



BA

Bijlage 3: Inspraak Mobiliteitsvisie 2035

Reactienota

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Inspraak Mobiliteitsvisie 2035
Auteur(s):	Bram Louwers en Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Vught
Projectnaam:	Mobiliteitsvisie 2035 Gemeente Vught
Projectnummer:	21088
Datum:	11 oktober 2022
Status:	Definitief2 - ter besluitvorming
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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Inspraak	5
2.1	Inspraak onderdelen	5
2.2	Inspraak samengevat	6
3	Ontvangen reacties	9
3.1	Schriftelijke inspraakreacties	9
3.2	1-op-1 gesprekken	56
3.3	Interne reacties	69
3.4	Vierde participatieweek	69

1 Inleiding

Actualisatie beleid

Het Verkeers- en VervoersPlan (VVP) van de gemeente Vught geeft sinds 2013 richting aan het verkeersbeleid van de gemeente. Het VVP richtte zich op de periode tot 2018. De gemeente Vught actualiseerde het plan in 2018/2019 op de beleidskeuzes vanuit Rijksinfra, waarbij het dus gaat om de N65 en de verdiepte ligging van het spoor (PHS, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). Naast Rijksinfra vroegen ook andere delen van het VVP om actualisatie. Dit is opgepakt door opdracht te verlenen voor het opstellen van een 'Mobiliteitsvisie 2035' voor de gemeente Vught.

Het grootste verschil tussen het oude VVP en de nieuwe Mobiliteitsvisie is dat we verder de toekomst inkijken. Zo kunnen we ons beter voorbereiden op trends en ontwikkelingen. We hebben ambities voor de korte en lange termijn. En omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens, werken we samen met onze burens en onze regio.

De Mobiliteitsvisie vormt een beleidskader voor beslissingen over toekomstige vraagstukken en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Een concept van de Mobiliteitsvisie is afgelopen zomer ter inzage gelegd. Voorliggende reactienota beschrijft de ontvangen inspraakreacties en de reactie van de gemeente Vught daarop.

Proces en planning

Via een uitgebreid participatieproces kwam de Mobiliteitsvisie 2035 tot stand. Tijdens vier participatieweken hebben we goed geluisterd naar een enthousiaste groep Mobiliteitsmakers, over wat er allemaal speelt en leeft op het gebied van verkeer en mobiliteit. Daarbij dachten we goed na over wat er de komende jaren aan ontwikkelingen op ons af komt. Het participatieproces staat beschreven in een apart document: Participatieproces Mobiliteitsvisie Vught.

Het college ging op 18 juli 2022 akkoord met een concept Mobiliteitsvisie 2035. Daarna volgde een inspraakperiode van acht weken, tot en met vrijdag 16 september 2022. We maakten de balans op en verwerkten de ingekomen inspraakreacties in voorliggend inspraakdocument. Definitieve besluitvorming volgt tijdens de raadsvergadering van 1 december 2022.

Hierbij geldt we de volgende planning:

- 6 oktober 2022 terugkoppeling participatieproces gemeenteraad
- 11 oktober 2022 collegebehandeling
- 17 november 2022 commissie behandeling
- 1 december 2022 gemeenteraad

2 Inspraak

We verstuurden de concept Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsmakers uit het participatieproces en naar diverse interne collega's. Daarnaast publiceerden we de ter inzage periode van de Mobiliteitsvisie in het lokale weekblad Klaverblad, op de gemeentelijke website en via de social media kanalen van de gemeente Vught. Geïnteresseerden konden de concept Mobiliteitsvisie downloaden van het platform www.wijinvught.nl. Hiermee is iedereen in de gemeente in de gelegenheid geweest om kennis te nemen van de concept Mobiliteitsvisie.

2.1 Inspraak onderdelen

Inspraakreacties

In totaal ontving de gemeente Vught 23 individuele inspraakreacties tijdens de ter inzage periode van de Mobiliteitsvisie. De meeste reacties bestaan daarbij uit meerdere inhoudelijke vragen. Naast organisaties, die altijd betrokken zijn, ontving de gemeente ook van bewoners een aantal specifieke ideeën voor realisatie van verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt verkeersveiligheid. De beantwoording van de individuele inspraakreacties staat beschreven in paragraaf 3.1.

1-op-1 gesprekken

Tijdens de periode van ter inzage liggen mensen ook in de gelegenheid geweest om een 1-op-1 gesprek aan te gaan met de gemeente. Elf mensen hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Voor drie van hen geldt dat zij ook een schriftelijke inspraakreactie hebben ingediend. De beantwoording van de aangekaarte onderwerpen van de 1-op-1 gesprekken is te lezen in paragraaf 3.2.

Interne reacties

Ook de gemeentelijke vakdisciplines zijn uitgenodigd om de Mobiliteitsvisie door te nemen en een reactie te geven. Over het algemeen vragen de ontvangen reacties niet om beleidsmatige aanpassingen van de visie. Wat wel aangepast is, staat beschreven in paragraaf 0.

4^e participatiweek

De vierde participatiweek vond plaats in de laatste week van de ter inzage periode van de Mobiliteitsvisie. We hebben tijdens deze week reacties opgehaald van betrokken Mobiliteitsmakers, met hen hebben we ook gesproken over de prioritering van de maatregelen. De prioritering van de maatregelen komt in paragraaf 3.4 aan bod.

2.2 Inspraak samengevat

Lang niet alle reacties leiden tot aanpassingen van de Mobiliteitsvisie. Veel inspraakreacties waren overwegend praktisch van aard. De Mobiliteitsvisie beschrijft echter doelen en ambities op hoofdlijnen en bijbehorend abstractieniveau, en benoemt daarbij een doorkijk naar maatregelen.

De uitwerking en concretisering van de plannen en behorende maatregelen vindt pas plaats bij de uitvoering van de opgenomen maatregelen. Binnen het Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR) streven we naar een uniforme uitwerking per maatregel, met ruimte voor maatwerk.

Grofweg zijn de ingekomen reacties als volgt in te delen:

- Aandacht vragen voor de situatie (en uitvoering van maatregelen) in de eigen straat;
- Wijze van opstellen (en onderbouwen) van de Mobiliteitsvisie;
- Benoemen van mijlpalen voor de uitvoering;
- Koppeling met Rijksinfra en lopende ruimtelijke procedures;
- Reactie op maatregelen in relatie tot ringstructuur Vught.

Hierna gaan we kort op die onderdelen in.

Aandacht vragen voor de situatie (en uitvoering van maatregelen) in de eigen straat

Een aantal inspraakreacties gaat in op de situatie in de straat. Insprekers ervaren een verkeersonveilige situatie en vragen om maatregelen.

De Mobiliteitsvisie beschouwt een aantal verkeersonveilige locaties. Hier is een top-5 uit gekomen. Deze vormen voor de gemeente de belangrijkste locaties voor wat verkeersveiligheid betreft. De Mobiliteitsvisie beschrijft daarmee de voorlopige prioritering. Dat betekent echter niet dat er helemaal geen aandacht voor is. Naast infrastructurele maatregelen besteden we immers ook aandacht een mensgerichte aanpak. Hiermee spreken we alle Vughtenaren aan op hun verantwoordelijkheid in het verkeer. Ook via de beoogde verkeerswerkgroep kunnen verkeersveiligheidsknelpunten gericht worden aangepakt.

Gedurende de looptijd van de Mobiliteitsvisie, monitoren we de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Daarbij hebben we aandacht voor geregistreerde ongevallen, klachten en meldingen en verkeerstellingen (intensiteiten en snelheden). Deze kunnen een signaal zijn voor het nader beoordelen van de situatie en mogelijk een nieuwe prioritering binnen verkeersveiligheid.

Wijze van opstellen (en onderbouwen) van de Mobiliteitsvisie

In een aantal inspraakreacties wordt gevraagd om een onderbouwing van de standpunten van de Mobiliteitsvisie. Met name rondom de verwachte toekomstige verkeerseffecten vragen diverse insprekers naar een onderbouwing.

De Mobiliteitsvisie heeft een doorkijk naar 2035. Dat is nog ver weg. Het is moeilijk in te schatten hoe snel ontwikkelingen gaan. Dat heeft te maken met marktontwikkelingen, maar ook met hoe snel de Vughtenaren alternatieven accepteren, adopteren en gebruiken. De Mobiliteitsmakers zijn als groep opvallend progressief. Uit de inspraakreacties blijkt echter ook dat dat niet voor iedereen geldt.

We zetten met de Mobiliteitsvisie veranderingen in denken in gang. Dat realiseren we in stapjes. De maatregelen beschrijven wat we daar na vaststelling voor moeten gaan doen. Het maatregelenpakket heeft echter niet betrekking op de gehele periode tot aan 2035. Monitoren en periodiek evalueren en bijstellen zorgen ervoor dat we op ontwikkelingen participeren. Daar komen dan ook weer nieuwe acties en maatregelen uit voort.

Samengevat, bij de uitwerking van de acties en maatregelen zetten we wel nadrukkelijk in op analyse en onderbouwing. Voor een Mobiliteitsvisie is dat minder relevant, daarin bepalen we vooral onze denkrichting en prioriteiten.

Benoemen van mijlpalen voor de uitvoering

Een aantal indieners van een inspraakreactie geeft aan dat de visie een doorkijk heeft naar 2035 en dat maatregelen alleen voor de komende periode zijn benoemd. In de inspraakreacties vragen insprekers om tussentijdse mijlpalen te formuleren.

De maatregelen beschrijven wat op korte termijn nodig is om invulling te geven aan de visie. De Mobiliteitsvisie gaat uit van meer lopen en fietsen. Om dat te kunnen realiseren, zetten we nu eerst in op maatregelen voor de auto. Daarmee ontstaat fysieke ruimte, die dan toegewezen kan worden aan de actieve vervoerswijzen: lopen en fietsen. Hoe snel dat gaat is afhankelijk van aanbod, deels door derden, en daadwerkelijk gebruik. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het beschikbaar krijgen van deelfietsen en/of -scooters. En als die beschikbaar zijn, of deze ook daadwerkelijk gebruikt worden. We anticiperen op ontwikkelingen door middel van monitoring en evaluatie.

Samengevat, het benoemen van mijlpalen gebeurt in de uitvoering van de acties en maatregelen en is daarom niet opgenomen in de Mobiliteitsvisie.

Koppeling met Rijksinfra en lopende ruimtelijke procedures

Een aantal inspraakreacties benoemt mogelijke optimalisatie rondom de uitvoering van N65 en spoor. Ook is aangegeven dat de Raad van State nog uitspraak moet doen over de bestemmingsplannen voor beide projecten. En dat dit invloed kan hebben. Daarom moet juist wel of juist niet op de uitspraken afgewacht worden.

De huidige keuzes rondom Rijksinfra vormen een kader voor de Mobiliteitsvisie. Het opstellen van een Mobiliteitsvisie voor Vught hangen we als gemeente niet aan deze Rijksinfra projecten op. Hoe we als gemeente aankijken tegen verkeer en mobiliteit, bepalen we vanuit de inventarisatie en de opgehaalde input vanuit de Mobiliteitsmakers. Uiteraard is er een onderlinge relatie met de projecten van Rijksinfra, maar onze Mobiliteitsvisie is daar niet van afhankelijk. Daarmee geldt dat deze visie los van Rijksinfra tot stand is gekomen. Dat was ook de opdracht van de gemeenteraad.

Samengevat, de huidige situatie rondom Rijksinfra vormt input voor de Mobiliteitsvisie, die daar verder niet van afhankelijk is.

Reactie op maatregelen in relatie tot ringstructuur Vught

Diverse inspraakreacties gaan in op de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur Vught, waaronder de knip in de Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat. Insprekers zijn het wel, of juist niet, eens met deze maatregelen, en/of zien kansen voor aanvullende/andere maatregelen. Ook wensen veel insprekers nog participatie over de maatregelen.

In de concept Mobiliteitsvisie waren de genoemde maatregelen vrij stellig opgenomen, ondanks dat we aangaven een en ander eerst te onderzoeken. We hebben daarom de Mobiliteitsvisie genuanceerd en verduidelijkt op dit onderwerp.

We hebben daarbij aangegeven dat het onderzoek naar de Vughtse wegenstructuur en genoemde maatregelen invulling geeft aan de motie van de gemeenteraad. De genoemde maatregelen vormen daarbij input voor het onderzoek. Dat wil zeggen dat we eerst een onderzoek uitvoeren naar de Vughtse wegenstructuur en daarin de genoemde maatregelen meenemen. Verder hebben we opgenomen dat we de beoogde (nader te onderzoeken) knip eerst als proef uitvoeren. En nogmaals expliciet vermeld dat we het belangrijk vinden om omwonenden en andere belanghebbenden te betrekken bij dit onderzoek en de verdere uitwerking.

3 Ontvangen reacties

Dit hoofdstuk beschrijft eerst de 23 ingekomen inspraakreacties één voor één, anoniem en in willekeurige volgorde. Per (deel-)reactie volgt daarna het standpunt van de gemeente Vught en eventuele wijzigingen op de Mobiliteitsvisie. De indieners van een inspraakreactie ontvangen een afschrift van dit inspraakdocument.

Vervolgens behandelt dit hoofdstuk de 1-op- gesprekken, de interne reacties en de input op de prioritering van de maatregelen.

