

Fase 1 Inventarisatie

VVP 2011 – 2015

Vastgesteld
24 oktober 2013

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Concept Verkeers- en vervoersplan 2009 - 2015
Auteur(s):	Bram Louwers / Arno Jonker
Opdrachtgever:	Gemeente Vught
Projectnaam:	Actualisering GVVP Vught
Projectnummer:	1028
Datum:	5 mei 2011
Vastgesteld:	24 oktober 2013
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Postbus 1845 5602 CA EINDHOVEN T 0499 – 33 10 20 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Best. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

	pagina
<u>1</u> <u>Inleiding</u>	4
1.1 <u>Aanleiding</u>	4
1.2 <u>Vertrekpunten</u>	5
1.3 <u>Deze rapportage</u>	5
<u>2</u> <u>Beleidskaders</u>	7
2.1 <u>Vigerend beleid als basis</u>	7
2.2 <u>Relevante beleidsuitgangspunten hogere overheden</u>	7
2.3 <u>Relevant vigerend beleid gemeente Vught</u>	9
2.3.1 <u>Bestuursakkoord “Samen, anders, zeker nu”</u>	9
2.3.2 <u>Verkeer- en vervoerplan Vught 2009 – 2015</u>	9
<u>3</u> <u>Huidige verkeerssituatie</u>	12
3.1 <u>Bereikbaarheid</u>	12
3.1.1 <u>Langzaam verkeer</u>	12
3.1.2 <u>Openbaar Vervoer</u>	13
3.1.3 <u>(Vracht)autoverkeer</u>	14
3.1.4 <u>Intensiteiten en ontwikkeling</u>	15
3.1.5 <u>Infrastructurele projecten vanuit het MOR 2011 – 2014</u>	16
3.2 <u>Milieu en leefbaarheid</u>	16
3.3 <u>Verkeersveiligheid</u>	16
3.4 <u>Ruimtelijke ontwikkeling</u>	17
3.4.1 <u>Ontwikkelingen woningbouw, bedrijvigheid en woonservice-zones</u>	17
<u>4</u> <u>Rijksinfrastructuur</u>	20
4.1 <u>A2</u>	20
4.2 <u>N65</u>	21
4.3 <u>Spoor</u>	22

Bijlagen

Bijlage 1: Beleidsuitgangspunten

Bijlage 2: Overzicht MOR projecten

Inleiding

Aanleiding

In februari 2008 is door de gemeenteraad van de gemeente Vught het Verkeers- en Vervoersplan (VVP) 2009 – 2015 vastgesteld. In de verdere toelichting wordt dit vigerende plan het VVP 2009 genoemd.

Het VVP 2009 is in nauwe samenwerking met de Raad, het college en belanghebbende partijen tot stand gekomen. Het VVP 2009 geeft de visie weer op het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/thema.

In de praktijk blijkt dat het plan een aantal tegenstellingen kent. Dit uit zich voornamelijk bij herinrichtingen van wegen. Vooral de thema's auto en fiets conflicteren. In het VVP 2009 zijn die conflicten niet onderkend en zijn er geen keuzes gemaakt. Ook vanuit het thema openbaar vervoer worden knelpunten ervaren. Dit zijn vooral inpassingproblemen in de fysieke ruimte.

Naast de tegenstellingen bij de uitwerking van maatregelen is er sprake van voortschrijdend inzicht. Op het gebied van rijksinfrastructuur zijn stappen gezet, maar ook is er gebleken dat een aantal inhoudelijke zaken een plek in het verkeersbeleid moeten krijgen. Het gaat hierbij om:

de landelijke CROW-richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK)

het Regionale Fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch

ontwikkelingen ten aanzien van het centrum van Vught

Er is behoefte aan een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en, waar nodig, duidelijke keuzes worden gemaakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/ trajecten binnen de gemeentegrenzen. Normaliter gaat een plan zeker 5 tot 10 jaar mee, afhankelijk van de gehanteerde planhorizon. Omdat het VVP 2009 nog vrij "jong" is, is besloten dat zorgvuldig omgegaan wordt met het bestaande plan. Het bestaande plan wordt daarom niet geheel herschreven, maar op een aantal onderwerpen geoptimaliseerd of aangepast.

Fasering

Het VVP wordt geactualiseerd in 5 fasen:

Fase 1: Inventarisatie

Fase 2: Visie

Fase 3: Beleids- en structuurplan

Fase 4: Uitvoeringsprogramma

Fase 5: Rapportage

Vertrekpunten

Het VVP 2009 beschreef al dat diverse ontwikkelingen, met name op het gebied van de Rijksinfra, het VVP wellicht zouden inhalen. Ook werd daarbij de aanbeveling gedaan om het VVP continu te blijven toetsen aan de werkelijkheid.

Hoewel de ontwikkelingen op het gebied van de Rijksinfra nog niet zo concreet zijn dat exact duidelijk is welke veranderingen er op Vught af zullen komen, kan inmiddels wel een beter beeld worden geschetst dan in het VVP 2009 is opgenomen.

Vught ligt op een geografisch strategisch punt en heeft zich in de loop der tijd als een knoop van rijksinfrastructuur gevormd. Twee rijkswegen en twee spoorlijnen zijn hier getraceerd en deze komen allemaal samen in of nabij Vught. Het gaat hier om de N65, de A2, het spoor 's-Hertogenbosch-Tilburg en het spoor 's-Hertogenbosch-Eindhoven. Deze bovenstedelijke infrastructuur doorsnijdt Vught op een dusdanige manier dat vaak gesproken wordt over “de vierdeling van Vught”.

Het feit dat de komende tien jaar de A2 wordt aangepakt en er een Pilotstudie wordt uitgevoerd naar een mogelijke ondertunneling van de N65, is aanleiding om juist nu te proberen deze planvorming maximaal te beïnvloeden. Daarnaast is een ingrijpende renovatie van het spoor erg dichtbij. Juist om in deze planvormingsprocessen de maximale winsten te kunnen behalen op het gebied van leefbaarheid, milieu en bereikbaarheid, is het van belang een Vughtse visie op mobiliteit paraat te hebben.

Deze rapportage

Het voorliggende document is het eerste deelresultaat van het nieuwe VVP. Dit document bevat de inventarisatie van de huidige situatie. Hiervoor zijn de relevante vigerende beleidsplannen van landelijk tot lokaal niveau gescreend en is geïnventariseerd hoe de huidige situatie is met betrekking tot een aantal verkeerskundige thema's. Tot slot is ook een doorkijk gemaakt naar de diverse ontwikkelingen met betrekking tot de rijksinfrastructuur die Vught doorsnijdt.

Leeswijzer

Hoofdstuk twee geeft een beschrijving van de vigerende beleidslijnen op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Ook de beleidsplannen van de naastgelegen gemeentes zijn hierbij betrokken. Hoofdstuk drie geeft per thema weer wat de huidige situatie in Vught is, zodat de uitgangspunten voor de korte termijn verkeersvisie duidelijk zijn. Tot slot wordt in hoofdstuk vier ingegaan op de ontwikkelingen met betrekking tot de rijksinfra in Vught.

Beleidskaders

Dit hoofdstuk behandelt alle bestaande beleidsstukken die voor het VVP van belang zijn. Hierbij wordt het voor Vught relevante beleid vanaf landelijk tot gemeentelijk niveau in kaart gebracht.

