 2021 plaats. De week startte het proces met vier inhoudelijke bijeenkomsten op maandagmiddag, maandagavond, dinsdagavond, woensdagavond en een inloopmoment op donderdagmiddag. Gevolgd door een inspiratiesessie op vrijdag, door Thalia Verkade, schrijfster van het boek 'Het recht van de snelste'. De eerste participatieweek vond plaats bij de afdeling Beheer Openbare Ruimte in Vught.

Tweede participatieweek

De tweede week vond online plaats vanwege restricties rondom Corona. Begin februari 2022 organiseerden we drie inhoudelijke bijeenkomsten op maandagmiddag, maandagavond en dinsdagavond, gevolgd door een digitaal inloopspreekuur op donderdagmiddag.

Derde participatieweek

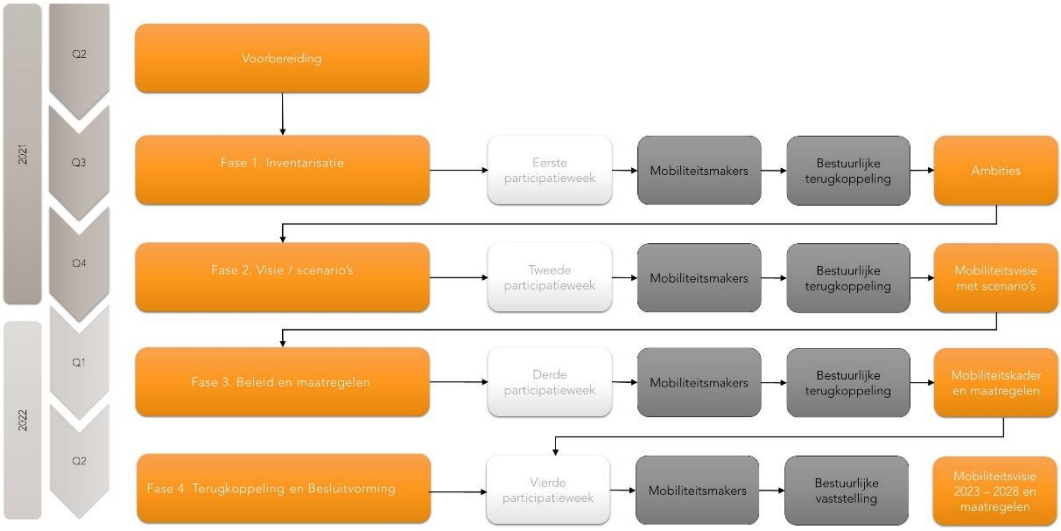
De derde week organiseerden we in het HelvoirThuis in de tweede week van april 2022. Deze week zagen we de Mobiliteitsmakers fysiek op maandagavond en woensdagavond. Daarnaast organiseerden we wederom een digitaal inloopspreekuur op donderdagmiddag.

Vierde participatieweek

Voorafgaand aan de vierde participatieweek is de concept Mobiliteitsvisie ter inzage gelegd en is de Mobiliteitsmakers de mogelijkheid tot een 1-op-1 gesprek geboden.
De vierde en laatste week kwamen de Mobiliteitsmakers bij elkaar in Cromvoirt, dit was in de week van 12 september 2022. Deze week viel samen met de laatste week van de ter inzage legging van de Mobiliteitsvisie.

2.2 Inhoud en proces

Onderstaande schema vat de participatieweken, de bijbehorende aanpak en de beoogde resultaten samen. Onderstaande figuur 1 laat die zien.



figuur 1: schema Mobiliteitsvisie Vught

2.3 Terugblik op participatieproces

Een participatieproces gaat met vallen en opstaan. We kijken gezamenlijk terug op een leuk en leerzaam participatietraject voor de Mobiliteitsvisie. Een proces waarbij we veel inzichten hebben opgehaald, maar waarbij ook niet altijd alles goed ging. Zo sloot bijvoorbeeld het abstractieniveau van de werksessies niet altijd volledig aan bij de verwachtingen van de Mobiliteitsmakers. Dat vraagt wellicht om het (deels) anders inrichten van de werksessies en/of meer inzet op verwachtingenmanagement. Dit is iets dat we als les en verbeterpunt meenemen voor volgende trajecten.