3.1 Schriftelijke inspraakreacties

Inspraakreactie 1

Reactie 1.1	Het aantal auto's en fietsen en het gebruik daarvan zijn toegenomen. Inzicht in data en de ontwikkelingen en evaluatie van het vorige mobiliteit ontbreekt.
Reactie gemeente Vught	Vooralsnog zijn we van mening dat een uitgebreide cijfermatige onderbouwing voor een visie op mobiliteit geen noodzaak is. Bij de totstandkoming van de visie hebben we ons meer gericht op vragen en wensen van de Mobiliteitsmakers. Deze aanpak is niet data gedreven.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.2	Er is geen onderzoek gedaan naar herkomsten en bestemmingen en de hoeveelheid intern verkeer. Veel Vughtenaren verplaatsen zich (met de auto). Het autobezit is alleen verder gestegen, niet eerder gedaald. We blijven langer mobiel. Waar gaat congestie ontstaan als het droombeeld uit elkaar spat?
Reactie gemeente Vught	De motie van de gemeenteraad vraagt om dit onderzoek. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie, starten we onderzoek naar het functioneren van het Vughtse wegennet. Een eerste verkenning in het kader van maatregelen voor de Helvoirtseweg laat een positieve indruk zien.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.3	De huidige verkeersstructuur in Vught is niet overal even logisch en duidelijk. Dit wordt veroorzaakt door andere gewijzigde inzichten, andere mensen en niet volledig doorvoeren van eerdere beleidsvoorstellen. De buitenring is op zich goed, maar bijvoorbeeld bij de Laagstraat ligt de ring langs woningen en heeft daar niet de beoogde kwaliteit.
Reactie gemeente Vught	Dit is wel wat we nastreven in de visie, uiteraard met de beperkingen die er zijn. Vanuit de principes van duurzaam veilig en met de inrichting van de richtlijnen van CROW werkt gemeente Vught aan haar wegnnet. Soms veranderen de richtlijnen en vaak moet de gemeente werken binnen de (beperkte) beschikbare ruimte op straat. Binnen de Mobiliteitsvisie streven we zoveel mogelijk naar eenduidigheid. Waar mogelijk willen we onduidelijkheden zo veel mogelijk voorkomen of verbeteren. Soms is de praktijk echter weerbarstig en lost een herinrichtingen niet alle problemen op, of laat de fysieke ruimte geen optimale situatie toe.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.4	Een secundaire binnenring kan intern verkeer faciliteren en voorkomt zoekverkeer. Deze kan bestaan uit de Loonsebaan - Bréautélaan - Martinilaan - Michiel de Ruyterweg - centrum en verbindt de erftoegangswegen. De doortrekking van de Michiel de Ruyterweg naar de Glorieuxlaan over het spoor wordt als blunder gezien.
Reactie gemeente Vught	Naar onze visie zorgt een binnenring in de basis voor het faciliteren van gemotoriseerd verkeer over de wegen van die ring. Dat vinden we niet wenselijk. Daarom werken we met inprikkers vanaf de ringstructuur naar de woonwijken. We willen zo doorgaand gemotoriseerd verkeer door woongebieden voorkomen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.5	Knip Maarten Trompstraat wordt afgeraden. De knip in de Esscheweg bij het Moleneindplein wordt daarvoor als referentie aangewezen, wat laat zien dat het foute keuze is. Knippen zorgt niet voor minder autogebruik. Als de maatregel toch wordt doorgezet, is het advies dit eerst als pilot te doen voordat deze definitief wordt gemaakt.
Reactie gemeente Vught	Het effect van de knip gaan we eerst nader onderzoeken en uitwerken. Hierin worden belanghebbenden ook betrokken. De knip in de Maarten Trompstraat is anders dan bij het Moleneindplein. Het Moleneindplein betreft een bestemmingslocatie, onder andere voor de winkels. We staan positief tegenover de suggestie van een proef voor de maatregel, na de proef volgt dan een evaluatie voordat de maatregel definitief wordt gemaakt.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Reactie 1.6	Autobezit in Vught is niet concreet gemaakt. Minder parkeerplaatsen maken zal voor overlast zorgen. De parkeernorm is eerder gestegen dan gedaald en het aantal parkeerplaatsen op straat blijft hier bij achter.
Reactie gemeente Vught	Zoals in de Mobiliteitsvisie benoemt, gaan we de parkeerbeleid actualiseren. Daarin nemen we de meest actuele parkeernormen mee voor onze nota parkeernormen. Bij ontwikkelingen staan we open voor een lagere parkeernorm als deze door ontwikkelaar aannemelijk kan worden gemaakt via een goede onderbouwing en door het aanbieden van alternatieven, bijvoorbeeld door het toepassen van deelauto's. De realisatie van een lager aantal parkeerplaatsen maakt in dat geval onderdeel uit van het cyclische proces om te komen tot een andere inrichting van de openbare ruimte met minder geparkeerde auto's. Dat gaat stapsgewijs en niet ineens.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.7	Er is in Vught te veel geëxperimenteerd met fietspaden en die sluiten niet goed op elkaar aan. Wees terughoudend met fietspaden in twee richtingen zoals aan de Esscheweg. Dat geeft problemen bij de aansluitingen op de andere straten en bij rotondes. Wees ook consistent en eenduidig met de vormgeving en toepassen van materialen en kleuren daarbij.
Reactie gemeente Vught	Terechte boodschap. De gemeente stimuleert het fietsen en heeft vanuit dat oogpunt aandacht voor de fietsvoorzieningen. Fietspaden met twee richtingen faciliteren fietsers over het algemeen prima. Echter, op sommige locaties kunnen deze soms ook leiden tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld wanneer gemotoriseerd verkeer geen fietsers uit twee richtingen verwacht. Daar hebben we aandacht voor bij de toekomstige inrichting van de openbare ruimte.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.8	De snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven kent een onlogisch verloop. Deze is onvoldoende direct. Het is logischer om deze via de Taalstraat te laten lopen. Aansluiten van het station is minder relevant. Heroverweeg de route en onderbouw veel gebruikte routes met intensiteiten. Lokale routes die ontbreken zijn de Van Voorst tot Voorststraat en de Kempenlandstraat. Kies een andere benaming dan ringstructuren voor fietsroutes omdat fietsers de kortste route rijden.
Reactie gemeente Vught	De ligging van de snelfietsroute is tot stand gekomen in overleg met provincie en regiogemeenten. 's-Hertogenbosch sluit ook aan de op de snelfietsroute, daarbij is rekening gehouden met aanwezige bestemmingen, bijvoorbeeld de onderwijsboulevard. Het hoofdfietsroutenetwerk verbindt (Vughtse) herkomsten en bestemmingen met elkaar. We zetten in op verkeersveilige verbindingen. We zijn het eens met het toevoegen van het tracé Van Voorst tot Voorststraat - Maarten Trompstraat-Industrieweg aan het fietsnetwerk, dit biedt kansen aan bewoners van die wijken naar bijvoorbeeld het centrum. De Kempenlandstraat heeft een beperkte ontsluitende functie (erftoegangsweg type 2). Daar is de noodzaak voor fietsvoorzieningen minder groot. Die nemen we niet op.

Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. Tracé Van Voorst tot Voorststraat - Maarten Trompstraat - Industrieweg nemen we op in het kaartbeeld fiets, in paragraaf 3.1.2.
---------------------------------------	---

Reactie 1.9	Het is wenselijk hiervoor een zoveel mogelijk eenduidig inrichtingsbeeld te ontwerpen met zo min mogelijk belemmerende en lelijke verkeersattributen zoals paaltjes en drempels. Zoek daarvoor meer groene oplossingen met b.v. blokhagen e.d.
Reactie gemeente Vught	Dit is een aanbeveling die gemeente Vught onderschrijft en welk tot uiting komt bij de uitvoering van maatregelen. Dat communiceren we intern, maar vraagt niet om aanpassing van de Mobiliteitsvisie. Deze beschrijft immers al dat we inzetten op een aantrekkelijk en groen straatbeeld en dat groen een fysieke barrière kan vormen tussen auto's en langzaam verkeer
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 1.10	Voer periodiek controles uit naar de kwaliteit van voetpaden in Vught. Het gaat om breedtes, parkeren op de stoep, bomen die lopen belemmeren en trottoirs die doorlopen aan de overzijde van de weg. Er moet meer aandacht zijn voor recreatieve voetpaden en maatregelen hiervoor moeten worden opgenomen.
Reactie gemeente Vught	De gemeente toets periodiek op haar wegen op (noodzakelijk) onderhoud. De trottoirs nemen we hier ook in mee. Daarnaast lossen we zaken vanuit het meldpunt openbare ruimte op. We hebben dus zeker al aandacht voor de kwaliteit van trottoirs. De continuïteit is inderdaad niet overal optimaal. Juist dat is een wenselijke verbetering welke we verankert hebben in de Mobiliteitsvisie. De fietsers en voetganger krijgen daarin immers prioriteit. Dat moet (stapsgewijs) leiden tot beter aansluitende looproutes. In het verkeersoverleg met de politie is er al afstemming over verkeersonveiligheid en klachten en meldingen. Daarin kan ook handhaving op foutparkeren aan bod komen. De BOA's handhaven ook op parkeren op het trottoir. Inzet op toezicht en handhaving maakt bovendien ook onderdeel van de Mobiliteitsvisie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie 1.11</i>	Graag snelle realisatie van aanpak N65 en verdiepte aanleg van het spoor.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit verzoek valt buiten de scope van de Mobiliteitsvisie. De gezamenlijke partijen wachten op uitspraken van de Raad van State over de Rijksinfra projecten. In de tussentijd bereiden we uitvoering voor. Als gemeenten willen we ook graag snel starten met realisatie.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspraakreactie 2

<i>Reactie 2.1</i>	Grote steden hebben een belangrijke opgave, in relatie tot woningbouw en schaarse ruimte. Om de woningen te kunnen bouwen is in de steden andere mobiliteit nodig. Men kiest voor lopen en fietsen en andere vormen van mobiliteit. Voor Vught is dit gekopieerd, maar dat is voor Vught minder van toepassing.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	In de basis hebben grote gemeenten inderdaad hun eigen problematiek en niet elke oplossing kan zomaar worden overgenomen voor Vught. Tegelijkertijd veroorzaakt ook Vughts verkeer drukte op het hoofdwegennet in en om de grote steden. Dit pleit er dus voor dat ook in Vught al bij vertrek nagedacht moet worden over andere vormen van reizen. De problematiek uit grote steden ontstaat namelijk, hetzij wellicht in wat beperktere mate, ook in de kleinere gemeenten zoals Vught. We zien de grotere gemeenten dan ook als voorbeeld en passen maatwerk toe op de Vughtse schaal.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 2.2</i>	Bij de maatregelen blijft weinig over van de keuzes uit de Mobiliteitsvisie, wat aan toont dat de droombeelden niet van toepassing zijn op Vught en de auto prevaleert. Dit blijkt uit: - terughoudend zijn met aanleg van trottoirs - niet proactief het aantal stallingen voor fietsers uitbreiden - gebruik van actuele parkeernormen - voldoende parkeergelegenheid bij recreatieve bestemmingen (beter bereikbaarheid noemen en stallingen maken) - blauwe zone handhaven en dus de auto in het centrum toe blijven staan. Betaald parkeren stuurt beter - slimme verkeerslichten zorgen voor betere doorstroming en faciliteren weer de auto, dit wijkt (ook) af van het boek van Thalia Verkade - er is geen verbinding gemaakt tussen Zorgpark Voorburg en het centrum van Vught - Venstertijden voor bevoorrading worden verworpen
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Het maatregelenpakket gaat uit van uitvoering op de korte termijn, terwijl de visie naar 2035 kijkt. Dat betekent dan ook dat de opgenomen maatregelen de eerste stappen zijn. De eerste inzet op de auto is nodig om uiteindelijk ruimte voor fiets en voetganger te creëren. We willen als gemeente graag sneller. Of dat lukt hangt af van (maatschappelijke) ontwikkelingen en of de Vughtse inwoners bepaalde ontwikkelingen wel of niet willen en meer of minder gaan gebruiken. Nieuw parkeerbeleid is een van de maatregelen uit de visie. Daarin komen onderwerpen terug als blauwe zone, fiets parkeren en dergelijke.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Reactie 2.3	Andere aspecten in de Mobiliteitsvisie die niet passen bij Vught zijn: - logistieke hubs met bevoorrading d.m.v. elektrische voertuigen - inzet op openbaar vervoer en deelmobiliteit werkt in steden, maar niet op de schaal van Vught - station Helvoirt is veel te duur en trekt beperkt reizigers, een hub is beter
Reactie gemeente Vught	Ook hier speelt het spanningsveld van de visie voor 2035 en de maatregelen voor de korte termijn. Andere indieners van een inspraakreactie zien bijvoorbeeld de logistieke hub wel als door te voeren maatregel. Gemeente Vught initieert, maakt mogelijk en monitort (de snelheid van) ontwikkelingen en maatregelen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 2.4	De gemeente(raad) bepaalt de kaders. Uit participatie komen de keuzes en als die binnen de kaders passen dient de raad deze 100% over te nemen. Burgers hebben dan echt iets te vertellen.
Reactie gemeente Vught	Uiteindelijk is de Vughtse gemeenteraad verantwoordelijk voor besluitvorming. De uitkomsten van participatie geven ons richting voor de te maken keuzes. Vanwege tegenstrijdige meningen is het niet mogelijk om alle uitkomsten vanuit participatie altijd 100% over te nemen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 2.5	Een mooie visie waarvan in de uitwerking weinig over blijft. Er worden geen echte keuzes gemaakt. Veranderingen vragen om honing- en azijnmaatregelen. In de maatregelen wordt daar te soft mee omgegaan. Óf echt de visie doorvoeren, óf gematigder en dit dan ook zo opschrijven.
Reactie gemeente Vught	Zoals aangegeven bij 2.2 gaat het om de visie voor 2035 en maatregelen voor de korte termijn. De Mobiliteitsvisie is niet in beton gegoten. We voeren dit stap voor stap door en als het sneller gaat anticiperen we daarop.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 3

Reactie 3.1	De alternatieve routes voor zwaar verkeer zijn niet passend voor dat verkeer. Beter kunnen de bedrijven verplaatst worden. Dat levert minder hinder en stikstof en meer ruimte voor woningbouw op. Die woningbouw kan de kosten voor verplaatsing van de bedrijven dekken. Intensiever gebruik van de beoogde routes zorgt voor verkeersslachtoffers onder dieren en verstoort de natuurverbindingen. Juridische en planologisch zijn deze opties no-go.
Reactie gemeente Vught	We stellen onderzoeken voor om de geschiktheid van alternatieven te kunnen bepalen. Het gaat daarbij om verkeerskundige aspecten als breedte, passeerruimte en bochtstralen. Genoemde argumenten uit oogpunt van natuur en milieu nemen we daar in mee.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We gaan expliciet opnemen dat bij het onderzoek naar alternatieven buiten de kernen om breder wordt gekeken dan alleen naar verkeerskundige aspecten. Ook natuur en milieu moeten worden meegenomen. Het niet aantasten van natuurwaarde vormt een belangrijke randvoorwaarde om te bepalen of nieuwe wegen kunnen worden aangelegd. Aangepast in paragraaf 3.2 en 4.1.