Vigerend beleid als basis

Bij het opstellen van dit VVP is ervoor gekozen om de visie en de beleidsdoelen uit het voorgaande VVP te handhaven en slechts die punten aan te passen waar recente ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht dit noodzakelijk maken. Dit leidt ertoe dat zoveel mogelijk bestaande beleidslijnen worden gevolgd op landelijk, provinciaal, regionaal en stedelijk niveau.

Hierbij zijn diverse beleidstukken als uitgangspunt gebruikt. In figuur 1 is een overzicht hiervan opgenomen.

Niveau	Beleidsdocument
Landelijk	Nota Mobiliteit (NoMo)
Provinciaal	Provinciaal Verkeer- en vervoerplan (PVVP)
Regionaal	Regionale probleemanalyse Netwerkanalyse (Beter Bereikbaar Brabant Studie) Regionaal fietsplan GGA regio 's-Hertogenbosch
Gemeentelijk (Vught)	Bestuursakkoord 2010 – 2014 VVP Vught 2009 – 2015 Structuurvisie Landelijk gebied 2009 Parkeerbeleid gemeente Vught
Gemeentelijk (buurgemeenten)	Koersnota “Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch” GVVP Heusden GVVP Haaren GVVP Boxtel GVVP Sint Michielsgestel

figuur 1: geraadpleegde beleidsdocumenten

Een gedetailleerde beschrijving per beleidsdocument, is opgenomen in bijlage 1. In dit hoofdstuk zijn alleen die beleidsuitgangspunten genoemd die direct invloed hebben op de actualisering van het VVP.

Relevante beleidsuitgangspunten hogere overheden

Omdat op de verschillende bestuurlijke niveaus de beleidsuitgangspunten elkaar in sommige gevallen overlappen, wordt hier volstaan met een opsomming van de relevante punten. Voor de gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar bijlage 1.

De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets. Decentrale overheden doen dit onder meer door het zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bij oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied.

Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. Voor realisering van het fietsnetwerk nemen zij een doel voor 2010 en 2020 op in hun beleid.

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in standhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.

Decentrale overheden zorgen bovendien voor fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen en voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.

De gemeente zorgt voor goede onderlinge afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.

De kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen.

Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.

Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid en waar nodig, verbeterd.

De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.

Sociale veiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

Samen met het bedrijfsleven worden afspraken gemaakt over hun bijdrage aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

Projecten vanuit de BBB (Beter Bereikbaar Brabant) zijn leidend voor het onderwerp autobereikbaarheid.

Voor verkeersveiligheid is de regionale verkeersveiligheidsnota het uitgangspunt. Hierin zal meer nadruk liggen op mensgerichte maatregelen en minder op fysieke infrastructurele maatregelen.

Voor de fiets vormt het Regionaal fietsplan het uitgangspunt.

Met betrekking tot openbaar vervoer zal de regio zich met name richten op het gemeentelijk deel van toegankelijkheid en de infrastructuur voor het openbaar vervoer.

De rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen functioneren als een samenhangend geheel; de totale netwerkprestatie is belangrijker dan de kwaliteit op specifieke wegvakken.

Streven naar een acceptabele en voorspelbare reistijd op relaties tussen belangrijkste woongebieden en economische centra in en buiten de regio.

In de spits wordt prioriteit gegeven aan het gebiedsgebonden en intern GGA-verkeer tussen de doelgebieden, buiten de spits wordt prioriteit gegeven aan het doorgaande verkeer

Doorstroming voor het openbaar vervoer is een randvoorwaarde.

De totale verkeersveiligheid en leefbaarheidskwaliteit moet op minimaal het gelijke niveau blijven als de huidige situatie, gecompenseerd voor autonome ontwikkelingen.

Relevant vigerend beleid gemeente Vught

Voor de actualisering van het VVP zijn twee beleidsdocumenten direct leidend. Dit zijn het bestuursakkoord en het vigerende VVP.

Bestuursakkoord “Samen, anders, zeker nu”

In het bestuursakkoord ‘Samen, anders, zeker nu’ is een van de speerpunten de rijksinfrastructuur/vervoer. Het bestuursakkoord geeft aan dat het VVP wordt aangepast en de kernbegrippen bereikbaarheid, veiligheid en leefkwaliteit zijn. Het is noodzakelijk dat de afwikkeling van het verkeer tussen Vught-Noord en het centrum in het VVP wordt aangepast. Daarnaast dient de intensivering van het railverkeer een plek te krijgen. Extra aandacht gaat uit naar de N65 en het spoor. De volgende onderdelen worden kritisch bekeken:

goede en vlotte doorstroming van wijken

actualisering bestemmingsplan N65 met vizier op verdiepte ligging (geen fietstunnel)

maatregelen die op korte termijn voor meer veiligheid zorgen

aanpassing van aansluiting Kampdijklaan met noordelijke ontsluitingsweg

toename treinverkeer mag niet leiden tot extra afsluitingen en (geluids)overlast

maatregelen ter verbetering van fiets- en voetpaden

verbetering mobiliteit voor alle burgers en behoud van goed openbaar vervoer

Verkeer- en vervoerplan Vught 2009 – 2015

VVP Vught 2009 ligt ten grondslag aan deze actualisering. De visie maakt onderscheid in een ruimtelijke ambitie en een mobiliteitsambitie.

Ruimtelijke ambitie

De gemeente Vught wordt doorsneden door diverse rijksinfrastructuren (A2, A65 en het spoor) waardoor verschillende delen van de gemeente ruimtelijk, en daarmee ook sociaal, van elkaar gescheiden worden. De ruimtelijke ambitie is het sterk verminderen van deze barrières en daarmee een betere infrastructurele verbinding tussen de komdelen te bewerkstelligen. Ook de doorstroming van het doorgaand verkeer is gebaat bij toekomstvaste oplossingen.

Mobiliteitsambitie

De gemeente wil met duurzame mobiliteit een systeem creëren dat ook op lange termijn zorgt voor een goede leefomgeving en de noodzakelijke bereikbaarheid waarborgt. Binnen de mobiliteitsambitie kunnen de volgende visiepunten worden onderscheiden:

Werken aan een bewustere mobiliteit

Mobiliteit mag, maar maak bewuste keuzes en stimuleer fiets- en OV gebruik.
Via de media wordt aandacht besteed aan de mobiliteitskeuzes van de gemeente.

Rijksinfrastructuur

Op korte en middellange termijn is het noodzakelijk om de negatieve effecten van de doorsnijding te beperken en op lange termijn zo goed als te laten verdwijnen.
Binnen de komende jaren dient er een overkoepelende visie opgesteld te worden, waarin de belangen van de verschillende partijen een plek krijgen.
Bij het structureel verminderen van de overlast van rijkswegen, moet de gemeente Vught zelf initiatief nemen om met de juiste middelen op het juiste moment de problematiek aan de juiste tafels onder de aandacht te brengen.

Regionale samenwerking

De gemeente neemt een actieve houding in, zowel bij het bewerkstelligen als het onderhouden van communicatie en samenwerking bij regionale mobiliteitsoplossingen. Hierbij wordt primair het Vughtse belang behartigd.

De tweeledige overall ambitie is per thema uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de input voor fase 2 (visievorming). De visie per thema is opgenomen in bijlage 1.

Huidige verkeerssituatie

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie met betrekking tot de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. Omdat deze situatie slechts op punten is gewijzigd ten opzichte van het vigerende VVP, zijn sommige beschrijvingen hieruit overgenomen.