Samen met de gemeente, kijken Accent adviseurs en Connect positief terug op de participatie rondom de Mobiliteitsvisie. Zeker tijdens de participatieweken was het onze ervaring dat de Mobiliteitsmakers, los van individuele standpunten over de inhoud van de visie zelf, over het algemeen tevreden waren. En daarmee bedoelen we de wijze van input verzamelen en de vorm en presentatie van de bijeenkomsten zelf. Deze ervaring wordt onderschreven door de positieve reacties op de evaluatievragen, na afloop van elke werksessie.

Uit enkele ingediende inspraakreacties blijkt overigens dat niet alle Mobiliteitsmakers de participatie als voldoende hebben ervaren. Maar ook deze reacties geven ons handvatten om het een volgende keer nog beter te doen en de geleerde lessen toe te passen bij toekomstige participatieprocessen.

3 Resultaten

Iedere participatie week leverde een bijdrage aan de totstandkoming van voorliggende Vughtse Mobiliteitsvisie.

3.1 Eerste participatieweek

Aan de hand van vier thema's haalden we de eerste participatieweek diverse aandachts- en knelpunten op. Daarbij maakten we onderscheid naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De Mobiliteitsmakers gaven aan pro-actief aan de slag te willen, met gemeente brede aandacht. Toen viel al op dat de Mobiliteitsmakers progressief dachten. Zij zetten vooral in op de fiets en lopen. Ook zagen zij selectieve wegen voor autoverkeer, duurzaamheid en smart mobility oplossingen als kans. Daarnaast spraken zij wel hun zorg uit over de leefbaarheid in de gemeente.

Samengevat leidde de eerste participatieweek tot de volgende bevindingen en aandachtpunten voor vervolg:

- dorps karakter behouden
- groen behouden en toevoegen
- meer ruimte voor fiets en lopen
- de auto niet vergeten
- deelmobiliteit
- vrachtverkeer veroorzaakt overlast
- hoog ambitieniveau rondom geluid en fijnstof
- gebiedsgerichte aanpak, integrale visie
- technologie zal ook bijdragen
- infrastructureel, maar zeker ook mensgericht

3.2 Tweede participatieweek

De inzichten van de eerste participatieweek leidden tot vier belangrijke thema's voor de Mobiliteitsvisie, namelijk:

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

De tweede participatieweek ging inhoudelijk in op de eerste drie thema's, daarbij benoemden Mobiliteitsmakers projecten die daarbij belangrijk waren. Het laatste thema betreft de aanpak volgens het participatietraject en interne en externe samenwerking bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Voor de discussie en het ophalen van projecten werkten we deze week met een digitaal 'whiteboard' en online vergaderingen.

Van de drie thema's kozen de Mobiliteitsmakers 'verkeersveiligheid' als belangrijkste thema. Samengevat kwam per thema de volgende gewenste inzet op projecten naar voren:

Leefbaar bereikbaar

- Ontvlechten: wegen voor auto óf voor fiets (in Vught);
- Zwaar verkeer buiten de dorpen afwikkelen (genoemde voorbeelden: EBI-weg, randweg-Helvoirt, opwaarderen Gementweg-Kampdijklaanbrug, route via Schepenstraat-Loverensestraat-Oude Loonsebaan, route Kruishoeveweg langs spoor richting Torenstraat);
- Voorkom verplaatsing van probleem (door plannen N65);
- Zorg voor eenduidigheid en consistentie bij inrichting van wegen en structuren;
- Inzetten op gedragsverandering (fiets voor de korte afstand);
- STOMP-principe toepassen (bij duurzame gebiedsontwikkeling kijk je eerst naar Stappen en vervolgens naar Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte naar de Particuliere auto);
- Groen mag ten koste gaan van goede voorzieningen voor lopen en fiets (Helvoirt, Cromvoirt en Vught-Noord).