Reactie 3.2	Stikstof komt onvoldoende aan bod, terwijl Vught ligt tussen drie natura-2000 gebieden. Die gebieden zijn overbelast. Nieuwe of ruimere wegen leiden tot extra verkeer en dus extra stikstof. Binnen de gemeente is er beperkt ruimte stikstof te reduceren bij agrariërs of industrie. Dus moet de reductie voor Vught vanuit verkeer komen. Dat vraagt eerder om afsluiten van dergelijke wegen.
Reactie gemeente Vught	De gemeente is wettelijk verplicht stikstofeffecten mee te wegen bij de uitwerking van maatregelen. In de Mobiliteitsvisie wegen we dat nog niet breed mee, deze bepaalt vooral de lijn richting 2035. Bij de latere uitwerking past de gevraagde aandacht voor stikstofeffecten.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie 3.3</i>	Grasbeton op parkeerplekken is beter dan dichte verharding en groene geleiding zijn mooie eerste stapjes. Vught kapt te gemakkelijk bomen voor reconstructie van wegen. De richtlijnen van CROW leiden tot onnodige en ontoelaatbare bomenkap, bijvoorbeeld in de Boslaan. Behoud van groen moet uitgangspunt zijn bij wegontwerp. Alleen ziekte of zwaarwegende dringende maatschappelijke belangen mogen leiden tot bomenkap. In die gevallen moet er in de directe nabijheid gelijkwaardige herplant plaatsvinden i.p.v. gelijkvallige. Dit kan ecologisch of monetair beoordeeld worden conform NVTB of i-Tree
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Het toepassen van grasbetontegels en groene geleiding zien we inderdaad als kans om groen te realiseren in plaats van grijs. Bij de beoordeling van plannen kijken we ook naar effecten voor groen. Op de richtlijnen van CROW heeft de gemeente geen invloed. Rechters gebruiken die richtlijnen wel om te toetsen. Dit levert dus een spanningsveld op. Maar groen wordt bij uitwerking van maatregelen altijd meegewogen en eventueel gecompenseerd. Kap van bomen is onderdeel van die afweging. Eventuele herplant gebeurt altijd in overleg met de afdeling groen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Reactie 3.4	Nadelige effecten van verkeer op natura-2000 zijn onderbelicht. Spaarzame aanwezige natuur moet ontzien worden. Het (half)verharden van onverharde wegen is niet wenselijk. Zones tussen natuurgebieden moeten niet doorsneden worden door verkeer. De eventuele westelijke ontsluiting voor de EBI mag alleen met ruime compensatie voor het NNB gerealiseerd worden. Kijk in de Mobiliteitsvisie ook naar flora en fauna. Voorzie wegen in het buitengebied ook van anti-oversteek hekwerk voor landdieren, eekhoornbruggen en wildtunnels.
Reactie gemeente Vught	Dit maakt onderdeel uit van de Vughtse werkwijze. Voorgestelde voorzieningen gaan we niet in de Mobiliteitsvisie opnemen. De juiste plek hiervoor is het beheerprogramma van de gemeente en de afweging van aanvullende flora en faunavoorzieningen. Wel gaan we expliciet benoemen dat een afweging voor flora en fauna moet plaatsvinden bij de uitwerking van infrastructurele maatregelen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. Opnemen dat flora en fauna meegewogen moeten worden bij de uitwerking van infrastructurele maatregelen. Verwerkt in de kerngedachte Duurzaam en Groen in paragraaf 2.2.

Reactie 3.5	Door kap voor N65, PHS en EBI moet de natuur hersteltijd krijgen. Mobiliteitsontwikkeling moet per saldo netto-positief zijn voor natuur. Less bad is not good. Meer verstoring is niet wenselijk.
Reactie gemeente Vught	Daar waar mogelijk doen we dit in Vught al. Als maatschappij en als gemeente Vught blijven we groeien. Dit is een spanningsveld waar we als gemeente zo veel mogelijk aandacht voor hebben.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspiraakreactie 4

Reactie 4.1	Een aantal teksten kunnen concreter. Bijvoorbeeld door een onderbouwing met cijfers te geven, of door zaken concreter te benoemen. Een aantal opmerkingen vragen om bijvoorbeeld onderbouwing met referenties bij andere gemeenten.
Reactie gemeente Vught	Vooralsnog zijn we van mening dat een uitgebreide cijfermatige onderbouwing voor een visie op mobiliteit geen noodzaak is. Bij de totstandkoming van de visie hebben we ons meer gericht op vragen en wensen van de Mobiliteitsmakers. Deze aanpak is niet data gedreven. De uitkomsten van bijvoorbeeld de uit te voeren onderzoeken als maatregel vanuit de Mobiliteitsvisie toetsen we wel aan de hand van data.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 4.2	'De gemeente realiseert zich dat keuzes gemaakt moeten worden en dat niet iedereen volledig tevreden gesteld kan worden'. Het komt aan op duidelijke communicatie over waarom voor een bepaalde oplossing wordt gekozen. Dat beter in de visie benadrukken (en doen).
Reactie gemeente Vught	Daar is binnen de gemeente aandacht voor. Communicatie en participatie zijn belangrijk, ook bij de uitwerking van maatregelen. Dit staat benoemd in de Mobiliteitsvisie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 4.3	Er worden verschillende onderzoeken uitgevoerd. Passen de uitkomsten daarvan straks binnen de opbrengst van het participatietraject?
Reactie gemeente Vught	De benoemde onderzoeken voeren we uit en daar communiceren we over. Als gemeente toetsen we aan de Mobiliteitsvisie, dat kunnen participanten samen met ons bewaken. Indien nodig stellen we bij. Ook dat communiceren we dan.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 5

Reactie 5.1	De visie is onvoldoende concreet en beperkt in participatie tot stand gekomen.
Reactie gemeente Vught	Een Mobiliteitsvisie kadert en beschrijft de ambities voor de gemeente voor een langere periode. Daarmee is een visie altijd minder concreet dan een uitvoeringsprogramma. Binnen de Mobiliteitsvisie hebben we ervoor gekozen om wel een doorkijk te geven naar de maatregelen voor de korte termijn. Daarmee geven we handvatten voor een uitvoeringsprogramma. Dit volgt op de visie en maakt een en ander nog concreter door aspecten zoals planning en financiën toe te voegen. Voor wat participatie betreft, hier hebben we juist een zeer uitgebreid traject voor doorlopen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.2	Er is onvoldoende ruimtelijke en regionale samenwerking in de visie opgenomen/verwerkt.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie is van en voor de gemeente Vught. Ruimtelijke en regionale kaders hebben we meegenomen en meegewogen. Dit hebben we vertaald in de mindset en inzet op regionale samenwerking.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.3	Het ontbreekt aan lef om te beoordelen of bepaalde voorzieningen op de juiste plek zijn gevestigd. Denk daarbij aan de plaats van het NS-station als knooppunt of de ontsluiting via de Glorieuxlaan – Laagstraat van het. Maar ook het verkeer in het centrumgebied Marktveld – Dorpsstraat – Kerkstraat.
Reactie gemeente Vught	De beschreven maatregelen in de mobiliteitsvisie zijn uitgewerkt voor de korte termijn, terwijl de visie naar 2035 kijkt. De gemeente begint met kleine stapjes en afhankelijk van hoe snel ontwikkelingen gaan kan daar meer of minder op geanticipeerd worden. Sommige voorstellen, zoals de voorgestelde verplaatsing van het NS-station in Vught, zijn in het kader van PHS onderzocht en daarna afgefallen. De ontsluiting via de Glorieuxlaan – Laagstraat is beoordeeld en nog goed werkend. Hetzelfde geldt voor het centrumgebied, waar wellicht op termijn minder auto's komen. Dat zal dan blijken. Om dat allemaal te beschrijven maakt de visie nog omvangrijker en minder prettig leesbaar.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.4	Uitspraken en keuzes zijn niet onderbouwd met bronnen, analyses en projecties.
Reactie gemeente Vught	Het betreft een Mobiliteitsvisie voor Vught. Gedetailleerde onderzoeken en onderbouwingen voeren we uit bij de uitwerking van de maatregelen. De visie geeft nu een doorkijk voor maatregelen naar 2035. De maatregelen worden na vaststelling van de visie concreet uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Bij de uitvoering hebben we uiteraard aandacht voor communicatie en participatie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.5	Effecten van N65 vragen om extra maatregelen. De opgenomen maatregelen zijn een bevestiging dat daar in relatie tot de N65 onvoldoende naar gekeken is. Ook wordt afgeweken van richtlijnen, terwijl is aangegeven dat die leidend zijn.
Reactie gemeente Vught	De maatregelen vanuit de verkenning N65 zijn overgenomen en de effecten daarvan laten een voorlopig positief beeld zien. Vandaar dat deze zijn meegenomen.

	Bij de uitwerking van maatregelen past de gemeente de richtlijnen zo veel mogelijk consequent toe. Wel moeten we rekening houden met beschikbare fysieke ruimte en ruimtelijke beperkingen vanuit bijvoorbeeld het bestemmingsplan. Dat vraagt altijd om maatwerk en daarmee soms om afwijken van de richtlijnen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.6	Er zijn geen meerdere scenario's onderzocht en dus zijn gemaakte keuzes ook niet onderbouwd met analyses en data.
Reactie gemeente Vught	Zie 5.4.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.7	Graag doorvoeren van enkele andere maatregelkeuzes, zoals bijvoorbeeld het verplaatsen van het station en opheffen van parkeermogelijkheden rondom het Marktveld. De vrijkomende ruimte bij Marktveld kan gebruikt worden voor logistiek voor bedrijven en horeca.
Reactie gemeente Vught	De visie is voor 2035 en de maatregelen zijn voor de korte termijn. De Mobiliteitsvisie is niet in beton gegoten. We voeren dit stap voor stap door en als het sneller gaat anticiperen we daarop. Sommige van de genoemde maatregelen zijn ooit eerder onderzocht, afgewogen en afgefallen. Andere maatregelen zijn voor dit moment te specifiek, wellicht volgen deze in de toekomst.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 5.8	Positieve effecten worden overschat (bijvoorbeeld effect van fietsen op autoverkeer) en effect van snelle fietsroutes. De snelle fietsroutes hebben te veel scherpe bochten en kruisingen met drukke wegen.
Reactie gemeente Vught	Zoals bij 1.2 aangegeven, gaan analyses niet meteen uit van minder auto's. Met het verkeersmodel worden effecten in beeld gebracht. Het verkeersmodel gaat voor varianten altijd uit van dezelfde hoeveelheid verkeer.

	De snelfietsroute is tot stand gekomen in overleg met de betrokken gemeenten en provincie. Zie ook 1.8. Bij de uitwerking van de snelfietsroute wordt voor bochten en dergelijke zo veel mogelijk rekening gehouden met snellere fietsers.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 5.9</i>	Ringstructuur gaat niet functioneren. Het wordt te druk in Vught. Mede door N65 en PHS. De Mobiliteitsvisie toont niet aan dat de ringstructuur het beoogde effect zal hebben.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De gemeenteraad heeft in haar motie voor een onderzoek gevraagd. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie wordt het betreffende onderzoek uitgevoerd. Een eerste analyse in het kader van de Helvoirtseweg laten een positieve verwachting zien.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 5.10</i>	Deze inspraakreactie sluit af met een samenvattende reactie per onderwerp/hoofdstuk.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De genoemde punten komen in bovenstaande reactie al terug. We kiezen ervoor om deze hier niet nogmaals te herhalen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspiraakreactie 6

Reactie 6.1	Maak van Torenstraat en Schoolstraat een fietsstraat. De automobilist beseft dan dat men door een woonstraat rijdt en het bevordert de verkeersveiligheid en leefbaarheid.
Reactie gemeente Vught	De Torenstraat en de Schoolstraat zijn smalle éénrichtingsstraten, in het centrum. De fietsroutes lopen naar het centrum, maar niet erdoorheen. De straten zijn duidelijk herkenbaar als erftoegangsweg. De genoemde wegen maken echter geen onderdeel uit van het lokale hoofdfietsroutes zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Een fietsstraat inrichting op deze wegen is niet strijdig met ons beleid, maar is in het kader van de Mobiliteitsvisie niet meteen vanzelfsprekend. De Mobiliteitsvisie richt zich voor de fiets eerst op andere verbindingen. Voor een geloofwaardige fietsstraat is het overigens belangrijk dat er niet alleen voldoende fietsers zijn, maar ook dat de verhouding tussen auto's en fietsers in balans is. Wellicht zijn er kansen in het kader van werk met werk, bijvoorbeeld vanwege onderhoud aan de weg. In dat geval moet eerst onderzocht worden of een fietsstraat een passende maatregel is.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 6.2	In deze straten (Torenstraat en Schoolstraat) zijn de nieuwe lantaarnpalen niet geplaatst. Door dat wel toe doen verbetert de leefbaarheid en draagt bij aan het gevoel 'gezien' te worden.
Reactie gemeente Vught	Dit verzoek valt buiten de scope van de Mobiliteitsvisie, we geven uw verzoek door aan beheer en onderhoud.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspiraakreactie 7