Bron: VVP Vught 2009 -2015.

Bereikbaarheid

Langzaam verkeer

Voetgangers

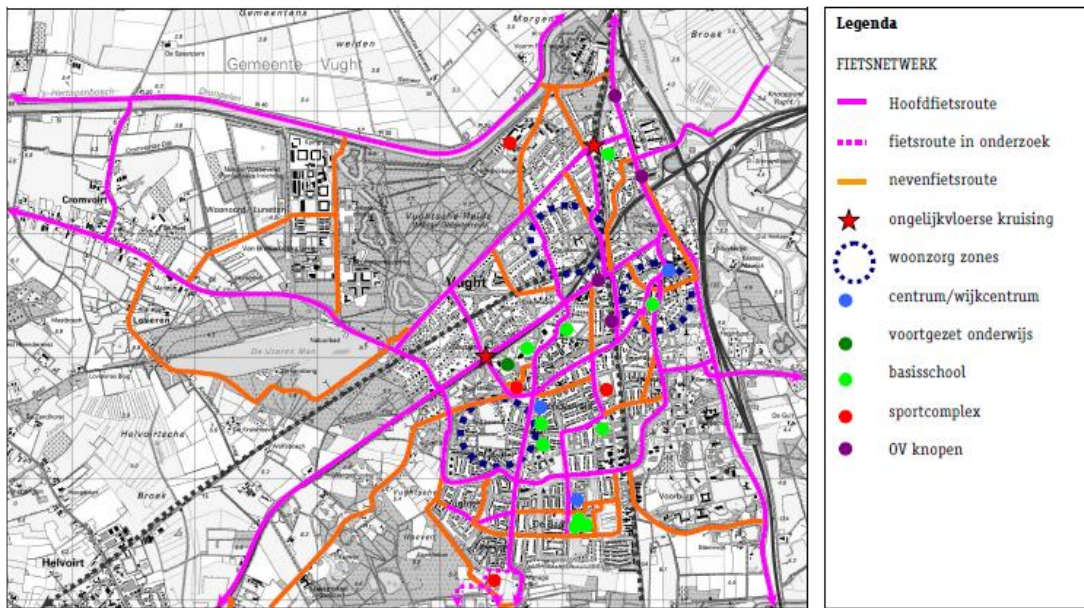
De belangrijkste wegen in het centrum en de woonwijken zijn voorzien van voorzieningen voor voetgangers. In het noorden van Vught zijn de voetgangervoorzieningen van oudsher minder uitgebreid. Bij de inrichting van de 30 km-gebieden is hier de afgelopen jaren wel aandacht aan besteed. Zo wordt bij realisatie van voetpaden een minimale breedte van 1,50 meter aangehouden en wordt waar nodig ingezet op aanvullende maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid. Tevens bestaat er een werkgroep Toegankelijkheid waarmee structureel grootschalige projecten op toegankelijkheid worden getoetst. Door de werkgroep zijn nog diverse voorzieningen aangewezen waarnaar de looproutes beter kunnen.

De toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking krijgt binnen de gemeente Vught steeds meer aandacht. Dit vertaalt zich in onder andere in geleidelijnen, invalideninritten, het vermijden van obstakels, toegankelijke bushaltes en het toepassen van rateltickers bij verkeerslichten. Door de werkgroep Toegankelijkheid zijn recreatieve routes aangedragen waar verbeteringen wenselijk zijn. Dit zijn onder andere:

- koppeling van routes rondom de Esscheweg – Theresialaan
- de wandelroute door het Kwebbenpark
- locale verbeteringen op kruispuntniveau of op oversteeklocaties

Fietsverkeer

De meest gebruikte fietsroute loopt vanuit Vught zuid via de Esscheweg, Esschestraat en St. Elisabethstraat naar het centrum. De route loopt richting het noorden van Vught door via de Taalstraat en Bosscheweg richting 's-Hertogenbosch. Daarnaast kent Vught nog diverse andere belangrijke fietsroutes die tezamen een fijnmazig fietsnetwerk vormen (zie figuur 2) dat de diverse delen van Vught met elkaar verbind. Het kaartje hieronder geeft een overzicht van de belangrijkste hoofd- en nevenfietsroutes zoals deze in het vigerende VVP zijn opgenomen.



figuur 2: fietsnetwerk Vught

Openbaar Vervoer

Trein

Station Vught ligt centraal in de gemeente aan de spoorlijn Eindhoven – 's-Hertogenbosch. Binnen de huidige dienstregeling wordt het station twee keer per uur per richting aangedaan door de stoptrein tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch. De gemeente Vught bezit daarmee een snelle verbinding per trein richting de twee betreffende steden en de tussenliggende stations Boxtel, Best en Eindhoven Beukenlaan. De spoorlijn Tilburg – 's-Hertogenbosch doorsnijdt de kern van Vught, maar passeert niet bij het station.

Stadsvervoer, streekvervoer en buurtbus

Hieronder zijn de buslijnen die Vught aandoen weergegeven (zie figuur 3). Lijn 68, 69 en 203 worden door Arriva uitgevoerd. De lijnen 139 en 140 door Veolia.

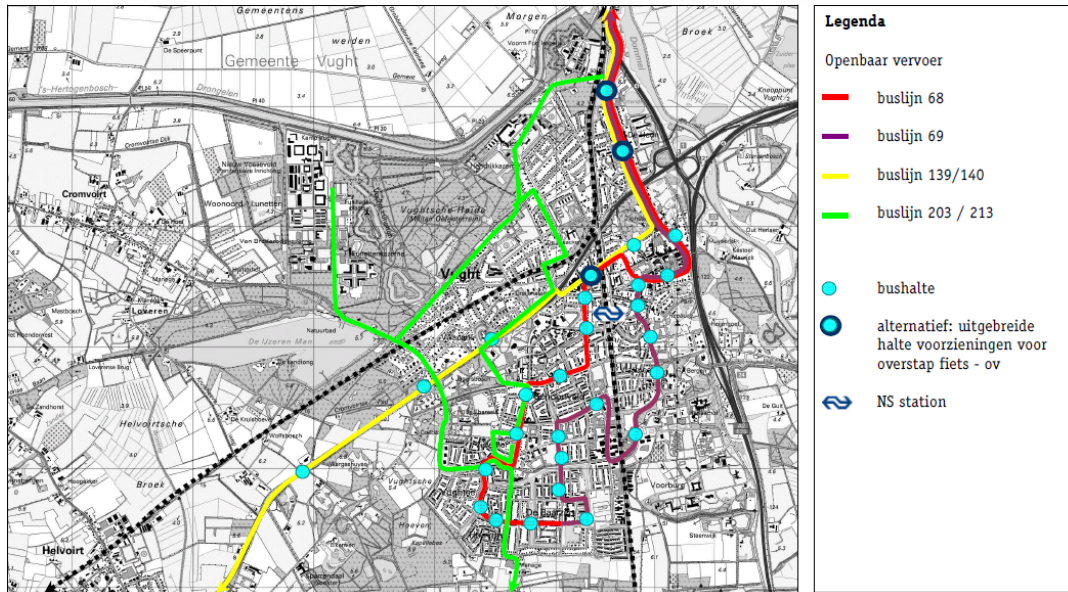
stadslijn 68 Maasoever 's-Hertogenbosch – Vught (2x per uur)

stadslijn 69 Maasoever 's-Hertogenbosch - Vught (2 x per uur)

streeklijn 139+140 Tilburg – 's-Hertogenbosch (lijnen samen 2x per uur)

buurtbus 203 Liempde – 's-Hertogenbosch via Vught en Cromvoirt (1x per uur)

buslijn 213 's-Hertogenbosch – Vught via woonoord Lunetten (1 x per uur)



figuur 3: busrouten netwerk Vught

Uit de OV verbindingen blijkt dat er goede verbindingen via zowel bus, als trein zijn met 's-Hertogenbosch. De regio Eindhoven is per trein ook prima te bereiken. De verbindingen richting Tilburg (via alleen de streeklijnen met de bus of via station Boxtel met de trein) zijn minder goed.