Actief verkeersveilig

- Scheiding van typen verkeer;
- Beter afdwingen van de maximum snelheid (30-zones, maar ook buiten de kom bij landbouwverkeer en fietsers);
- Standaard 30 binnen de gehele bebouwde kom (landelijk beleid);
- Aandacht voor effecten Rijksinfra (eindsituatie én bouwperiode);
- Fietsers op rotondes (o.a. Hertoglaan en bij de Shell);

Duurzaam Groen

- Elektriciteitsnetwerk moet al dat laden aankunnen. Lichtmasten met laadpunt;
- Deelmobiliteit groei langzaam, lange adem! Maak afspraken over plaatsen deelscooters;
- Stimuleren actieve vormen van mobiliteit (dus lopen en fietsen);
- Station Helvoirt wordt positief gevonden;
- Lage parkeernormen hanteren;
- Hubs met pick-up point pakketjes en boodschappen.

3.3 Derde participatieweek

In de derde week presenteerden wij drie uiteenlopende mobiliteitsscenario's met bijhorende maatregelen aan de Mobiliteitsmakers, namelijk 'Droomwereld eigen kracht', 'Droomwereld gedeelde kracht' en 'Droomwereld motorkracht'.

In de eerste droomwereld 'Eigen kracht' zet Vught vooral in op lopen en fietsen, autovrije winkelgebieden en nadrukkelijk veel ruimte voor langzaam verkeer. In de tweede droomwereld 'Gedeelde kracht' verschoof het accent naar openbaar vervoer, hubs met fietsenstallingen, parkeerplaatsen en deelmobiliteit en pick-up points voor pakketten en boodschappen. De laatste droomwereld 'motorkracht' zette ten slotte in op goede autobereikbaarheid door het toepassen van rondwegen om Cromvoirt en Helvoirt, het weren van vrachtverkeer, een duidelijke ringstructuur in Vught, scheiding tussen auto en fiets en een goede parkeersituatie met laadmogelijkheden. Zie bijlage 1 voor een uitgebreidere beschrijving van de scenario's en bijhorende maatregelen.

De Mobiliteitsmakers kozen bij grote meerderheid voor 'Droomwereld eigen kracht' als vertrekpunt en meest richtinggevend voor de Mobiliteitsvisie.

Aanvullend gaven de Mobiliteitsmakers, zowel tijdens de participatieweek als later via het platform, aan welke maatregelen zij het belangrijkste vonden. Dat mochten ook maatregelen zijn uit een ander scenario dan waarvoor zij eerder de voorkeur uitspraken. Daaruit komen in eerste instantie toch veel maatregelen uit droombeeld eigen kracht. Twee maatregelen uit het droombeeld motorkracht kwamen ook echter ook veelvuldig terug: rondwegen rond Cromvoirt en Helvoirt en het scheiden van auto en fiets. Deze voorkeuren vormen input voor de verdere uitwerking.

De Mobiliteitsvisie moet natuurlijk uiteindelijk een juiste mix bevatten van de drie droomwerelden.

Maar binnen de uitwerking moeten we ons realiseren dat aspecten uit de andere scenario's niet achterwege kunnen blijven. Zo hebben de Vughtse inwoners niet 'morgen' al de auto weggedaan en gekozen voor een andere manier van reizen. Om te komen tot inrichting van Vught volgens scenario eigen kracht moeten we stap voor stap realiseren. Dus de bereikbaarheid voor de auto blijft de komende periode op bepaalde wegen belangrijk. Ook beschikbare alternatieven voor de auto zijn een randvoorwaarde om minder met de auto te (kunnen) reizen.