Reactie 7.1	Knip de Taalstraat. Dan kan de route Taalstraat - Bosscheweg rustiger worden. Dit heeft ook effect op de Helvoirtseweg en geeft meer ruimte aan de fietsroute.
Reactie gemeente Vught	Als ontsluiting van en naar het centrum blijft de Taalstraat nodig. Een knip dwingt het verkeer naar andere routes. Op de centrumring en Helvoirtseweg streven we naar minder verkeer, maar de voorgestelde knip gaat nu nog te ver. Als blijkt dat hier in de toekomst kansen voor zijn, staan we daar voor open.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 7.2	De fietsroute Den Bosch - Eindhoven ligt volstrekt onlogisch in Vught.
Reactie gemeente Vught	Zie ook de reactie bij 1.8. De snelfietsroute is tot stand gekomen in overleg met de betrokken gemeenten en provincie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 7.3	Het tijdstip van vaststellen van het plan, als de situatie rond PHS en N65 nog niet bekend is, is ongelukkig.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie kijkt naar 2035 en benoemt maatregelen voor de korte termijn. Er zijn raakvlakken met PHS en de N65, maar de visie staat daar verder los van. Indien uitspraken rondom PHS of N65 vragen om bijstelling van het plan, dan anticiperen we daarop.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspiraakreactie 8

Reactie 8.1	Prioriteiten uit de visie zijn goed, maar in de huidige situatie zijn de ervaringen anders. Er zijn veel asociale weggebruikers.
Reactie gemeente Vught	In de visie gaan we ook meer uit van educatie, communicatie en handhaving. We blijven de komende jaren weggebruikers op hun gedrag aanspreken. Dat doen we immers al en continueren we na de vaststelling van de visie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 8.2	Het afwegingskader voor zebra's is niet correct toegepast.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie met afwegingskader is nog niet vastgesteld. Het kader is dan ook niet gebruikt bij de beoordeling van (toekomstige) oversteekplaatsen en zebra's. Na vaststelling zetten we in op meer aandacht voor langzaam verkeer, waarbij we meer vanuit de fietser en voetganger de openbare ruimte zullen inrichten en gebruik gaan maken van het kader.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 8.3	De van Voorst tot Voorststraat is 30 km/uur, maar functioneert niet als zodanig. Er wordt te hard gereden en drempels zijn vanwege de bus route zo laag dat deze weinig effectief zijn.
Reactie gemeente Vught	Dit vraagt om specifieke maatregelen voor de Van Voorst tot Voorststraat. Voor het functioneren van afwikkeling Helvoirtseweg – Van Voorst tot Voorststraat zijn maatregelen voorgesteld. Nader onderzoek, waarbij de omgeving wordt betrokken, wordt uitgevoerd. Daarin kan ook de verkeersveiligheid in de Van Voorst tot Voorststraat worden meegenomen. Of aanvullende maatregelen nodig zijn, en zo ja welke, zal blijken uit de verdere uitwerking.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 8.4	De Van Voorst tot Voorststraat zou ook als onveilige weg aangeduid moeten zijn.
Reactie gemeente Vught	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Van Voorts tot Voorststraat ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om deze weg toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet te koste van een andere locatie. Er zijn wel maatregelen voorzien voor de Van Voorst tot Voorststraat, zoals hierboven bij 8.3 is aangegeven.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 8.5	Aansluiten van de Van Miertstraat op de Helvoirtseweg is niet wenselijk vanwege de huidige inrichting, het aantal kinderen in de wijk en bestaande verkeersonveiligheid op die aansluiting.
Reactie gemeente Vught	Er is nu een eerste uitwerking van maatregelen gemaakt voor de Helvoirtseweg en de aansluiting van de Van Voort tot Voortstraat. De Van Miertstraat hebben we daarin meegenomen. Na vaststelling van de visie gaan we de maatregelen verder onderzoeken, waarbij we belanghebbenden betrekken tijdens participatie. Het al dan niet aansluiten van de Van Miertstraat is iets wat we in dat kader kunnen afwegen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Inspiraakreactie 9

Reactie 9.1	Van Voorst tot Voorststraat zou in de top 5 van verkeersonveilige locaties opgenomen moet zijn. De straat is te druk en wordt steeds drukker. Voor overstekende scholieren moet de verkeersveiligheid verbeterd worden. Het autoverkeer rijdt veel te hard. Verkeer van rechts krijgt geen voorrang. Zorg voor een trajectcontrole op de 30 km Van Voorst tot Voorststraat.
Reactie gemeente Vught	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Van Voorts tot Voorststraat ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om deze weg toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet te koste van een andere locatie. Er zijn overigens wel maatregelen voorzien met gevolgen voor de Van Voorst tot Voorststraat. Dat onderzoek werken we nog verder uit en stemmen we af met belanghebbenden.

<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
-----------------------------------	------

Inspiraakreactie 10

<i>Reactie 10.1</i>	Er wordt te hard gereden in de Van Voorst tot Voorststraat. Zebra's en drempels ontbreken. De Versterbuurt is kinderrijk en moeten de straat oversteken. Dit is vanwege de hoge snelheden verkeersonveilig. Verkeer krijgt rechts geen voorrang. Zorg dus voor drempels, zebra's flitsers borden met rechts heeft voorrang.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Van Voorts tot Voorststraat ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om deze weg toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet te koste van een andere locatie. Er zijn overigens wel maatregelen voorzien met maatregelen voor de Van Voorst tot Voorststraat. Dat onderzoek werken we nog verder uit en stemmen we af met belanghebbenden.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspiraakreactie 11

<i>Reactie 11.1</i>	De bewoners van de Kastanjelaan in Helvoirt staan achter de visie voor wat betreft verkeersveiligheid, dorps karakter, leefbaarheid en bereikbaarheid. Een ring rondom Helvoirt is ook een goed uitgangspunt. Maar de Kastanjelaan komt niet terug als verkeersonveilig. Alleen wegen in Vught komen daarin aan bod. Verkeersveiligheidsknelpunten zijn al een aantal keer aangedragen. Dit bestaat uit te veel verkeer, hoge snelheid en hoeveelheid zwaar verkeer.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Kastanjelaan is ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om de Kastanjelaan toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet ten koste van een andere locatie.

<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
---------------------------------------	------

<i>Reactie 11.2</i>	Een alternatieve route via de Udenhoutseweg en de Helvoirtsestraat/Nieuwkuijkseweg onderschrijven de bewoners van de Kastanjelaan. Vooruitlopend daarop vragen bewoners om drempels weg te halen (geluidsoverlast) en versmallingen aan te brengen. Beter toepassen en handhaven op 30.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Zie 11.1. Als gemeente zien we overigens een tegenstrijdigheid in het voorstel. Minder drempels vermindert geluidsoverlast, maar zorgt mogelijk wel voor hogere snelheid, wat een negatief effect op verkeersveiligheid kan betekenen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 11.3</i>	Pas venstertijden toe voor vrachtverkeer
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit voorstel hebben we afgewogen, besloten is om hier niet voor te kiezen omdat dit te veel beperkingen geeft voor de bevoorrading van de Vughtse detailhandel.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspraakreactie 12

<i>Reactie 12.1</i>	Wil graag een fietspad tussen de overweg Molenstraat-Repelweg en Laagstraat, in feite een fiets-'doorsteek' parallel aan het spoor. Dat is veiliger en korter dan fietsen via de Laagstraat.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We staan hier niet negatief tegenover. Wel moeten we onderzoek of er voldoende ruimte is. Met name bij het bedrijventerrein is deze krap. Dit brengen we in bij PHS, bij het spoordek over de Wolfkamerweg.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja. We nemen de route op als te verkennen/onderzoeken. Zie kaartbeeld fiets en tekst in paragraaf 3.1.2.

Inspiraakreactie 13

Reactie 13.1	Het onderzoek naar maatwerkoplossingen voor het gehele wegennet is in de Mobiliteitsvisie niet terug te vinden. Dit is een wezenlijk onderdeel van de motie van de gemeenteraad.
Reactie gemeente Vught	Dat klopt. Om de motie van de gemeenteraad uit te voeren, voeren we na vaststelling van de Mobiliteitsvisie het onderzoek naar het wegennet uit.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 13.2	Bewoners zijn niet meegenomen in de voorgestelde maatregelen voor de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat. Dat onderzoek is alleen voor de procedure van de RvS gebruikt. Het onderzoek wordt achteraf uitgevoerd. Is dat na vaststelling van de Mobiliteitsvisie, of na uitspraak van de RvS over N65 en PHS? De uitspraak van de RvS kan de uitkomsten voor dat onderzoek nog beïnvloeden.
Reactie gemeente Vught	Het onderzoek is uitgevoerd voor de Helvoirtseweg en omgeving, inderdaad in het kader van de procedure voor de Raad van State voor de N65. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie werken we dit verkennende onderzoek verder uit, dan betrekken we ook belanghebbenden. We zien het onderzoek dan ook als een startpunt voor dit project en daar bijhorende participatie. De eerste bevindingen zijn positief, daarom zijn de maatregelen vooruitlopend daarop wel al overgenomen in de Mobiliteitsvisie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Reactie 13.3	Bij leefbaar bereikbaar wordt openbaar vervoer genoemd. Dit blijft te vaag voor Vught Noord en Cromvoirt. Ook de inzet op verbetering van de voetpaden blijft (te) vaag.
Reactie gemeente Vught	Als gemeente hebben hier aandacht voor en bewaken we minimaal het huidige voorzieningenniveau. Wel participeren we in overleggen over openbaar vervoer. Ontwikkelingen kaarten we aan en indien nodig anticiperen we daar graag op. De provincie is echter verantwoordelijk voor de concessie en vervoerders schrijven daar op in. De gemeente kan hierop beperkt sturen. Voor trottoirs geldt het standpunt dat we dit in projecten, met participatie verkennen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 13.4	Participatie is beschreven. Er dient ook aandacht uit te gaan naar participatie van gemeentelijke initiatieven met bewoners. Dit mag meer aandacht krijgen in de visie.
Reactie gemeente Vught	De totstandkoming van de Mobiliteitsvisie vond plaats na een uitgebreid participatie. Participatie rondom uitvoering van projecten is inderdaad een belangrijk aspect is en kan inderdaad nog nadrukkelijker vermeld worden.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We beschrijven bij de inleidende tekst van hoofdstuk 4 nogmaals nadrukkelijk dat voor de uitvoering van projecten participatie belangrijk is en uitgevoerd dient te worden.

Reactie 13.5	Het beleid is veel oude wijn in nieuwe zakken. De ringstructuur heeft ook veel aanwonenden. Zijn die minder van belang? En is bijvoorbeeld in de Boslaan de veiligheid gewaarborgd door een ononderbroken streep, terwijl er veel uitritten zijn? Daardoor wordt de ononderbroken streep namelijk veel onderbroken. Vijverbosweg en Postweg zijn onderdeel van de ringstructuur, maar er wordt ook veel overgestoken. Door PHS en N65 wordt de ringstructuur drukker. Daardoor komt de veiligheid onder druk te staan.
---------------------	--

<i>Reactie gemeente Vught</i>	Eerder uitgevoerde onderzoeken laten een positief beeld zien van de inzet op de ringstructuur. Uiteraard treft dit aanwonenden. Dat is een afweging geweest bij de keuze voor inzet op de ringstructuur. Betreffende wegen worden op het verkeer ingericht, zodat functie en gebruik in overeenstemming zijn. Oversteken en uitwerking per weg/wegvak vraagt om maatwerk en inpassing. Daar hebben we aandacht voor. Vanuit het onderzoek benoemen we knelpunten en maatregelen daarvoor.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 13.6</i>	De Raad roept op voor onderzoek naar spreiding van verkeer. Veel straten worden door Rijksinfra drukker. Daar moet richting raad op gereageerd worden, de raad moet een winstwaarschuwing krijgen voor verwachte resultaten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We kijken naar het functioneren van het wegennet. De maatregelen zijn verkend en de eerste resultaten laten een positief beeld zien. Voor deze verkenning gebruikten we de instrumenten die hiervoor gebruikelijk zijn, zoals een verkeersmodel. Er blijft maatwerk nodig, rekening houdend met de omgeving en beschikbare fysieke ruimte. Zodra we een volledig beeld hebben over de verwachte resultaten en bijhorende maatregelen, informeren we de raad.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 13.7</i>	De maatregelen die zijn opgenomen lopen eigenlijk vooruit op het nog uit te voeren onderzoek (van 13.2). Hierbij moet rekening worden gehouden met uitspraak RvS en alle verzoeken van de Raad moeten worden meegenomen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie is niet in beton gegoten. We monitoren ontwikkelingen en stellen bij als dat nodig is. Als de uitspraak van de Raad van State om aanpassingen vraagt dan voeren we die door en communiceren we daarover.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Reactie 13.8	Mobiliteitsvisie kan korter en bondiger. Daarnaast ligt het in de vakantieperiode ter inzage. Een weinig gelukkige timing. Er is al uitloop. De participatie had daar ook op afgestemd kunnen worden.
Reactie gemeente Vught	De visie vraagt om positionering en inkadering. En de opdracht was om ook maatregelen te benoemen. Binnen dat spanningsveld is de visie uitgewerkt. De participatie in de vakantie is inderdaad niet ideaal. Daarom heeft de visie ook acht weken ter inzage gelegen in plaats van de gebruikelijke zes weken. Vanwege aanlevertermijnen voor vaststelling door de gemeenteraad kwam dit helaas zo uit.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspiraakreactie 14

Reactie 14.1	De Molenstraat is verkeersonveilig, dat wordt gemist in de Mobiliteitsvisie. Dat wekt de indruk dat de situatie oké is. Maar die is dat niet. Er hebben kleine maatregelen plaats gevonden. Verder wordt er veel gepraat en weinig gedaan waardoor de onveilige situatie blijft bestaan. Er zijn veel kinderen in de omgeving. Er wordt te hard gereden en de Molenstraat lijkt vanuit de zijstraten voorrang te hebben. Daardoor remt verkeer niet af bij straten van rechts. Oversteekplaatsen ontbreken. Vrachtverkeer is te groot en (voor fietsers) onveilig. Bussen rijden te hard. Zwaar verkeer veroorzaakt trillingen in de woningen. Bussen omleiden via de Wolfskamerweg heeft de voorkeur.
Reactie gemeente Vught	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Molenstraat ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om de Molenstraat toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet ten koste van een andere locatie. Overigens komt er een project in de Molenstraat, om de inrichting beter af te stemmen op de maximum snelheid van 30 km/uur. Op kruispunten komen plateaus en verkeer van rechts krijgt voorrang.