Collectief Vraagafhankelijk Vervoer

Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) binnen de gemeente Vught wordt verzorgd door de Regiotaxi 's-Hertogenbosch. De Regiotaxi wordt indien nodig gedeeld met meerdere personen en staat open voor iedereen die ervan gebruik wil maken.

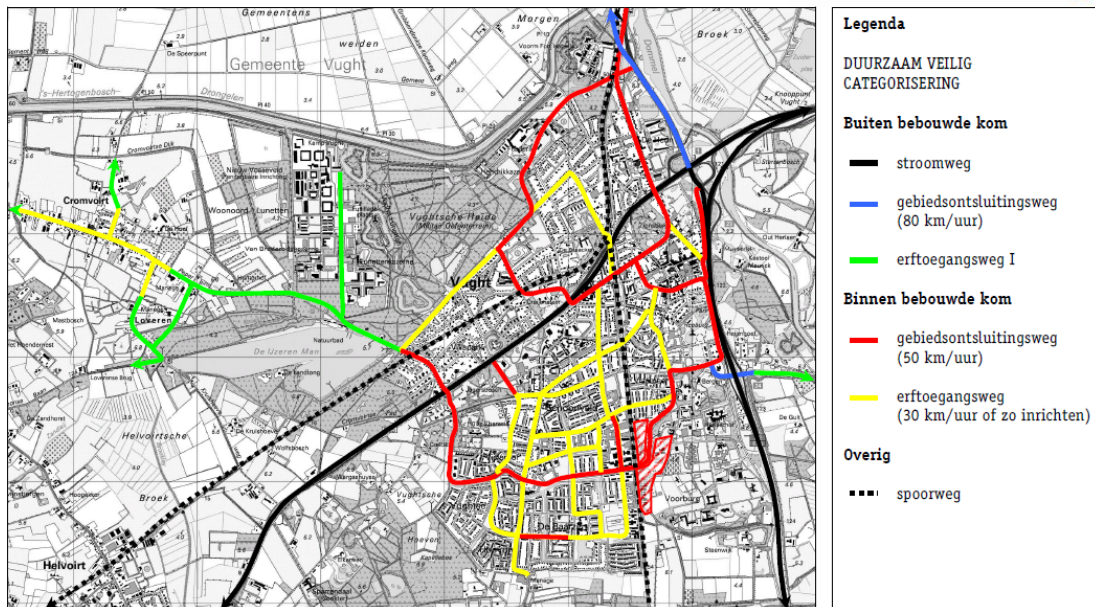
Overstaplocaties

Alleen het treinstation heeft de schaalgrootte om te functioneren als overstaplocatie. Echter, geen van de buslijnen doet het treinstation aan. Overstapbewegingen kunnen daarmee alleen tussen fiets/auto en trein plaatsvinden.

Een knelpunt dat daarbij ook een rol speelt, is de parkeercapaciteit rond het station. Hoewel deze uit objectieve metingen voldoende blijkt te zijn, bestaat zowel politiek als in de samenleving, de wens om hier meer parkeercapaciteit te realiseren.

(Vracht)autoverkeer

Voor de ontsluiting van het extern en doorgaand verkeer vormen de A2 en de N65 de belangrijkste wegen. De gemeente Vught heeft drie volledig gelijkvloerse aansluitingen op de N65 (Boslaan – Vijverbosweg, Martinilaan – De Bréautélaan en Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan) en een ongelijkvloerse (Olmenlaan (toerit) en Rembrandtlaan (toe- en afrit)). Verder heeft Vught twee aansluitingen op de A2 (Haldersebaan en Knooppunt Vught). De huidige categorisering is in figuur 4 weergegeven.



figuur 4: verkeersfunctie van wegen

De categorisering op straat moet nog in overeenstemming gebracht worden met die zoals opgenomen in het VVP 2009. Op een aantal wegen is de snelheid nog niet aangepast en op verschillende wegen moet de inrichting nog conform de wegfunctie worden uitgevoerd, onder andere:

gedeelte Hertoglaan
 Industrieweg
 Doctor Hillenlaan, Secretaris van Rooijstraat en Kapellaan
 bedrijventerreinen De Ketting en De Schakel

Vrachtverkeer wordt sinds eind 2010 over de gebiedsontsluitingswegen geleid, om de overlast in de woongebieden en het centrum beperkt te houden.

Intensiteiten en ontwikkeling

Vanuit modelberekeningen met behulp van het Regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch is bepaald wat de verwachte groei van het autoverkeer op de wegen in Vught is tussen 2007 en 2020.

Vooral op de N65 blijkt het verkeer sterk te groeien. Op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van de gemeente wordt eveneens een forse toename van het verkeer verwacht. Er moet dus rekening gehouden worden met zowel een toename op de rijkswegen rondom Vught als op de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente inclusief de aansluitingen van deze wegsoorten onderling.

Infrastructurele projecten vanuit het MOR 2011 – 2014

In het Meerjaren uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MOR) 2011 – 2014 zijn voor deze beleidsperiode verschillende projecten opgenomen. Een samenvatting van deze projecten voor de periode 2011 - 2014 is weergegeven in de bijlage 2. Deze projecten zijn van belang omdat in de actualisering van het VVP keuzes gemaakt moeten worden op punten waar de uitgangspunten vanuit de verschillende thema's met elkaar conflicteren of waar de fysieke ruimte niet voldoende is om de beleidsmatig bepaalde oplossing uit te kunnen voeren.

Milieu en leefbaarheid

Vught kent een gecompliceerde milieuproblematiek die voor een groot deel wordt veroorzaakt door de optelling van hinder van de N65, de A2 en de spoorlijnen. In een eerdere rapportage¹ is al beschreven dat deze infrastructuren circa driekwart van Vught beïnvloeden in de vorm van geluids-, stank of trillingsoverlast. Ook wordt op een aantal punten de streefwaarde voor fijnstof overschreden. De leefbaarheidproblemen uit zich naast uitstootemissies en geluidsoverlast ook in oversteekbaarheidsproblemen en barrièrewerking.

Met het inrichten van de 30 km-gebieden ontstaan naast een verkeersveiligere omgeving ook voordelen voor de leefbaarheid door bijvoorbeeld minder geluid en fijnstof. Er zullen echter nog wel leefbaarheidproblemen bestaan of zelfs ontstaan, bij wegen die als erftoegangsweg gecategoriseerd zijn maar toch hoge verkeersintensiteiten kennen. Volgens de categorisering zoals beschreven in het VVP 2009, wordt dit verwacht op Zonneweilaan, de Lekkerbeetjenlaan en de J.F. Kennedylaan. In de actualisering van het VVP worden verbetervoorstellen gedaan die deze leefbaarheidproblemen zoveel mogelijk voorkomen.