Waarbij in ieder geval de gewenste aandacht voor fietsen en lopen een prominente plek moet krijgen in het Vughtse verkeersbeleid, dus inzet op goede loop- en fietsvoorzieningen. Verder staat Vught ook open voor innovatief openbaar vervoer, waarbij de mobiliteitstransitie een katalysator is. Vught volgt de ontwikkelingen hier (en is niet leidend). We willen in Vught het openbaar vervoerniveau handhaven en voor Cromvoirt en Vught verbeteren. En de prominente plek voor de auto vormt bij inrichting van woonstraten niet het uitgangspunt. Maar die ruimte moet er wel blijven. Zeker op de korte termijn nog. We zoeken daarbij naar een goede balans in de openbare ruimte.

3.4 Vierde participatieweek

Voor de zomervakantieperiode is de concept 'Mobiliteitsvisie 2035' ter inzage gelegd. Daarover is uitgebreid gecommuniceerd via de gebruikelijke mediakanalen. De Mobiliteitsmakers informeerden we via de mail. Iedereen die hier interesse in had, kon de Mobiliteitsvisie downloaden van het platform. Voor een inhoudelijke toelichting op de Mobiliteitsvisie boden we de mogelijkheid tot het voeren van een 1-op-1 gesprek.

De vierde participatieweek bespraken we de concept Mobiliteitsvisie tijdens een informatieve bijeenkomst en prioriteerden we de benoemde acties en maatregelen.

Reacties concept 'Mobiliteitsvisie 2035'

Tijdens de participatieweek kregen we teruggekoppeld dat de Mobiliteitsvisie over het algemeen positief wordt beoordeeld. Het beschikbaar stellen van het concept maakte veel duidelijk. Sommige Mobiliteitsmakers gaven aan dat de acties en maatregelen verdergaand mochten zijn. Daar stond tegenover dat anderen juist een meer afwachtende houding hadden.

Duidelijk is dat nu de eerste stappen gezet gaan worden op realisatie van de Mobiliteitsvisie. Dat betekent dat we vanuit de gedachte met inzet op actieve vervoerswijzen daar meer ruimte voor moet komen. Dat doen we door die ruimte te maken. En dat vraagt om maatregelen, juist ook voor het gemotoriseerde verkeer. Er moet immers letterlijk fysiek buiten op straat meer ruimte komen voor lopen en fietsen.

Hoe snel dat gaat is afhankelijk van het beschikbaar kunnen krijgen van alternatieven voor de auto. Initiatieven moeten in de gemeente Vught een plek krijgen. Maar belangrijke nog, de inwoners moeten die initiatieven gaan gebruiken. Om daarmee minder ruimte te hoeven geven aan de auto en die ruimte om te vormen naar fietsen en lopen. We hebben aangegeven dat dit een cyclisch proces is. Dat kost tijd. Om te kunnen omschakelen en om de ruimte anders in te kunnen richten.

De Mobiliteitsmakers willen daar voortvarend mee aan de slag. Een positieve reactie. Zij vroegen dan ook om een actieve rol van de gemeente, bijvoorbeeld bij het initiëren van deelmobiliteit voor Vught, al dan niet in combinatie met (mobiliteits)hubs.

Prioritering acties en maatregelen

In de Mobiliteitsvisie hebben we maatregelen en acties benoemd. De Mobiliteitsmakers werden na een toelichting op de Mobiliteitsvisie gevraagd 21 maatregelen te prioriteren. Deze konden gescoord worden met prioriteiten hoog, middel en laag. Prioriteit 'hoog' mocht maximaal vijf keer worden toegekend, 'middel' 10 keer en 'laag' werd automatisch aan de resterende maatregelen toegewezen.

We hebben in totaal van 75 Mobiliteitsmakers een prioritering ontvangen, deels tijdens de bijeenkomst en deels via het platform www.wijinvught.nl. Deze hebben we onderling gescoord door maatregelen met een hoge prioriteit drie keer mee te rekenen, prioriteit middel twee keer en een lage prioriteit één keer. Daaruit volgt de prioritering uit tabel 1.