	Daarnaast geldt dat het verleggen van een busroute niet iets is wat een gemeente zelfstandig kan beslissen. Dat gebeurt in samenspraak met provincie en vervoerder, maar dit is op dit moment geen onderwerp van overleg. Vooralsnog passen we de route daarom niet aan.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 14.2	In volgorde van wenselijkheid wordt gevraagd om: • drie oversteekplaatsen, bijvoorbeeld met zebrapaden. • Bij de rotondes en in het midden van de straat, drempels en plateaus • Wegversmallingen. • herhaalde snelheidsaanduidingen • omleiding voor bus- en vrachtverkeer • handhaving
Reactie gemeente Vught	Er is een ontwerp voor de Molenstraat gemaakt, dat tot stand is gekomen op basis van klachten en meldingen. Dit voorziet in een aantal van de gevraagde maatregelen. Of aanvullingen daarop nodig zijn kan na realisatie en een gewenningsperiode afgewogen worden.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspiraakreactie 15

Reactie 15.1	Eens met visie en maatregelen. Verwoording kan concreter, bijvoorbeeld toekomstbeeld in plaats van droombeeld. Verder zijn slimme verkeerslichten voor Vught nauwelijks relevant. Vught heeft weinig verkeerslichten. En bij verkeersveiligheid wordt beleving gemist
Reactie gemeente Vught	Een Mobiliteitsvisie kadert en beschrijft de ambities voor de gemeente voor een langere periode. Daarmee is een visie altijd minder concreet dan een uitvoeringsprogramma. Binnen de Mobiliteitsvisie hebben we ervoor gekozen om wel een doorkijk te geven naar de maatregelen voor de korte termijn. Daarmee geven we handvatten voor een uitvoeringsprogramma. Dit volgt op de visie en maakt een en ander nog concreter door aspecten zoals planning en financiën toe te voegen.

	Voor wat de verkeerslichten betreft, geldt dat slimme verkeerslichten zeker relevant zijn voor het kleine aantal dat we als gemeente beheren. We geven dat ook aan bij bijvoorbeeld Rijkswaterstaat bij de aansluiting op de A2.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 15.2	De Van Voorst tot Voorststraat is verkeersonveilig door te hard rijden, oversteekbewegingen en congestie bij de Helvoirtseweg. Die laatste hindert bij het bereiken of verlaten van woningen. De Van Voorst tot Voorststraat zou in de top 5 van onveilige locaties moeten staan.
Reactie gemeente Vught	De verkeersonveilige locaties komen voort uit een objectieve en regionaal toegepaste methode. Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Van Voorts tot Voorststraat ook niet als specifiek verkeersonveilig uit de participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om deze weg toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet te koste van een andere locatie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 15.3	Vanwege N65 steun voor fietsstraat Loeffplein – Aloysiuslaan – Theresialaan en knip Maarten Tromstraat. Deze moeten prioriteit krijgen. Snelheidsremmers en weren van grootverkeer zijn wenselijk.
Reactie gemeente Vught	Deze input hebben we meegenomen bij de prioritering van de maatregelen, zoals uitgevraagd tijdens de vierde participatieweek.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 15.4	De parallelweg langs de N65 zou doorgetrokken moeten worden naar de Martinilaan. Voor de bouwfase van de N65 komt die parallelweg er al, tot aan de Vijverbosweg. Waarom die niet handhaven. Dit als onderzoek dan in de visie opnemen. De snelfietsroute loopt via de De Bréautélaan of kan via de Boslaan gelegd worden.
Reactie gemeente Vught	Dit maakt geen onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie. De uitvoering van Rijksinfra vormt een kader voor de Mobiliteitsvisie, daar gaan we niet aan toornen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 15.5	Aansluiten van de Van Miertstraat op de Helvoirtseweg is niet wenselijk. Van en naar het station verloopt hoofdzakelijk via de Stationsstraat (oostzijde). De Van Miertstraat is hier ook niet geschikt voor. Door de smalle straat leidt meer gebruik tot verkeersonveiligheid.
Reactie gemeente Vught	Het al dan niet aansluiten van de Van Miertstraat gaan we nader onderzoeken en uitwerken. Daarover vindt ook participatie plaats. Dan wordt een definitieve keuze gemaakt over de eventuele aansluiting.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Inspraakreactie 16

Reactie 16.1	Mist een karakterschets van Vught, die richting geeft aan gemaakte keuzes. De karakterschets dient dan per kern en voor het buitengebied in te gaan op: - ruimtelijke ontwikkeling en ordening - sociologische kenmerken - demografische karakteristieken - economische waarden - culturele eigenheid Dat geldt dan als kader voor de visieontwikkeling, planvorming en het toetsen van uitwerking.
Reactie gemeente Vught	Vooralsnog zijn we van mening dat een uitgebreide cijfermatige onderbouwing voor een visie op mobiliteit geen noodzaak is. Bij de totstandkoming van de visie hebben we ons meer gericht op vragen en wensen van de Mobiliteitsmakers. Deze aanpak is niet data gedreven.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 16.2	Het gaat soms over een visie en op andere plekken in de tekst over plannen, uitwerkingen en knelpunten. Dat gaat door elkaar en roept de vraag op: Wat bepaalt wat?
Reactie gemeente Vught	De visie is altijd leidend. Om het concreet te maken en een doorkijk te geven naar de korte termijn benoemen we in sommige gevallen al maatregelen of onderzoeken.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 16.3	Er wordt verwezen naar een voorbereidende notitie, maar die is niet bijgevoegd.
Reactie gemeente Vught	In bijlage 3 leggen we uit hoe we tot een top 5 van verkeersonveilige locaties zijn gekomen. Deze komt voort uit locaties op basis van de SPV risicoanalyse, locaties op basis van klachten en meldingen en locaties uit de input van Mobiliteitsmakers. Bij de uitleg en samenvatting van de SPV risicoanalyse wordt inderdaad melding gemaakt van een gemeentelijke notitie die daarvoor dat rapport gebruik is. Het gaat voor de Mobiliteitsvisie te ver om het volledige rapport van SPV risicoanalyse als bijlage aan de visie toe te voegen, dit geldt nog sterker voor een notitie daarvoor als input is gebruikt. Voor de volledigheid voegen wij de SPV risicoanalyse toe als bijlage van het raadsvoorstel. Maar deze ligt niet voor ter besluitvorming.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 17

Reactie 17.1	Het onderzoek naar maatwerkoplossingen voor het gehele wegennet is in de Mobiliteitsvisie niet terug te vinden. Dit is een wezenlijk onderdeel van de motie van de gemeenteraad.
Reactie gemeente Vught	Dat klopt. Om de motie van de gemeenteraad uit te voeren, voeren we na vaststelling van de Mobiliteitsvisie het onderzoek naar het wegennet uit.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 17.2	Bewoners zijn niet meegenomen in de voorgestelde maatregelen voor de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat. Dat onderzoek is alleen voor de procedure van de RvS gebruikt. Het onderzoek wordt achteraf uitgevoerd. Is dat na vaststelling van de Mobiliteitsvisie, of na uitspraak van de RvS over N65 en PHS? De uitspraak van de RvS kan de uitkomsten voor dat onderzoek nog beïnvloeden.
---------------------	--

Reactie gemeente Vught	Het onderzoek is uitgevoerd voor de Helvoirtseweg en omgeving, inderdaad in het kader van de procedure voor de Raad van State voor de N65. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie werken we dit verkennende onderzoek verder uit, dan betrekken we ook belanghebbenden. We zien het onderzoek dan ook als een startpunt voor dit project en daarbij horende participatie. De eerste bevindingen zijn positief, daarom komen de beoogde maatregelen vooruitlopend daarop wel terug in de Mobiliteitsvisie.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Reactie 17.3	Bij leefbaar bereikbaar wordt openbaar vervoer genoemd. Dit blijft te vaag voor Vught Noord en Cromvoirt. Ook de inzet op verbetering van de voetpaden blijft (te) vaag.
Reactie gemeente Vught	Als gemeente hebben hier aandacht voor en bewaken we minimaal het huidige voorzieningenniveau. Wel participeren we in overleggen over openbaar vervoer. Ontwikkelingen kaarten we aan en indien nodig anticiperen we daar graag op. De provincie is echter verantwoordelijk voor de concessie en vervoerders schrijven daar op in. De gemeente kan hierop beperkt sturen. Voor trottoirs geldt het standpunt dat we dit in projecten, met participatie verkennen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie 17.4</i>	Participatie is beschreven. Er dient ook aandacht uit te gaan naar participatie van gemeentelijke initiatieven met bewoners. Dit mag meer aandacht krijgen in de visie.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De totstandkoming van de Mobiliteitsvisie vond plaats na een uitgebreid participatie. Participatie rondom uitvoering van projecten is inderdaad een belangrijk aspect is en kan inderdaad nog nadrukkelijker vermeld worden.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja. We beschrijven bij de inleidende tekst van hoofdstuk 4 nogmaals nadrukkelijk dat voor de uitvoering van projecten participatie belangrijk is en uitgevoerd dient te worden.

<i>Reactie 17.5</i>	Het beleid is veel oude wijn in nieuwe zakken. De ringstructuur heeft ook veel aanwonenden. Zijn die minder van belang? En is bijvoorbeeld in de Boslaan de veiligheid gewaarborgd door een ononderbroken streep, terwijl er veel uitritten zijn? Daardoor wordt de ononderbroken streep namelijk veel onderbroken. Vijverbosweg en Postweg zijn onderdeel van de ringstructuur, maar er wordt ook veel overgestoken. Door PHS en N65 wordt de ringstructuur drukker. Daardoor komt de veiligheid onder druk te staan.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Eerder uitgevoerde onderzoeken laten een positief beeld zien van de inzet op de ringstructuur. Uiteraard treft dit aanwonenden. Dat is een afweging geweest bij de keuze voor inzet op de ringstructuur. Betreffende wegen worden op het verkeer ingericht, zodat functie en gebruik in overeenstemming zijn. Oversteken en uitwerking per weg/wegvak vraagt om maatwerk en inpassing. Daar hebben we aandacht voor. Vanuit het onderzoek benoemen we knelpunten en maatregelen daarvoor.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 17.6</i>	De Raad roept op voor onderzoek naar spreiding van verkeer. Veel straten worden door Rijksinfra drukker. Daar moet richting raad op gereageerd worden, de raad moet een winstwaarschuwing krijgen voor verwachte resultaten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We kijken naar het functioneren van het wegennet. De maatregelen zijn verkend en de eerste resultaten laten een positief beeld zien. Voor deze verkenning gebruikten we de instrumenten die hiervoor gebruikelijk zijn, zoals een verkeersmodel. Er blijft maatwerk nodig, rekening houdend met de omgeving en beschikbare fysieke ruimte. Zodra we een volledig beeld hebben over de verwachte resultaten en bijhorende maatregelen, informeren we de raad.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 17.7</i>	De maatregelen die zijn opgenomen lopen eigenlijk vooruit op het nog uit te voeren onderzoek (van 13.2). Hierbij moet rekening worden gehouden met uitspraak RvS en alle verzoeken van de Raad moeten worden meegenomen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie is niet in beton gegoten. We monitoren ontwikkelingen en stellen bij als dat nodig is. Als de uitspraak van de Raad van State om aanpassingen vraagt dan voeren we die door en communiceren we daarover.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 17.8</i>	Mobiliteitsvisie kan korter en bondiger. Daarnaast ligt het in de vakantieperiode ter inzage. Een weinig gelukkige timing. Er is al uitloop. De participatie had daar ook op afgestemd kunnen worden.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De visie vraagt om positionering en inkadering. En de opdracht was om ook maatregelen te benoemen. Binnen dat spanningsveld is de visie uitgewerkt. De participatie in de vakantie is inderdaad niet ideaal. Daarom heeft de visie ook acht weken ter inzage gelegen in plaats van de gebruikelijke zes weken. Vanwege aanlevertermijnen voor vaststelling door de gemeenteraad kwam dit helaas zo uit.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Reactie 17.9	Op het platform www.wijinvught.nl wordt aangegeven dat er vijf maatregelen op korte termijn worden onderzocht. Drie zien er toe op aanpak van verkeersonveilige locaties, veilige inrichting van hoofdfietsroutes en aanpassen van de wegenstructuur. Hoe verhouden de onderzoeken zich ten opzichte van het uitgevoerde onderzoek naar maatregelen in de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat en de uitspraak van de Raad van State daar over? Zijn dit dezelfde onderzoeken? Wanneer vinden ze plaats en hoe worden bewoners als ervaringsdeskundigen hierbij betrokken? Bij de onderzoeken moeten de stukken van bewoners voor de procedure voor de Raad van State worden meegenomen.
Reactie gemeente Vught	Tijdens de participatieweek konden maximaal vijf maatregelen hoog geprioriteerd worden. Dit waren dezelfde maatregelen als in de visie genoemd. Het gaat dus inderdaad om dezelfde onderzoeken. Bij het uitvoeren van deze onderzoeken wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met bestaande informatie. Informatie die is gebruikt voor de Raad van State wordt daarin meegenomen, evenals nog op te halen input bij belanghebbenden. De bevindingen uit de onderzoeken koppelen we terug.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 18