De gemeente ontvangt regelmatig klachten over verkeer en verkeersveiligheid. Vaak zijn dit klachten over een hoge snelheid van het verkeer of verkeersdrukte. In de meeste gevallen omvatten deze klachten praktische zaken, die niet direct beleidsmatig benoemd hoeven worden.

Verkeersveiligheid

Medio 2010 heeft de gemeente Vught een verkeersveiligheidsscan opgesteld. Deze scan is inhoudelijk vastgesteld in oktober 2010. In deze scan is de verkeersveiligheid vanuit diverse invalshoeken geanalyseerd. De beschrijving van de verkeersveiligheidssituatie in deze inventariserende rapportage VVP, blijft echter beperkt tot de algemene stand van zaken en de gevaarlijkste locaties. Voor verdere analyse van de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de verkeersveiligheidsscan.

Op basis van de dalende trend van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in de

¹ Vierdeling Vught, Hoesper 2010

gemeente Vught wordt geconstateerd dat de gemeente Vught de landelijk gestelde doelstellingen reeds heeft gehaald. Niet alleen daalt de trend zo sterk dat deze onder het gestelde maximum aantal doden en ziekenhuisgewonden uitkomt, ook is deze daling de laatste jaren sterker geworden. De geconstateerde daling in het aantal slachtoffers in de gemeente Vught wordt voornamelijk gerealiseerd op gemeentelijke wegen.

In de ongevallen scan worden verder de volgende onveilige kruispunten en routes benoemd (bron: Verkeersveiligheid in kaart, monitor 2009).

Meest onveilige kruispunten:

Grote Gent-Vughterweg-A65 op/afrif 1 zuid-A2 op/afrif 23
Ronde Wolfskamerweg-Industrieweg
Helvoirtseweg-John F. Kennedylaan-N65
Haldersebaan-Boxtelseweg-A2 op-/afrif 24
Michiel de Ruyterweg-Maarten Trompstraat

Meest onveilige routes:

N65 tussen Kruishoeveeweg en Boslaan
Helvoirtseweg tussen Van Mierstraat en Zeeldraaierstraat
Molenstraat tussen W.J. van Ghentstraat en Glorieuxlaan
Boslaan-Vijverbosweg tussen Lunettenlaan en Elzenburghpad

Ruimtelijke ontwikkeling

Ontwikkelingen woningbouw, bedrijvigheid en woonservice-zones

Woningbouw

In het Meerjarenplan woningbouw 2011 – 2014 wordt ingezet op de volgende punten:
de realisering van ongeveer 800 nieuwe woningen in de periode 2010-2020
het realiseren van meer doorstroming in de woningvoorraad door middel van de planning van meer middeldure en duurdere koopwoningen
een aandeel van ongeveer 20 tot 25% sociale woningbouw in het totale programma

Het merendeel van deze nieuwe woningen wordt gebouwd in Vught noord.

Bedrijvigheid

Gezien de ruimtelijke structuren binnen Vught zijn de mogelijkheden tot het grootschalig uitbreiden van bedrijventerreinen en dergelijke beperkt en daarmee voor de actualisering van het VVP niet relevant.

Centrumontwikkelingen

Momenteel kampt de gemeente Vught met een ongelukkige winkelstructuur. Per saldo zijn er onvoldoende winkels en de aanwezige winkels liggen te verspreid over de gemeente. De gemeente is voornemens om binnen enkele jaren een hogere concentratie winkels in het centrumgebied te realiseren. Op de locatie van het oude gemeentekantoor komt een bouwblok met appartementen, winkels en kleinschalige kantoorruimte. Onder dit complex is een ondergrondse parkeergarage gepland voor het gemeentekantoor en de bewoners en bezoekers van het centrum. Momenteel wordt ook een discussie gevoerd over het eventueel afsluiten van de Raadhuisstraat voor verkeer. Vanuit de structuurvisie voor het centrum wordt gestreefd naar het autoluw maken van het centrumgebied. De eerste aanzet hiertoe wordt momenteel vormgegeven met een proefafsluiting van het Marktveld.

Vanuit de concurrentiepositie ten opzichte van omliggende gemeenten is de gemeente op dit moment niet voornemens over te gaan tot invoering van betaald parkeren. Dit is in de Parkeernota gemeente Vught beleidsmatig verankerd. Bij een evaluatie van het parkeerbeleid wordt dit standpunt opnieuw overwogen. Tot die tijd blijft de huidige vorm van parkeerregulering, de parkeerschijfzone, blijft behouden. Het bevoorraden van de winkels in het centrumgebied wordt momenteel als knelpunt ervaren. Bij de ontwikkelingen in het centrumgebied zal deze laad- en losproblematiek specifieke aandacht krijgen.

Woonservice-zones

Een woonservice- zone is een (deel van) een wijk of dorp waarin optimale condities zijn geschapen voor wonen met welzijn en zorg. In 2012 is voor de inrichting van de woonservice-zones € 15.000,- begroot. Dit geld wordt voornamelijk gebruikt voor de verbetering van toegankelijkheid in de vorm van verlaagde banden of een verhoogde oversteek t.b.v. een verbeterde oversteekbaarheid. Ook worden in het belang van visueel gehandicapten en ouderen diverse loop- en zichtlijnen verbeterd.

Integrale herziening schoolvoorzieningen

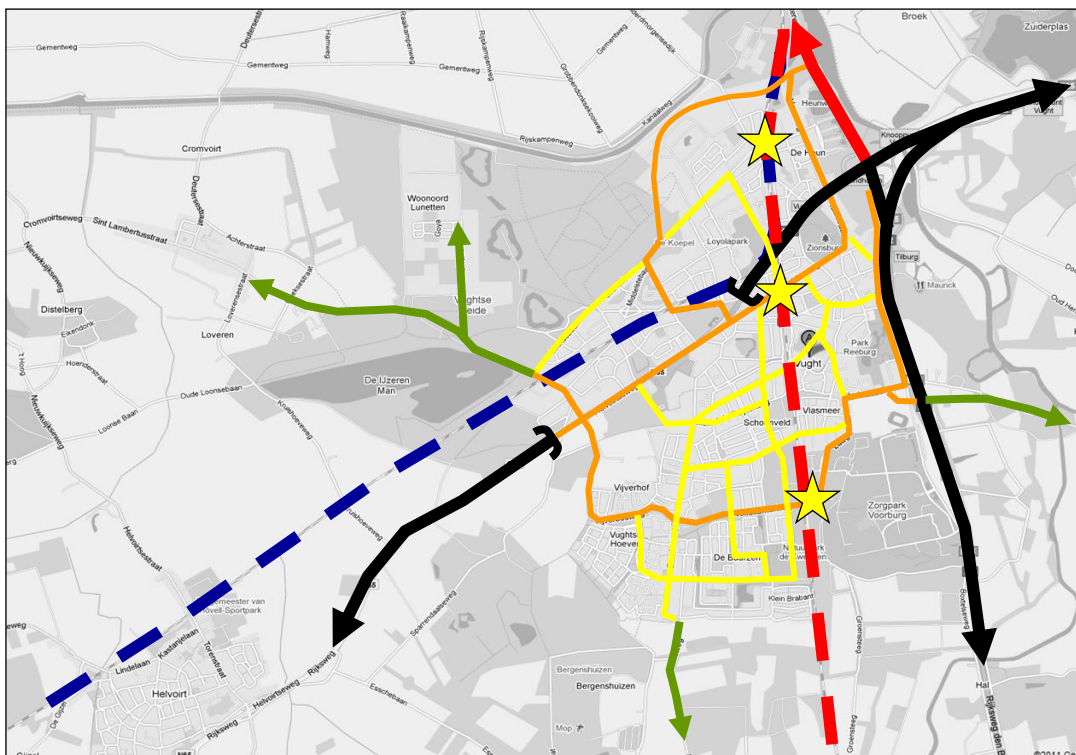
Binnen de integrale herziening van schoolvoorzieningen wordt gesproken over de mogelijkheid tot clusteren. Mogelijke locaties van deze clustering worden op dit moment onderzocht. Deze ontwikkeling is uiteraard relevant voor het Verkeer- en Vervoerplan in verband met een veilige mobiliteit voor schoolgaande kinderen.