Prioriteit 19-9-2022	Hoog (# * 3)	Middel (# * 2)	Laag (# * 1)	Totaal score	Vertaling
Fietsen op rotondes	111	34	21	166	Hoge prioriteit (>140)
Schoolroutes	105	40	20	165	Hoge prioriteit (>140)
D – Helvoirtseweg	108	18	30	156	Hoge prioriteit (>140)
G – Loeffplein – Aloysiuslaan – Theresialaan	84	28	33	145	Hoge prioriteit (>140)
J – Ringstructuur	57	42	35	134	Gemiddelde prioriteit (120-140)
K – Helvoirt en Cromvoirt	72	22	40	134	Gemiddelde prioriteit (120-140)
Verbinding snelfietsroutesTilburg en Den Bosch	54	40	37	131	Gemiddelde prioriteit (120-140)
H – Maarten Trompstraat	69	14	45	128	Gemiddelde prioriteit (120-140)
C – Esscheweg	51	36	40	127	Gemiddelde prioriteit (120-140)
I – Esschestraat – Sint Elisabethstraat	45	42	39	126	Gemiddelde prioriteit (120-140)
F – Vijverbosweg	36	38	44	118	Lage prioriteit (<120)
Fietsstimuleringscampagne	24	54	40	118	Lage prioriteit (<120)
Permanente verkeerseducatie	24	48	43	115	Lage prioriteit (<120)
Handhaving door BOA's	30	36	47	113	Lage prioriteit (<120)
A – Laagstraat	24	34	50	108	Lage prioriteit (<120)
E – Dokter Hillenlaan – Boxtelseweg	21	34	51	106	Lage prioriteit (<120)
Parkeren	21	34	51	106	Lage prioriteit (<120)
Elektrisch laden	15	40	50	105	Lage prioriteit (<120)
Gedragscampagnes verkeersveiligheid provincie en regio	27	24	54	105	Lage prioriteit (<120)
B – Loonsebaan	18	34	52	104	Lage prioriteit (<120)
Werkgeversaanpak	15	20	60	95	Lage prioriteit (<120)

tabel 1: prioritering acties en maatregelen Mobiliteitsmakers in de vierde participatieweek

Bovenstaande geeft richting aan de prioritering van het college, zoals vermeld in het raadsvoorstel voor vaststelling van de Mobiliteitsvisie. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie verwerken we de infrastructurele maatregelen in het Vughtse integrale uitvoeringsprogramma openbare ruimte.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Scenario's derde participatieweek

Bijlage 1

Scenario's derde participatieweek

Scenario 1: droomwereld Eigen kracht

"Je stapt je voordeur uit en geniet van de rust om je heen. Je ziet spelende kinderen in het speeltuintje aan de overkant en ademt frisse en schone lucht in. Je denkt bij jezelf: "Heb ik zin om een stukje te lopen, of is de fiets iets makkelijker om meteen een kleine boodschap te kunnen doen?" Hoe dan ook ben je zo op de plek van bestemming. De winkel, het terras, de sportclub, school en het park liggen allemaal op 10 minuten afstand van je huis."

In Vught hebben we de ambitie om ons steeds meer lopend en fietsend verplaatsen. We werken nu al vaker thuis en zijn graag buiten. In de groene gemeente Vught zijn straks de meeste voorzieningen, zoals winkels, horeca, sport, onderwijs, cultuur en groen, binnen 10 minuten bereikbaar. Minder ver reizen betekent dat we gemakkelijker kunnen lopen of fietsen. Dit scenario zet dan ook vol in op het stimuleren en faciliteren van die actieve vervoerswijzen.

Lopen en fietsen en natuurlijk ook wat vaker met het openbaar vervoer en deelvervoer zorgt voor een gezond Vught. Minder (vaak) met de auto leidt immers tot een gezonde toekomst en aantrekkelijke openbare ruimte. Anders reizen is gezond voor jezelf en je omgeving. Het zorgt voor schonere lucht, weinig geluidsoverlast, laag energieverbruik en hoge verkeersveiligheid. Straten worden groener. Hierdoor blijft het in de zomer koeler. En omdat alles lopend of met de fiets makkelijker bereikbaar is, bewegen we meer!