Reactie 18.1	De Molenstraat als doorgaande weg is verkeersonveilig. Er wordt te hard gereden. Contact met de gemeente hierover gaat moeizamer dan over inmiddels gerealiseerd groen. Een verbeterplan is in voorbereiding en komt er. Inspraak daarop is echter niet gevraagd en niet meer mogelijk, dat is jammer.
Reactie gemeente Vught	Er wordt inderdaad gewerkt aan maatregelen voor de Molenstraat. Hierover is vooraf gesproken met een vertegenwoordiging van de omgeving. De overige buurtbewoners worden hierover nog geïnformeerd.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 18.2	De gemeente geeft aan dat andere voorstellen tot verbetering lopen via de het platform wijkgerichte aanpak. Bewoners van de Molenstraat en omgeving kunnen op de website van de gemeente hier geen informatie of contactgegevens over vinden.
Reactie gemeente Vught	Het eerder benoemde wijkplatform betreft een wellicht een spraakverwarring. De gemeente Vught heeft geen platform wijkgerichte aanpak. Voorstellen tot verbetering en andere suggesties zijn welkom zijn bij de gemeente via de gebruikelijke kanalen, zoals het meldsysteem of via de mail: gemeente@vught.nl.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 19

Reactie 19.1	Het centrum komt niet aan bod, m.u.v. fiets parkeren en de blauwe zone. Er is sprake van verdichting van wonen en winkels. Dit beïnvloed de leefbaarheid en verkeersveiligheid. De verkeers- en parkeerdruk in het centrum is de afgelopen jaren sterk gestegen. Concrete maatregelen om de onbalans te herstellen moeten worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Voorstellen zijn: visie op laden en lossen, venstertijden, type voertuigen en goede inrichting laad- en loshavens.
Reactie gemeente Vught	In de Mobiliteitsvisie houden we rekening met bevoorrading in het centrum. We hebben ervoor gekozen niet te werken met venstertijden. Op termijn zien we een logistieke hub als mogelijkheid. Daarover moeten dan afspraken gemaakt worden met ondernemers en marktpartijen. Als we daar kansen en initiatieven toe zien, staan we daar als gemeente voor open. Eventuele problemen en rondom laden en lossen, de inrichting van de havens en de gebruikte voertuigen zijn niet in de participatie naar boven gekomen. Deze kunnen gemeld worden via het meldsysteem, dan worden dergelijke operationele zaken opgepakt. Er is verder inderdaad sprake van verdichting, maar op dit moment functioneert het verkeer en parkeren in het centrum goed.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie 19.2</i>	Onderzoek naar mogelijke verbetering verkeerscirculatie. Gevaarlijke kruisingen zijn Kerkstraat-Koestraat-Kloosterstraat en Kerkstraat-Kapellaan.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Bewoners mogen altijd aandacht vragen voor de verkeersveiligheid in de straat. Voor wat de Mobiliteitsvisie betreft is de Kerkstraat niet als specifiek verkeersonveilig uit de analyses of eerdere participatie naar voren gekomen. Op basis van onze eerdere afwegingen zien we geen reden om de Kerkstraat toe te voegen aan de top 5 van onveilige locaties, zeker niet ten koste van een andere locatie.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 19.3</i>	Creatieve oplossingen voor de toenemende parkeerdruk gewenst. De blauwe zone heeft een waterbed effect. Er wordt door ondernemers en personeel op straat geparkeerd en de parkeergarage wordt slecht benut.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Als maatregel is het actualiseren van het parkeerbeleid en de parkeernormen opgenomen. Daarin denken we dan na over hoe we het gewenste gedrag voor elkaar krijgen. In die uitwerking naar creatieve oplossingen nemen we dit dan mee.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 19.4</i>	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers gewenst, graag terrassen e.d. beperken zodat de doorgang vrij blijft.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie pleit inderdaad voor meer ruimte voor voetgangers. Het beperken van terrasgrootte kan daar een uitwerking van zijn. Bij vergunningverlening vindt overigens nu al een integrale afweging plaats, waarbij ruimte voor de voetganger ook zwaar meeweegt. De afspraken zijn zo dat een doorgang vrij moet blijven op het trottoir.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 19.5</i>	Handhaving op verkeersgedrag is nodig, als aanvulling op fysieke maatregelen. Bestaande drempels zijn contraproductief door foutieve uitvoering.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie gaat ook uit van toezicht en handhaving op gedrag. Daarin voorzien we dus. Het eventueel aanpassen van aanwezige drempels beoordelen we in het kader van wegbeheer en onderhoud. Bij het realiseren van dergelijke verkeersmaatregelen zijn de CROW richtlijnen leidend.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspraakreactie 20

<i>Reactie 20.1</i>	Positief over voorrang voor fietsen en lopen en een maximum snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Wel mist scherpheid in de uitwerking naar concrete maatregelen. De gemeente lijkt autoverkeer toch te faciliteren. Voorbeelden zijn: garanderen van autobereikbaarheid van (winkel)centra en toeristische trekpleisters.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	In de Mobiliteitsvisie zetten we in op meer ruimte voor lopen en fietsen. De visie kijkt naar 2035 en de maatregelen hebben betrekking op wat we de komende jaren moeten doen om de visie te realiseren. Dit realiseren verloopt in een cyclisch proces. Uiteraard faciliteren we voorlopig ook de auto, deze is in de huidige situatie een gegeven. Bovendien is sommige inzet voor auto is nu nodig om later meer ruimte voor de fiets te realiseren.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.2</i>	Geen keuzes in (gedeeltelijk) afsluiten van wegen voor doorgaand verkeer (m.u.v. de Maarten Trompstraat). Aansluiten van de Van Miertstraat op de Helvoirtseweg en opstellen van de spoorwegovergang Esschestraat - Elisabethstraat voor autoverkeer in twee richtingen zorgt voor meer verkeer op korte afstanden.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De maatregelen voor de Helvoirtseweg en aansluitende straten zijn een voorstel en zijn tot stand gekomen in een analyse naar effecten van het bestemmingsplan N65 voor de Raad van State. De maatregelen zijn nog niet definitief, deze worden nog onderzocht en daarna uitgewerkt en besproken met belanghebbenden.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

<i>Reactie 20.3</i>	Spreiden van verkeer zorgt voor onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Het argument van spreiding is gebruikt om de Jagersboschlaan open te stellen voor autoverkeer. In dergelijke straten moet leefbaarheid en verblijfskwaliteit voorop staan.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We zetten in op leefbaarheid en verblijfskwaliteit. De Mobiliteitsvisie is duidelijk in de inzet op de ringstructuur, maar ook in de woongebieden streven we hier naar. Soms vraagt dat om spreiding, om alle straten leefbaar en veilig te kunnen maken.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.4</i>	Gemeente moet proactief gedragscampagnes invullen. Naast realisatie van fietsstraten bij scholen ook met de scholen in gesprek om tot maatregelen te komen voor selectieve/tijdgebonden afsluitingen voor autoverkeer. Scholen moeten ouders stimuleren om kinderen te voet of met de fiets naar school te brengen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Vught zet meer en inderdaad actiever in op gedragscampagnes en verkeerseducatie. We sluiten aan op landelijke, provinciale en regionale campagnes, maar hebben ook oog voor Vughts maatwerk. Dat doen we met partners, waaronder de scholen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.5</i>	Invoeren van sturend parkeerbeleid voor minder parkeerplaatsen. Betrek hierbij sportverenigingen en werkgevers en ondernemers om bezoekers te stimuleren op vaker te lopen of te fietsen. En geef als gemeente het goede voorbeeld.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Als maatregel is het actualiseren van het parkeerbeleid en de parkeernormen opgenomen. Daarin denken we dan na over hoe we het gewenste gedrag voor elkaar krijgen. In die uitwerking naar creatieve oplossingen nemen we dit dan mee.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.6</i>	Een visie op het recreatieve fietsnetwerk wordt gemist, waardoor verbindingen van de woongebieden naar de recreatieve bestemmingen niet zijn aangegeven. Maak een koppeling met de visie voor recreatie die dit najaar wordt opgesteld door de gemeente.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Bij het samenstellen van het fietsnetwerk is uitgegaan van het maken van verbindingen naar herkomsten en bestemmingen. Hierin zijn ook de belangrijkste recreatieve bestemmingen meegenomen. We hebben er voor gekozen niet nog apart een recreatief netwerk op te nemen. Op erftoegangswegen bijvoorbeeld moet overal gefietst kunnen worden.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.7</i>	Neem in de Mobiliteitsvisie kwaliteitseisen op voor de fietsnetwerken, met verwijzing naar Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	In de Mobiliteitsvisie verwijzen we in algemene zin naar de landelijke richtlijnen van CROW. Daarmee geldt dat we ook de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toepassen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.8</i>	Voer een aantal wijzigen/aanvullingen in het netwerk fiets door. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om uitbreidingen van het hoofdnetwerk fiets over erftoegangswegen (buiten de bebouwde kom) en aanpassingen van de snelfietsroute tracés.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Over het fietsnetwerk is uitgebreid nagedacht. Inzet is om belangrijke verbindingen te faciliteren en veilig uit te rusten. Op en langs erftoegangswegen moet altijd prettig gefietst kunnen worden, maar dat vraagt niet altijd om de voorgestelde voorzieningen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.9</i>	Station Helvoirt moet op kaart worden aangegeven. Dit is ook een potentiële hub locatie, graag aangeven.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Uit nader onderzoek blijkt dat Station Helvoirt geen haalbare optie is. Deze informatie hebben wij recentelijk ontvangen. De resultaten van het onderzoek hebben we verwerkt in de Mobiliteitsvisie. We geven deze locatie dan ook niet aan op het kaartbeeld openbaar vervoer. Wel zien we kansen voor een potentiële hub.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.10</i>	In kaartbeeld gemotoriseerd verkeer Taalstraat - Bosscheweg opnemen als erftoegangsweg, vergelijkbaar met de Helvoirtseweg. Ook de Boxtelseweg tussen Taalstraat en Glorieuxlaan aanwijzen als 30 km/uur-weg, gelet op verkeersonveilige situaties voor fietsers.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We zien de Taalstraat - Bosscheweg als ontsluitingsroute vanuit de woongebieden naar de hoofdwegenstructuur. Een functie als gebiedsontsluitingsweg is beter passend dan erftoegangsweg. Dat geldt ook voor de Boxtelseweg. Het voorgestelde wegvak is onderdeel van de Vughtse ringstructuur en daarom opgenomen als gebiedsontsluitingsweg.

<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
---------------------------------------	------

<i>Reactie 20.11</i>	In en naar centrumgebieden looproutes aangeven en herkenbaar inrichten. Ook het station daarin opnemen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We hebben ervoor gekozen om gebieden aan te duiden waar we lopen belangrijk vinden in plaats van specifieke looproutes. Dat is voor het lopen beter, omdat een breder gebied wordt meegenomen. Het stationsgebied maakt inderdaad deel uit van een gebied waar lopen belangrijk is. Dat voegen we daarom toe aan het kaartbeeld.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja. We voegen het stationsgebied toe als loopgebied op het kaartbeeld Lopen in paragraaf 3.1.1.

<i>Reactie 20.12</i>	Fietsgebruik naar centra stimuleren door directe en veilige routes aan te leggen. En op plekken waar ruimte schaars is de auto minder ruimte geven. Eventueel auto parkeren opheffen ten gunste van fiets parkeren.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Het fietsnetwerk bevat routes naar het centrum. In de vraag van de Fietzersbond is dus voorzien. Binnen het centrum moet overal gefietst (en gelopen) kunnen worden. Daar gaan de fietsroutes niet dóór het centrum. Voor wat betreft ruimte geven aan de fietser nemen we in de uitwerking van maatregelen voor fiets parkeren de suggestie mee om auto parkeren om te vormen tot fiets parkeren als er beperkte ruimte is. Dat is uitvoering en vraagt geen aanpassing van de visie.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.13</i>	In woongebieden, al dan niet op initiatief van bewoners, de ruimteverdeling aanpassen op meer fietsen en lopen. Hierbij ook rekening houden met actief beschikbaar krijgen van deelmobiliteit.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Hier werken we aan, bij aanpak van straten. Initiatieven van bijvoorbeeld bewoners nemen we daarbij mee. Voor het beschikbaar krijgen van deelmobiliteit staan we ook open voor initiatieven vanuit bewoners en initiatiefnemers/aanbieders.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.14</i>	Aansluiten van Van Miertstraat en Stationsstraat op de Helvoirtseweg schrappen, evenals verkeer in twee richtingen toestaan op de spoorwegovergang Esschestraat.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We gaan niets schrappen, wel eerst onderzoeken. Zie 20.2.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Zie 20.2.