Ook de uitbreiding van het Maurick College moet tegen het licht van bereikbaarheid, capaciteit en verkeersveiligheid gehouden worden. Tot 2011 was deze school in Vught gehuisvest op drie locaties. Begin 2011 is de nieuwbouw opgeleverd op de hoofdlocatie aan de Titus Brandsmalaan. In 2011 wordt het bestaande schoolgebouw op de hoofdlocatie gerenoveerd. Eind 2011 is deze renovatie afgerond, waarna alle lessen plaatsvinden op de hoofdlocatie. De andere locaties zijn dan niet langer in gebruik voor het voortgezet onderwijs.

De wijziging zal een verschuiving van met name fietsverkeer teweeg brengen. Daarnaast zal de school (nog) meer een streekfunctie gaan vervullen waardoor een toename van groepsvervoer reëel is. Ook is er door de vestiging van twee basisscholen bijzondere aandacht nodig voor het ontbreken van een veilige fietsoversteek voor scholieren vanuit Vught noord.

Rijksinfrastructuur

Gezien de recente ontwikkelingen op het gebied van de rijksinfrastructuur, is het van groot belang dat de gemeente Vught juist nu een duidelijke visie heeft met betrekking tot de ruimtelijke inpassing van spoor en rijkswegen. Om die visie te kunnen formuleren wordt in dit hoofdstuk de stand van zaken beschreven met betrekking tot de aanstaande wijzigingen in de rijksinfrastructuur.



figuur 5: overzicht rijksinfrastructuur

A2

De ontwikkeling van de A2 tot (inter)nationale kennis-as door Nederland, vergt een verbreding van de A2 van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Deze verbreding is nodig om de toekomstige geprognosticeerde aantallen van 142.900 motorvoertuigen per dag te kunnen verwerken. De verbreding van de A2 zal mogelijk gevolgen hebben voor de verkeersstructuur van Vught omdat de fysieke ruimte langs de huidige rijbanen van de A2 beperkt is. Met name de Grote Gent en de Boxtelseweg kunnen hiervan de gevolgen ervaren. Vooral nog worden als gevolg van de verbreding hoge geluidsschermen langs deze wegen verwacht. Toch bieden deze ontwikkelingen kansen voor Vught omdat de noodzakelijke herverdeling van ruimte ook kan leiden tot herinrichting van het openbaar gebied. De gemeente Vught participeert actief in de overleggen van hogere overheden, over de A2.

N65

De gemeente Vught heeft het voortouw genomen om met Rijkswaterstaat, de Provincie en de gemeentes Haaren, 's-Hertogenbosch, Oisterwijk en Tilburg de vele problemen rondom de N65 (oversteekbaarheid, doorsnijding, leefbaarheid en doorstroming) te onderzoeken. Dit bestuurlijke initiatief, geheten 'Samenwerken aan de N65', heeft in 2008 geresulteerd in een gezamenlijk gedragen visie, waarbij de problematiek te Vught is erkend. Op het moment van schrijven is vanuit het Rijk besloten dat de problematiek op en rond de N65 niet met concrete maatregelen wordt aangepakt. In plaats daarvan wordt er in de vorm van een pilot-project verder onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om de vierending van Vught tegen te gaan. In de huidige denkrichtingen binnen de gemeente Vught wordt hierbij vooralsnog uitgegaan van ondertunneling of een verdiepte ligging van de N65 ter hoogte van Vught. Mogelijke andere oplossingen zijn echter nog steeds denkbaar. Een groot risico in deze aanpak is het feit dat voorlopig geen geld vanuit het Rijk is gereserveerd voor de uiteindelijke maatregelen.

Spoor

Voor Vught zijn de kansen op het spoor met name te vinden in de ontwikkelingen rond het project ETMET (Elke Tien Minuten Een Trein), PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) en het overlegverband SPOLO (SPoor-Overleg Lagere Overheden).

Het programma hoogfrequent spoor is een project dat een intensivering van het spoorgebruik zal bewerkstelligen. De intensivering van het personenvervoer wordt uitgevoerd middels het ETMET project dat het zogenaamde “spoorboekloos rijden” mogelijk moet maken. Gelijktijdig met het ETMET project wordt ook een optimalisatie in het goederenvervoer doorgevoerd. Omdat deze intensiveringen elkaar niet mogen frustreren, is een extra spoor ter hoogte van Vught noodzakelijk om het goederenvervoer een vrije doorgang te verschaffen. Dit spoor is gepland tussen de spoorplitsing nabij de N65 en het centraal station van 's-Hertogenbosch. Deze uitbreiding maakt de noodzaak van conflictvrije kruisingen van het auto en fietsverkeer met het spoor noodzakelijk op diverse punten in Vught.

Inmiddels is echter duidelijk geworden dat ongelijkvloerse oplossingen dusdanig veel ruimte nodig hebben, dat dit leidt tot stevige inpassingvraagstukken. Echter, omdat er op rijksniveau veel waarde wordt gehecht aan het PHS project, is er ook een aanzienlijke hoeveelheid geld beschikbaar voor de noodzakelijke aanpassingen aan het spoor. Daarom is dit het moment dat Vught haar wensen kenbaar kan en moet maken met betrekking tot de inpassing van het totale spoornet op Vughts grondgebied.

Doordat de ontwikkelingen in het kader van het PHS invloed hebben op meerdere gemeenten, hebben deze gemeenten zich verenigd in het SPOLO. Dit is een overlegstructuur tussen de diverse Brabantse “spoorgemeenten”. Doel van het SPOLO is het samenwerken delen van kennis met betrekking tot spoorgerelateerde zaken.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Beleidsuitgangspunten

Bijlage 2: Overzicht MOR projecten

Bijlage 1

Beleidsuitgangspunten

Nota Mobiliteit

De 'Planwet Verkeer en Vervoer' uit 1998 bevat een inspanningsverplichting voor gemeenten voor het ontwikkelen en vaststellen van 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Daarnaast schrijft de 'Planwet Verkeer en Vervoer' dat de 'essentiële onderdelen van beleid' uit de Nota Mobiliteit in acht genomen moeten worden door de decentrale overheden bij het opstellen van nieuw beleid en het ontwikkelen van nieuwe plannen.

In de Nota Mobiliteit is het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Mobiliteit wordt gezien als de motor van de economie. Binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en leefomgeving wordt groei gefaciliteerd en wordt ingezet op een betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit.

Relevante punten voor het Verkeer- en Vervoerplan Vught

Hieronder volgen die uitgangspunten die voor Vught van belang zijn.