In dit scenario zetten we daarom in op meer ruimte voor groen en spelen, lopen, fietsen en verblijven. We maken de openbare ruimte aantrekkelijker door te zorgen voor minder parkeerplekken voor auto's op straat en door de wegen meer erfachtig in te richten is er meer ruimte voor de fiets. Je auto parkeer je aan de rand van Vught of het winkelgebied. Voor je fiets is er ruimte in één van de fietsenstallingen. De ruimte die ontstaat, gebruiken we voor groen en lopen, fietsen, verblijven en spelen.

Het fietsen over langere afstanden maken we prettiger door aan te sluiten op het regionaal fietsnetwerk met ruimere (snel-)fietspaden en meerdere routes om te kiezen. Daarmee komt ook Den Bosch een stuk dichterbij met de fiets.

Mobiliteitsmakers van Vught

Scenario 1

Droomwereld eigen kracht



















www.wijinvught.nl/mobiliteitsvisie

#mobiliteitsmakers2035

Scenario 2: droomwereld Gedeelde kracht

"Tegen een uur of drie stap je met je verse koffie in de hand de trein in naar huis. Een perfect moment om nog wat mails te beantwoorden, die podcast nog even te luisteren of te genieten van de omgeving die passeert. Vandaag heb je overleg gehad op kantoor, maar vanmiddag werk je thuis verder. Je reist bewust buiten de spits om drukte te voorkomen. In de trein bedenk je bij jezelf: "Pak ik de deelfiets zo meteen, of loop ik naar huis?" Het is tenslotte maar een stukje, want woningen worden gebouwd daar waar het openbaar vervoer dichtbij is."

Vught wil een dorp zijn waarin verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Daarom geven we voorrang aan openbaar vervoer en deelmobiliteit. We zetten in op duurzame en innovatieve vervoermiddelen en - vervoersconcepten. Duurzame vervoersmiddelen nemen minder ruimte in beslag. Daardoor is er meer ruimte voor groen en plekken om te spelen. Ook zorgen duurzame vervoermiddelen voor minder geluidsoverlast, minder uitstoot, minder drukte en voor minder verkeersonveiligheid.

De ambitie is dat we in Vught gezond en prettig wonen, werken èn reizen. We werken vaker thuis en reizen meer buiten de spits. Meer goede routes naar je bestemming maken openbaar vervoer en deelmobiliteit aantrekkelijker en deze stimuleren natuurlijk ook lopen en fietsen. Bijvoorbeeld als voor- en natransport. Minder (vaak) met de auto en buiten de spits reizen leidt ons bovendien naar een gezonde toekomst. Door in te zetten op openbaar vervoer en deelvervoer, lopen en fietsen kiezen we ook voor de gezondheid van de inwoners van Vught.

In het kader van Rijksinfra werken we al aan betere treinverbindingen. Daarnaast zetten we in op een treinstation in Helvoirt. Anticiperend op de mobiliteitstransitie ontwikkelen we dorpshubs met bijhorende en ondersteunende faciliteiten. We zorgen voor voldoende voorzieningen, bijvoorbeeld om je fiets of auto te stallen. Maar denk ook aan het faciliteren van deelmobiliteit of de mogelijkheid om over te stappen op ander vervoer. We staan als gemeente open voor innovatieve mobiliteitsconcepten. Zo zien we kansen om het concept van liften en samen rijden toe te voegen als extra onderdeel van het mobiliteitssysteem van auto, fiets en openbaar vervoer. Bevoorrading vindt plaats via een centrale hub, van waaruit goederen met kleine elektrische voertuigen naar de winkels en bedrijven gebracht worden.