<i>Reactie 20.15</i>	Naast parkeerruimte voor de auto bij het station benoemen, hier ook het fiets parkeren aan toevoegen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit hebben we opgenomen bij de toelichting op de herinrichting van het stationsgebied, aan zowel de oost- als westzijde. Hierin is dus voorzien.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.16</i>	Is het nodig in de visie al zo gedetailleerd maatregelen op te nemen? Dit kan beter uitgewerkt worden in een apart uitvoeringsprogramma, waar maatregelen getoetst worden op doelen, uitgangspunten en kwaliteitseisen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De opgenomen maatregelen maken inzichtelijk wat er moet gebeuren om de Mobiliteitsvisie op straat te realiseren. De maatregelen vormen de input voor het gemeentelijke integrale uitvoeringsprogramma van alle vakdisciplines.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.17</i>	Leg vrijliggende fietspaden aan langs de Lekkerbeetjenlaan, aangezien dit een afrit van de N65 is.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Voor de Lekkerbeetjenlaan is een inrichtingsvoorstel uitgewerkt in het programma PHS, afgestemd op het verwachte wegbeeld. De straat is een erftoegangsweg en vraagt daarom niet om fietsvoorzieningen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 20.18</i>	Leg rotondes aan op kruispunten van de snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven. Dit zijn de kruispunten Kampdijklaan-Postweg en Glorieuxlaan-Vlasmeersestraat.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De inrichting van de snelfietsroute moet nog nader uitgewerkt worden. Of dat vraagt om rotondes op de genoemde wegen moet nog bepaald worden. We nemen in de verdere uitwerking de gedane suggesties mee.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspraakreactie 21

<i>Reactie 21.1</i>	De situatie Van Voorst tot Voorststraat - Berenstijnstraat is verkeersonveilig. Oorzaken zijn te hard rijdend verkeer, waardoor verkeer uit de Berenstijnlaan te laat wordt opgemerkt. Een snelheidsremmer is wenselijk.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Voor de Van Voorst tot Voorststraat stellen we maatregelen voor. Deze zorgen voor minder verkeer. De situatie met de aansluiting van de Berenstijnstraat kan hier een nadere uitwerking van zijn. De locatie is niet uit eerdere participatie of analyse als verkeersonveilig naar voren gekomen. We nemen de suggestie mee in de verdere uitwerking van de Van Voorst tot Voorststraat.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 21.2</i>	De knip in de Maarten Trompstraat is goed, maar de exacte locatie zou elders beter zijn. Voorstel is om de knip te maken tussen de Molhuysenstraat en Esschestraat of Molehuysenstraat en Van de Pollstraat.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Het voorstel voor maatregelen moet nog nader worden uitgewerkt. Hierover vindt ook nog participatie plaats. In de nadere uitwerking nemen we de voorstellen mee. Als dit een betere keuze blijkt te zijn, verwerken we die.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

<i>Reactie 21.3</i>	Voorzie de Van Voorst tot Voorststraat van snelheidsremmers.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Zie 21.1.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 21.4</i>	De verlaging van de snelheid op de Helvoirtseweg is een goed idee.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Ook positieve reacties op de voorstellen horen we graag.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Inspraakreactie 22

Reactie 22.1	In de Achterstraat is een trottoir wenselijk, minimaal tussen de N65 en de Sint Jorisstraat. Voetgangers moeten over de rijbaan lopen en er maakt veel auto- en fietsverkeer gebruik van de weg.
Reactie gemeente Vught	We hebben er voor gekozen hier niet actief op in te zetten, onder andere vanwege effecten op groen. Als er vanuit de buurt een gedragen voorstel komt, staan we hier wel voor open, bij voorkeur uit te voeren door werk-met-werk te maken.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Inspraakreactie 23

Reactie 23.1	Bij de aanleg van de A2 zijn bomen gekapt aan de oostzijde van de snelweg, bij kasteel Maurick. Resultaat is dat dit tot stormschade heeft geleid en het bos deels is verdwenen. Hiermee is tevens het reigersbos verdwenen. Kap van bomen bij de Heikantstraat/Olmenlaan kan ook stormschade tot gevolg hebben voor Zionsburg en het landgoed verloren kan gaan. Een oprit naar de N65 is wel wenselijk.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. In de uitwerking van de maatregelen nemen we de inbreng mee. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie 23.2	Leg een oprit naar de N65 langs de Rembrandtlaan en maak van de Heikantstraat/Olmenlaan een fietstunnel onder de N65.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie 23.3</i>	Trek de Michiel de Ruyterweg over het spoor door naar de Glorieuxlaan/Vlasmeersestraat.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 23.4</i>	Maak een afrit vanaf de N65 vanuit Tilburg naar de Olmenlaan en zorg hier voor een ongelijkvloerse kruising naar de Rembrandtlaan aan de noordzijde. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de Lekkerbeetjenlaan door te trekken in westelijke richting en ongelijkvloers te laten kruisen met het spoor naar Tilburg. Daarmee kan het noordelijke deel van de aansluiting Craayenstein komen te vervallen, evenals de oprit Olmenlaan. Dit zorgt voor een spreiding van het verkeer.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie 23.5</i>	Maak een tijdelijk station op het Isabella terrein. Daar is geen sprake van bouw voor het spoor, wat ruimte geeft. Een busroute kan mensen ophalen en bij de Postweg halteren om mensen bij het station af te zetten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

3.2 1-op-1 gesprekken

Gesprek A

<i>Reactie A.1</i>	Positief op de concept Mobiliteitsvisie. Toon goede wil door Quick wins uit te voeren. Zet bij die uitvoering in op participatie en geef de Mobiliteitsmakers daarin een rol. Bijvoorbeeld door hen actief te informeren over stappen die gezet worden.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie worden de onderzoeken uitgevoerd en maatregelen uitgewerkt. Dat heeft tijd nodig, bijvoorbeeld voor financiering en het voorbereiden van de daadwerkelijke realisatie van de maatregelen. Zodra meer bekend is communiceert de gemeente hierover met de betrokken belanghebbenden en indien nodig breder. Participatie is vanuit de participatieverordening geborgd.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek B

<i>Reactie B.1</i>	Naast gesprek ook schriftelijke inspraakreactie ingediend. Binnen uitwerking van Rijksinfra zijn er gemiste kansen. Die kan de Mobiliteitsvisie alsnog oppakken. Voorbeelden zijn: - ophogen viaduct Taalstraat A65 - optimaliseren helling fietstunnel Rembrandtlaan - doortrekken Michiel de Ruyterweg naar Glorieuxlaan
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. Dit vraagt niet om aanpassing van de plannen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
<i>Reactie B.2</i>	Menging snelfietsverkeer met schoolgaande kinderen op de snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven op het gedeelte Loonsebaan, betrek de scholen bij de uitwerking hiervan.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Een snelfietsroute is breder dan een gewoon fietspad. Desondanks kan dit op momenten bij aanvang van school toch drukte betekenen. Hier hebben we aandacht voor in de uitwerking van snelfietsroute. Tevens is er in het kader van mensgerichte acties ook afstemming met de (middelbare) scholen.

<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
---------------------------------------	------

Gesprek C

<i>Reactie C.1</i>	De plannen sluiten goed aan bij de plannen van de senioren bus Vught. Ze gaan samen met Automaatje en vervullen zo een belangrijke rol voor de mobiliteit van ouderen. Dit gaat ook eenzaamheid bij ouderen tegen. Nieuwe voertuigen moeten zero emissie worden. Daarbij heeft de gemeente geen rol.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Fijn te horen dat de plannen aansluiten. We hebben aandacht voor afstemming en communicatie over openbaar vervoer en deelvervoer, daar valt de senioren bus ook onder.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek D

<i>Reactie D.1</i>	Naast gesprek ook een schriftelijke inspraakreactie ingediend. De Mobiliteitsvisie is wollig, er worden veel bijwoorden gebruikt. Vraag is hoe de visie bereikt wordt, aan welke criteria toetst de gemeente?
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Het betreft een Mobiliteitsvisie voor Vught. Gedetailleerde onderzoeken en onderbouwingen voeren we uit bij de uitwerking van de maatregelen. De visie geeft nu een doorkijk voor maatregelen naar 2035. De maatregelen worden na vaststelling van de visie concreet uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Bij de uitvoering hebben we uiteraard aandacht voor communicatie en participatie.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie D.2</i>	Over de maatregelen is niet geparticipeerd, hoewel niet aan alle sessies is deelgenomen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De maatregelen zijn aan bod gekomen in de vierde participatiweek. Daarbij hebben de Mobiliteitsmakers een prioritering toegekend aan de maatregelen en acties uit de Mobiliteitsvisie. Deze prioritering vormt input voor de prioriteiten die het college voorlegt aan de gemeenteraad.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie D.3</i>	Er had meer scenario denken in de visie moeten zitten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	We hebben voor de Mobiliteitsvisie voor Vught een andere methodiek gevolgd. In de participatie hebben we aan de hand van ambities en droombeelden de vertaling gemaakt naar een visie.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie D.4</i>	Ruimtelijke ontwikkelingen ontbreken, deze hebben ook impact op mobiliteit.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie is van en voor de gemeente Vught. Ruimtelijke en regionale kaders hebben we meegenomen en meegewogen. Dit hebben we vertaald in de mindset en inzet op regionale samenwerking.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie D.5</i>	Structuren komen te plotseling, waarom deze structuren en hoe komen deze voort uit de visie? Is er een onderbouwing dat dit allemaal kan en past? In welke mate dragen de maatregelen bij aan het bereiken van de visie? In het stuk ontbreken cijfermatige onderbouwingen bij uitspraken.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Vooralsnog zijn we van mening dat een uitgebreide cijfermatige onderbouwing voor een visie op mobiliteit geen noodzaak is. Bij de totstandkoming van de visie hebben we ons meer gericht op vragen en wensen van de Mobiliteitsmakers. Deze aanpak is niet data gedreven.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie D.6</i>	Richtlijnen van Duurzaam Veilig worden gevolgd, maar de gemeente wijkt daar zelf al vanaf, bijvoorbeeld door de Helvoirtseweg af te waarden naar 30 km/uur.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Bij de uitwerking van maatregelen past de gemeente de richtlijnen zo veel mogelijk consequent toe. Wel moeten we rekening houden met beschikbare fysieke ruimte en ruimtelijke beperkingen vanuit bijvoorbeeld het bestemmingsplan. Dat vraagt altijd om maatwerk en daarmee soms om afwijken van de richtlijnen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek E

<i>Reactie E.1</i>	Naast gesprek ook een schriftelijke inspraakreactie ingediend. Bij de participatie is het abstractieniveau hoog, terwijl snel naar de inhoud wordt gegaan.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Binnen de beperkte tijd is gezocht naar werkvormen om zaken te kunnen bespreken. De Mobiliteitsmakers gaven aan dat het soms snel ging, maar dat hierdoor ook creatief nagedacht werd. De tijd was immers beperkt. Op deze manier is gezocht naar oplossingen. Iedere werkvorm heeft voor- en nadelen. De laatste participatieweek was het meest concreet, daar is positief op gereageerd. Als gemeente leren we van de terugkoppelingen en staan we open voor verbetermogelijkheden.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie E.2</i>	Bij de online sessie zijn de reacties door de organisatie ingevuld. Daarbij zijn alleen zaken overgenomen die aansluiten op de gemeentelijke visie.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Iedereen tijdens de bijeenkomst kon inbreng leveren. En alle opmerkingen konden bij de verwerking daarvan terug gelezen worden. Eventueel zijn de aantekeningen aangepast op nuancering of bijstelling. We hebben daarbij niet gestuurd op het wel of niet meenemen van bepaalde reacties.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Reactie E.3	De Rijksinfra projecten ontbreken, dit wordt een gemis gevonden. En de droombeelden waren erg algemeen, onvoldoende specifiek voor Vught.
	Er is vooraf duidelijk aangegeven dat de mobiliteitsvisie niet over de uitwerking van de projecten voor Rijksinfra ging. Het kan natuurlijk altijd als gemiste kans worden ervaren. We hebben ook aangegeven dat de mobiliteitsvisie niet in beton is gegoten. Bijstelling gebeurt periodiek, daarin kan ook geanticipeerd worden op ontwikkelingen rondom PHS en N65. De droombeelden gaven denkrichtingen en zijn gebruikt om te bepalen wat de Mobiliteitsmakers voor Vught belangrijk vinden. We konden dat voorafgaand aan de participatie nog niet specifiek voor Vught beschrijven, omdat de participatieweek is gebruikt om prioriteiten te benoemen. In de verdere uitwerking hebben we de vertaalslag naar Vught gemaakt.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie kijkt breed naar de gemeente Vught. Plannen voor N65 en PHS zijn hierin meegenomen, maar staan voor de Mobiliteitsvisie niet ter discussie. De droombeelden gaven denkrichtingen en zijn gebruikt om te bepalen wat de Mobiliteitsmakers voor Vught belangrijk vinden. We konden dat voorafgaand aan de participatie nog niet specifiek voor Vught beschrijven, omdat de participatieweek is gebruikt om prioriteiten te benoemen. In de verdere uitwerking hebben we de vertaalslag naar Vught gemaakt.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie E.4	Wacht eerst uitspraak van de Raad van State af, voordat de gemeenteraad gevraagd wordt de Mobiliteitsvisie vast te stellen.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie is niet afhankelijk van de uitspraken voor Rijksinfra. De visie gaat in op hoe we naar mobiliteit in Vught kijken. Dat staat los van de Rijksinfra projecten. Periodiek stellen we de Mobiliteitsvisie bij. Dan houden we rekening met dan actuele inzichten en ontwikkelingen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie E.5</i>	Recreatieve fiets- en voetpaden blijven buiten beschouwing. Deze hebben wel een rol/functie, ook voor woon-werkverkeer.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Elke fiets- en voetgangersvoorziening vervult een bepaalde rol binnen de wegenstructuur van Vught. We hebben er voor gekozen om te prioriteren hoe we tegen de netwerken voor de verschillende modaliteiten aan kijken. Grote recreatieve functies zijn als bestemming meegenomen bij het samenstellen van het netwerk fiets bijvoorbeeld.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.
<i>Reactie E.6</i>	De snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven kent een onlogisch verloop. Deze is onvoldoende direct. Het is logischer om deze via de Taalstraat te laten lopen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De keuzes voor de snelfietsroute zijn in overleg met de partners in de regio tot stand gekomen en worden nog verder uitgewerkt. Dat kan dan om bijstelling vragen. Voorlopig gaan we van benoemde routes uit voor de verdere uitwerking.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie E.7</i>	Waarom de Taalstraat nog als gebiedsontsluitingsweg aanduiden. De Helvoirtseweg gaat in functie omlaag, dat kan dan voor de Taalstraat ook.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Bosscheweg en Taalstraat verzamelen verkeer vanuit de omliggende wijken. We zien ze daarom als gebiedsontsluitingsweg. Een prominentere verblijfsfunctie is vooralsnog niet haalbaar voor deze wegen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie E.8</i>	Voer betaald parkeren in het centrum in om zo te sturen dat meer mensen van de fiets gebruik gaan maken.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Er wordt nieuw parkeerbeleid uitgewerkt als maatregel vanuit de Mobiliteitsvisie. Vooralsnog geldt het uitgangspunt van handhaven van de blauwe zone. Dat evalueren we. Bij het uitwerken van nieuwe parkeerbeleid wordt die keuze definitief wel of niet gemaakt. Betaald parkeren is een ander mogelijk in te zetten instrument. Het vraagt echter ook investeringen en onderhoud en moet daarom goed worden afgewogen. Vooralsnog is het gemeentelijke standpunt om hier niet vanuit te gaan.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek F