De centrale overheden beschrijven hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut. Ook beschrijven ze hoe deze netwerken in samenhang en kosteneffectief worden ingezet en houden daarbij rekening met de aansluiting van de verschillende netwerken. Hierbij besteden zij expliciet aandacht aan het goederenvervoer. De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets. Decentrale overheden doen dit onder meer door het zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Bij oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied.

Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. Voor realisering van het fietsnetwerk nemen zij een doel voor 2020 op in hun beleid. Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.

Decentrale overheden zorgen bovendien voor fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen en voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.

Provinciaal beleid

De provincie wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Voor de realisatie van een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle reizigers is een subsidiebudget beschikbaar. Haltes waar voldoende reizigers in- en uitstappen kunnen zodoende gesubsidieerd toegankelijk worden gemaakt voor mensen met een functiebeperking.

Voor een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur is afstemming noodzakelijk tussen de verschillende netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Voorwaarden hierbij zijn veiligheid en leefbaarheid. Afstemming dient plaats te vinden op de gehele verplaatsing, dus niet alleen op het eigen (gemeentelijke) infrastructuurnetwerk. In Noord-Brabant is dit apart uitgewerkt voor de verschillende gebieden die worden onderscheiden. Vught hoort hierin bij de stedelijke regio 's-Hertogenbosch, met aansluitend de regionale natuur en landschapseenheid (west en zuid).

Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoermiddelen in stedelijke gebieden. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn. Deze verbindingen dienen onderdeel uit te maken van het fietsroutenetwerk. Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op natuur en landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie binnen deze gebiedsprofielen.

De provincie Noord-Brabant heeft in het Provinciaal Verkeer- en VervoerPlan (PVVP) een aantal essentiële onderdelen opgenomen. Deze onderdelen zijn van belang voor het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale doelstellingen en het realiseren van samenhang in het mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen zijn kaderstellend voor de gemeenten in de provincie.

Relevante punten voor het Verkeer- en Vervoerplan Vught

Hierna is een samenvatting gegeven van de essentiële onderdelen van beleid, voor zover deze relevant zijn voor de gemeente Vught.

Gemeente zorgt voor goede verkeerskundige afstemming met de regio.

De gemeente zorgt voor goede onderlinge afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.

De kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen.

Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk zijn, maar de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.

Het uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering. Regio's pakken de regionale probleemclusters als eerste op.

Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 kilometer wordt gestimuleerd. De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdrouthenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.

Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid en waar nodig, verbeterd.

De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen, ter vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Weggebruikers moeten gestimuleerd worden tot veilig verkeersgedrag.

Sociale veiligheid mag geen beperkingen opleggen aan verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

Samen met het bedrijfsleven worden afspraken gemaakt over hun bijdrage aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

Regionaal beleid

1. Regionale probleemanalyse

Met de vaststelling van het provinciale PVVP in november 2006 is de aanleiding ontstaan om de regionale beleidsagenda te actualiseren. Uit een inventarisatie van de problemen die spelen in de gemeenten binnen de GGA regio 's-Hertogenbosch komen de volgende thema's naar voren:

- Autobereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Fiets
- Openbaar vervoer

Specifiek voor Vught komt een tweetal problemen naar voren. De aanwezigheid van vele rijksinfrastructuren (zowel spoor als weg) maakt het noodzakelijk een integrale visie op dit onderwerp binnen de gemeente Vught te ontwikkelen. Ook blijkt dat de verbinding Boxtel-Vught als verbindende schakel in het regionale utilitaire fietsnet voor verbetering vatbaar is. Deze is in 2010 gerealiseerd in de vorm van fietsvoorzieningen op de parallelweg van de A2.

Relevante punten voor het Verkeer- en Vervoerplan Vught

De beleidsagenda voor de komende jaren in de GGA regio Den Bosch kent de volgende, voor Vught relevante onderwerpen:

Projecten vanuit de BBB (Beter Bereikbaar Brabant) zijn leidend voor het onderwerp autobereikbaarheid.

Voor verkeersveiligheid gaat de in voorbereiding zijnde regionale verkeersveiligheidsnota het uitgangspunt vormen. Hierin zal meer nadruk liggen op mensgerichte maatregelen en minder op fysieke infrastructurele maatregelen.

Voor de fiets vormt het Regionaal fietsplan het uitgangspunt.

Met betrekking tot openbaar vervoer zal de regio zich met name richten op het gemeentelijk deel van toegankelijkheid en de infrastructuur voor het openbaar vervoer.

Leefbaarheidsaspecten zoals luchtkwaliteit en geluidhinder vormen geen expliciet onderdeel van het regionale proces. Wel dient er een goede informatie-uitwisseling op dit gebied te zijn tussen de verschillende GGA gemeenten. Wat betreft vervoer van gevaarlijke stoffen kan bekeken worden hoe dit regionaal opgepakt kan worden binnen de BBB studies en projecten.

Subjectieve onveiligheid gezien als onderdeel van de totale verkeersveiligheid. Inmiddels is door de regio een eerste pilot gedaan binnen het provinciale Routeplan Verkeersveiligheid. Hieruit is gebleken dat er winst kan worden behaald door mensgerichte maatregelen regionaal uit te voeren. Hierop wil de regio dan ook inzetten.

2. HWN-OWN+ bereikbaarheidstudie

In de Beter Bereikbaar Brabant studie vanuit het GGA 's-Hertogenbosch is een integrale netwerkanalyse uitgevoerd, waaruit een integraal pakket aan maatregelen voorkomt. Deze maatregelen hebben ook effect op de verkeerssituatie in de gemeente Vught.

Het hoofddoel van de Beter Bereikbaar Brabant-studie is het waarborgen en waar nodig verbeteren van de autobereikbaarheid in en met de regio 's-Hertogenbosch. Dit met het oog op de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Relevante punten voor het Verkeer- en Vervoerplan Vught

De beleidsuitgangspunten die zijn gehanteerd in de regio 's-Hertogenbosch zijn de volgende:

De rijks,- provinciale en gemeentelijke wegen functioneren als een samenhangend geheel; de totale netwerkprestatie is belangrijker dan de kwaliteit op specifieke wegvakken.

Streven naar een acceptabele en voorspelbare reistijd op relaties tussen belangrijkste woongebieden en economische centra in en buiten de regio.

In de spits wordt prioriteit gegeven aan het gebiedsgebonden en intern GGA-verkeer tussen de doelgebieden, buiten de spits wordt prioriteit gegeven aan het doorgaande verkeer.

Doorstroming voor het openbaar vervoer is een randvoorwaarde.

De totale verkeersveiligheid en leefbaarheidkwaliteit moet op minimaal het gelijke niveau blijven als de huidige situatie, gecompenseerd voor autonome ontwikkelingen.

Er zijn verschillende prioriteiten aan wegen toegekend. De onderlinge prioritering is van belang om te kunnen bepalen welke stroom voorrang krijgt, in het geval dat de gewenste verkeersafwikkeling niet wordt gehaald. Voor Vught betekent dit dat de A2 en N65 hoger geprioriteerd worden dan lokale ontsluitingswegen. Dit gaat echter niet ten koste van de veiligheid en leefbaarheid.