Verder bouwen we nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen bij bestaande en nieuwe knooppunten in het OV-netwerk. Hierdoor hoeven mensen minder (ver) te reizen. En samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de gemeente Vught moedigen we inwoners en bezoekers aan om (als het mogelijk is) niet te reizen, op een ander tijdstip te reizen en/of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route).

Mobiliteitsmakers van Vught

Scenario 2

Droomwereld gedeelde kracht



















www.wijinvught.nl/mobiliteitsvisie

#mobiliteitsmakers2035

Scenario 3: droomwereld Motorkracht

"Al staande op de parkeerplaats tegenover je huis, plug je de stekker van je elektrische auto in. Wat is het toch heerlijk dat er zo dichtbij een laadpaal is. Je bent onderweg naar huis over de ring van Vught gereden en ondanks de spits heb je geen minuut stilgestaan. Dat komt vooral doordat de wegen zo efficiënt zijn ingericht en de fietsers bijna overal hun eigen veilige fietsroute hebben. Al lopend naar de voordeur kijk je de straat nog even in en je denkt bij jezelf: "Wat ben ik blij dat de vrachtwagens hier niet meer door rijden."

De gemeente Vught wil dat uw straat en onze dorpen en kernen aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor iedereen. Verkeersveiligheid vinden we het meest belangrijk, maar doorstroming en ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer (auto's en vrachtauto's) zien we als een belangrijke randvoorwaarde. Daarvoor ontvlechten we die routes van langzaam verkeer.

We verwachten dat Vught nog gaat groeien. Voor een gezonde groei is het nodig om de ontsluiting van nieuwe wijken goed te organiseren. Nieuwe woningbouwontwikkelingen voorzien we daarom van een heldere structuur en een eenduidige inrichting. Deze vinden plaats kort bij aansluitingen op het hoofdwegennet. Ook zorgen we voor parkeernormen op maat die rechtdoen aan de parkeerbehoefte.

Om de groei van de mobiliteit op te vangen zorgen we voor een goede netwerkstructuur. De werkzaamheden rond de N65 en het spoor (Rijksinfra) vormen hiervoor de basis. Daarnaast zetten we in op het optimaliseren van functie, gebruik en vormgeving van de Vughtse wegen. We geven daarbij prioriteit aan het verbeteren van de ringstructuur van Vught. Het ontvlechten van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer maakt daar onderdeel van uit. Dit is goed voor de verkeersveiligheid van fietsers en voor de doorstroming van het verkeer, zowel voor auto als fiets.

Vrachtverkeer zorgt voor overlast in Cromvoirt en Helvoirt en tast de leefbaarheid aan. Doorgaand vrachtverkeer zien we liever niet. Vrachtverkeer met een bestemming kunnen en willen we niet onnodig hinderen. We zoeken daarom naar manieren waarop we de bereikbaarheid behouden, maar tegelijkertijd de leefbaarheid verbeteren. We zetten daarom in op rondwegen bij Cromvoirt en Helvoirt, dit doen we door bestaande wegen buiten de kom op te waarderen. Flankerend zetten we in op vrachtwagenverboden, al dan niet met uitzondering van bestemmingsverkeer, en/of een knip in de doorgaande route om het gewenste gedrag af te dwingen.

Door de weg slim in te richten en dynamisch verkeersmanagement, zoals slimme verkeerslichten, kunnen we het verkeer sturen en doseren. We zijn volgend op marktpartijen voor de realisatie van de mobiliteitstransitie. Vught is immers een forensengemeenten met grote autobehoefte. Het is niet ons doel om deze autobehoefte voor de toekomst volledig los te laten. Wel zien we kansen in het stimuleren van elektrisch vervoer en het stimuleren en wellicht zelfs faciliteren van deelauto's. Dit doen we onder andere door te voorzien in voldoende laadpalen. Daarbij hanteren we het principe 'paal volgt aanvraag'.

Mobiliteitsmakers van Vught

Scenario 3

Droomwereld motorkracht



















www.wijinvught.nl/mobiliteitsvisie

#mobiliteitsmakers2035



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 - 3030095
I accentadviseurs.nl