<i>Reactie F.1</i>	Voeg naast de stip op de horizon in 2035 ook streefdata toe. Dan maakt de visie meer SMART over wanneer zaken gerealiseerd of bereikt moeten zijn.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De Mobiliteitsvisie is inderdaad een stip op de horizon. De opgenomen maatregelen maken inzichtelijke wat als eerste nodig is om tot realisatie te komen. Omdat nog niet duidelijk is hoe snel dit (maatschappelijk) gaat hebben we in de visie geen mijlpalen voor de komende jaren opgenomen. De genoemde maatregelen nemen we wel op in ons Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR), daarin plannen we de maatregelen en organiseren we de nodige middelen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek G

Reactie G.1	De visie is op een leuke en interessante manier geschreven en maakt duidelijk wat Vught wil bereiken. Ook de maatregelen passen hier goed bij. Maak wel inzichtelijk wat de maatregelen bijdragen aan de visie, zoals dat nu voor de visie is toegelicht.
Reactie gemeente Vught	De visie kijkt naar 2035. De maatregelen in het plan zijn de eerste stappen om tot realisatie te komen. Afhankelijk van hoe snel ontwikkelingen gaan, door aanbieders of door gebruik van de Vughtse inwoners, kunnen vervolgstappen benoemd worden. Dat zal de komende jaren duidelijk worden.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie G.2	Publiceer als gemeente wat gedaan wordt met de plannen, zodat deze niet als verrassing komen en inwoners als gevolg daarvan in de weerstand schieten.
Reactie gemeente Vught	Gemeente Vught vindt participatie belangrijk. Daarom hebben we voor de Mobiliteitsvisie een uitgebreid proces doorlopen. We blijven inzetten op communicatie en participatie. We nemen de aanbeveling mee om actief te blijven communiceren.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Gesprek H

Reactie H.1	De visie kijkt ver vooruit, maar de tussenstappen om daar te komen ontbreken. Zijn de opgenomen maatregelen voldoende of is er meer nodig? Stel tussenliggende doelen.
Reactie gemeente Vught	De Mobiliteitsvisie is inderdaad een stip op de horizon. De opgenomen maatregelen maken inzichtelijk wat als eerste nodig is om tot realisatie te komen. Omdat nog niet duidelijk is hoe snel dit (maatschappelijk) gaat hebben we in de visie geen mijlpalen voor de komende jaren opgenomen. De genoemde maatregelen nemen we wel op in ons Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR), daarin plannen we de maatregelen en organiseren we de nodige middelen.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie H.2</i>	Zorg bij veranderingen voor gemak. Bijvoorbeeld het fietsen stimuleren door op straat overdekte stallingen te maken. Dan is het makkelijker om de fiets te pakken dan achterom te moeten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit is een voorbeeld van hoe we uitwerking kunnen geven aan de maatregelen. We zien uw suggestie als aanbeveling voor de verdere uitwerking.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie H.3</i>	De beoogde ligging van de snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven is niet logisch.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De keuzes voor de snelfietsroute zijn in overleg met de partners in de regio tot stand gekomen en worden nog verder uitgewerkt. Dat kan dan om bijstelling vragen. Voorlopig gaan we van benoemde routes uit voor de verdere uitwerking.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie H.4</i>	Neem proactief besluiten, bijvoorbeeld door in elke woonstraat een parkeerplek aan te wijzen voor een deelauto. Dat ontlokt initiatieven.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit is een voorbeeld van hoe we uitwerking kunnen geven aan de maatregelen. We zien uw suggestie als aanbeveling voor de verdere uitwerking.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie H.5</i>	Is de ringstructuur niet strijdig met meer lopen en fietsen? Er ontstaan barrières naar bestemmingen. Die wil je met de N65 voorkomen. Bij Helvoirt en Cromvoirt kunnen naast alternatieve routes ook verplaatsingen van de bedrijven als oplossing overwogen worden.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Inzetten op de ringstructuur betekent ook dat er aandacht moet zijn voor verkeer dat de structuur op wil komen of deze kunnen oversteken. Inderdaad willen we barrièrewerking van de N65 voorkomen. De verkeersintensiteiten op de N65 zijn echter vele maken hoger dan op de Vughtse wegenstructuur. Dit betekent een ander niveau van eventuele barrières. Het verplaatsen van bedrijven nemen we mee in het onderzoek naar de alternatieve routes voor vrachtverkeer.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie H.6</i>	Waar komen de beoogde hubs? Zet in op de logische entrees bij het dorp of de wijken, omdat mensen hier toch al langs komen.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Er is nu nog geen definitieve locatie bepaald voor hubs. Het lijkt logisch deze t.z.t. bij de invalswegen te realiseren. Echter, moet er ook ruimte zijn die is afgestemd op het initiatief. Juist in woonwijken kunnen hubs ook meerwaarde hebben, dit omdat ze dan dicht bij de woningen liggen. Elke locatie is daarmee maatwerk en moet worden afgestemd op initiatieven.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie H.7</i>	Sluit aan op landelijke campagnes en maak vanuit de visie het goede in Vught mogelijk. Dan kun je het minder goede afbouwen/lastiger maken.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit hebben we zo in de visie verwoord. Er is ruimte voor lokaal maatwerk, maar we sluiten vooral aan op landelijke en regionale campagnes.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek I

<i>Reactie I.1</i>	De visie is mager op het vlak van Openbaar Vervoer. De invloed van de gemeente is beperkt, benoemd dat dan ook. Maar benoem de kansen expliciet. Een OV-hub bij het station klinkt groots maar is ook beperkt in uitvoering. Alleen in de gebiedstypen station en spooromgeving komt openbaar vervoer aan bod.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De gemeente heeft slechts in beperkte mate invloed op aanbod van openbaar vervoer. Dat hebben we ook zo aangegeven in de visie. Daarnaast is aangegeven dat we kansen willen benutten en dat we daarom deelnemen aan overleggen en inbreng leveren bij provincie en vervoerder. Om te kunnen realiseren is het voor Vught belangrijk dat we nu eerst fysiek ruimte maken. Dat vraagt om investeringen voor de infrastructuur, zodat daarna alternatieven meer ruimte kunnen krijgen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie I.2</i>	Hou rekening met bouwfase van Rijksinfra.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Afstemming vindt uiteraard plaats. Daar is vanuit het project aandacht voor en vraagt niet om een beleidsuitgangspunt in de visie. Daar wordt immers al aan gewerkt. De Mobiliteitsvisie kijkt naar mobiliteit in Vught in het algemeen en naar de toekomst.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie I.3</i>	De visie gaat in op laadpalen, streven moet zijn om dit standaard te organiseren in welke straat naar de toekomst toe voor elke parkeerplaats. Mogelijk zijn in de toekomst andere oplossingen beter.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dit is uitwerking van de maatregelen, met een hoog ambitieniveau. Inderdaad zijn er in de toekomst andere oplossingen beter. Technologische ontwikkelingen gaan hard. We anticiperen daarop, of dat nu (extra) laadpalen zijn of nieuwe oplossingen.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

Gesprek J

Reactie J.1	Het ontbreekt aan visie voor de Helvoirtseweg. De uitwerking tussen de droombeelden en de maatregelen ontbreekt.
Reactie gemeente Vught	Er is in het kader van het bestemmingsplan een verkenning uitgevoerd naar maatregelen voor de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat. Dit wordt nog nader uitgewerkt met belanghebbenden. Daar betrekken we dan ook de gemeenteraad bij.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Ja. We kiezen ervoor om de genoemde maatregelen in relatie tot de ringstructuur minder stellig op te nemen in de Mobiliteitsvisie. We voeren eerst een onderzoek uit naar de Vughtse wegenstructuur, daarin nemen we in ieder geval de genoemde maatregelen voor de knip Maarten Trompstraat, de Helvoirtseweg en de spoorwegovergang Esschestraat – Sint Elisabethstraat mee. Daarnaast nemen we op dat we de knip, naast de verdere uitwerking en afstemming over deze maatregel met belanghebbenden, eerst als proef uitvoeren. Doorgevoerd in paragraaf 3.1.4, paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.5.

Reactie J.2	Deelmobiliteit komt nauwelijks terug. Het wat en hoe rondom auto's, scooters en fietsen is niet onderbouwd. Hoe draagt het bij aan het bereiken van de visie?
Reactie gemeente Vught	De visie kijkt naar 2035. De maatregelen in het plan zijn de eerste stappen om tot realisatie te komen. Afhankelijk van hoe snel ontwikkelingen gaan, door aanbieders of door gebruik van de Vughtse inwoners, kunnen vervolgstappen benoemd worden. Dat zal de komende jaren duidelijke worden.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

Reactie J.3	Door de N65 moet de bus route aangepast worden. Dat moet nog verwerkt worden in de OV-structuur.
Reactie gemeente Vught	Dat klopt. Er wordt nog overleg over gevoerd met provincie en vervoerder. Een definitieve keuze over de route is echter nog niet gemaakt, zodra dit wel het geval is, anticiperen we daarop. Daarom voeren we nu nog geen wijziging door op de kaart.
Wijziging Mobiliteitsvisie	Nee.

<i>Reactie J.4</i>	Maatregelen Helvoirtseweg zijn nog niet uitgewerkt. Er is nog geen planning van. Welke kader worden bijvoorbeeld vanuit de visie meegenomen in het project Helvoirtseweg? Onderzoek Helvoirtseweg graag opstarten.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Er is in het kader van het bestemmingsplan N65 een verkenning uitgevoerd naar maatregelen voor de Helvoirtseweg en Van Voorst tot Voorststraat. Dit wordt nog nader uitgewerkt met belanghebbenden. Daar betrekken we dan ook de gemeenteraad bij. Dat starten we op na vaststelling van de mobiliteitsvisie door de gemeenteraad.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Ja, zie J.1.

Gesprek K

<i>Reactie K.1</i>	Voorgestelde maatregelen kunnen van invloed zijn op de dienstregeling, bijvoorbeeld de maatregelen aan de Helvoirtseweg. Afstemming gevraagd met vervoersbedrijf, zodra dit concreter wordt.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	De gemeente vindt in algemene zin participatie belangrijk. Uiteraard vindt er afstemming plaats met het vervoersbedrijf. De Mobiliteitsvisie geeft dat ook aan. Overleg wordt bij uitwerking van de maatregelen ingepland.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

<i>Reactie K.2</i>	De buslijn 140 via Boslaan en Loonsebaan moet aangepast worden. Dit is nog niet verwerkt op het wensbeeld openbaar vervoer.
<i>Reactie gemeente Vught</i>	Dat klopt. Er wordt nog overleg over gevoerd met provincie en vervoerder. Een definitieve keuze over de route is echter nog niet gemaakt, zodra dit wel het geval is, anticiperen we daarop. Daarom voeren we nu nog geen wijzigingen door op het kaartbeeld.
<i>Wijziging Mobiliteitsvisie</i>	Nee.

3.3 Interne reacties

Naar aanleiding van een aantal interne reacties voerden we diverse kleine aanpassingen door in de Mobiliteitsvisie. Deze wijzigingen waren echter vooral tekstueel van aard en leidden niet tot andere inzichten met betrekking tot de Mobiliteitsvisie en de doorkijk naar maatregelen.

Wel werden we terecht gewezen op het ontbreken van een beschrijving van het gebied IJM/Lunettenlaan binnen de gebiedstypes. We hebben ervoor gekozen om het gebied op te nemen als special binnen het gebiedstype bedrijventerrein. Daar sluit de prioritering van de vervoerswijzen het beste op aan.

3.4 Vierde participatieweek

Tijdens de vierde en laatste participatieweek is er gesproken over de Mobiliteitsvisie en de maatregelen. Over het algemeen gaven de aanwezige Mobiliteitsmakers aan dat zaken nu 'op hun plek vielen' en dat de progressieve insteek in de basis goed was. Een aantal mobiliteitsmakers vond de visie niet ver genoeg gaan, een aantal andere reacties is meer afwachtend en vraagt zich af of de visie realistisch is.

Vanuit de participatieweek zijn geen opmerkingen gekomen die vragen om beleidsmatige bijstelling van de visie. Wel hebben diverse Mobiliteitsmakers van de gelegenheid gebruik gemaakt om een inspraakreactie te geven tijdens de ter inzage periode en/of een 1-op-1 gesprek aan te gaan. Deze zijn opgenomen in de paragrafen 3.1 en 3.2.

Prioritering maatregelen

Tijdens de vierde participatieweek konden de Mobiliteitsmakers hun prioriteit uitspreken over de opgenomen maatregelen. Dit is gedaan tijdens de bijeenkomst en via het platform www.wijinvught.nl.

In totaal is tijdens de avond 14 keer en via het platform 61 keer een prioritering opgegeven. Bij de prioritering waren er 21 maatregelen waarover uitspraak kon worden gedaan. Er mocht maximaal vijf keer een prioriteit 'hoog' en tien keer de prioriteit 'middel' worden toegekend. De resterende maatregelen scoorden zo als vanzelf 'laag'.

Om de maatregelen onderling te kunnen prioriteren, zijn scores 'hoog' drie keer meegeteld, 'middel' is twee keer meegenomen en score laag als één keer. Daaruit is onderstaande prioritering naar voren gekomen vanuit de participatieweek, zie 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 snelfietsroutes Tilburg 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 – Bortelseweg	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 maatregelen 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.



ACCENT adviseurs

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