Bij de maatregelenmix is aandacht voor de verschillende vervoerwijzen waarbij de maatregelen zijn gericht op behouden ('quick-wins' door betere regionale samenwerking), benutten en bouwen. Het maatregelenpakket richt zich primair op de korte/middellange termijn (2006-2010) om daarmee bouwstenen op te leveren voor de regionale uitvoeringsprogramma's voor de komende jaren. Basis hiervoor is de analyse van de bereikbaarheidsproblematiek 2006. Naast de korte termijn maatregelen biedt deze Beter Bereikbaar Brabantsstudie een doorkijk naar kansrijke maatregelen voor de lange termijn. Voor de gemeente Vught betekent dit:

Korte termijn maatregel

aanleg zuidelijke randweg 's-Hertogenbosch, reconstructie Wilhelminaplein

onderdoorgang spoorlijn bij Stadhouderspark

aanleg noordelijke gebiedsontsluitingsweg in Stadhouderspark

aanleg fietsvoorzieningen Vughterweg

aanleg onderdoorgang spoorlijn Loonsebaan
aanleg fietsvoorziening parallel aan A2 in Vught



Lange termijn maatregel

verbreding A2 in combinatie met ombouw N279 's-Hertogenbosch – Helmond tot autoweg met 2x2 rijstroken (Is inmiddels in ontwikkeling)
aanpassing N65

Relevant gemeentelijk beleid

1. Bestuursakkoord “Samen, anders, zeker nu”

In het bestuursakkoord ‘Samen, anders, zeker nu’ is een van de speerpunten de rijksinfrastructuur/vervoer. Het bestuursakkoord geeft aan dat het VVP wordt aangepast en de kernbegrippen bereikbaarheid, veiligheid en leefkwaliteit zijn. Het is noodzakelijk dat de afwikkeling van het verkeer tussen Vught-Noord en het centrum in het VVP wordt aangepast. Daarnaast dient de intensivering van het railverkeer een plek te krijgen. Extra aandacht gaat uit naar de N65 en het spoor.

De volgende onderdelen worden kritisch bekeken:

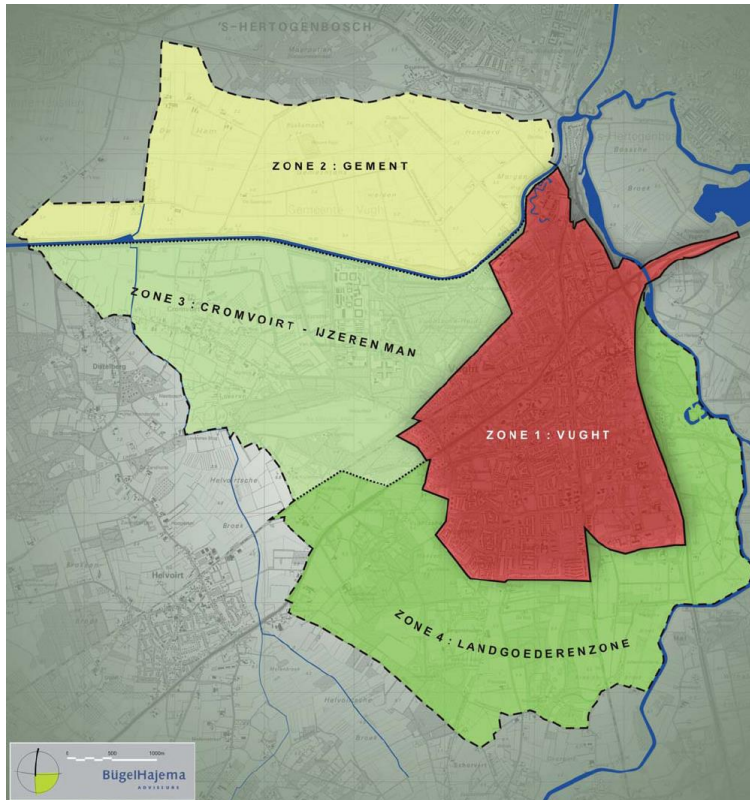
goede en vlotte doorstroming van wijken
actualisering bestemmingsplan N65 met vizier op verdiepte ligging (geen fietstunnel)
maatregelen die op korte termijn voor meer veiligheid zorgen
aanpassing van aansluiting Kampdijklaan met ontsluitingsweg
toename treinverkeer mag niet leiden tot extra afsluitingen en (geluids)overlast
maatregelen ter verbetering van fiets- en voetpaden
verbetering mobiliteit voor alle burgers en behoud van goed openbaar vervoer

2. Structuurplannen Vught

Sinds 1 juli 2008 verplicht de Wet ruimtelijke ordening tot de vaststelling van een of meer structuurvisies voor het grondgebied van de gemeente. De gemeente Vught kent de structuurvisies voor het centrum en het landelijk gebied. Deze vormen tezamen een integrale visie voor de gemeente Vught.

Structuurvisie Landelijk Gebied 2009

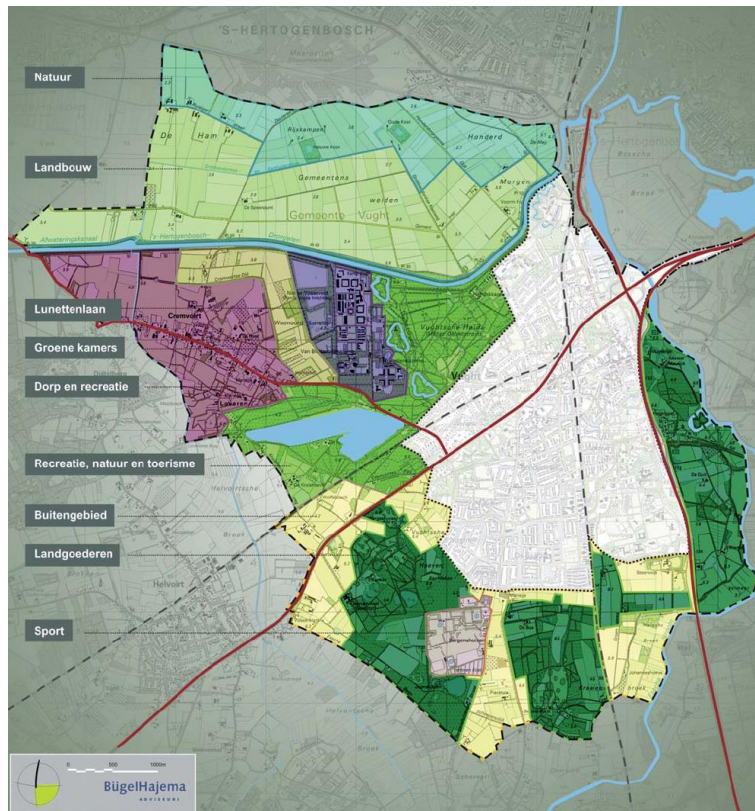
In de Structuurvisie Landelijk Gebied 2009 worden op basis van een functionele analyse vier zones onderscheiden. De zones kennen een duidelijke functionele samenhang en zijn ruimtelijk begrensd: buiten de bebouwde kom van Vught zijn deze zones de Gement, het gebied Croimvort-IJzeren Man en de landgoederenzone.



Bij elke zone is de betekenis zichtbaar van de verschillende functies ten opzichte van elkaar. Bij de Gement is toekomstige ontwikkeling van de landbouw van belang voor de natuurdoelstellingen, maar ook andersom is dat het geval. Dat geldt ook voor de toekomst van het dorp Cromvoirt ten opzichte van de recreatieve doelstellingen van deze zone. In de landgoederenzone is de leefbaarheid van het kenmerkende Brabantse landschap gebaat bij het behoud van agrarische componenten.

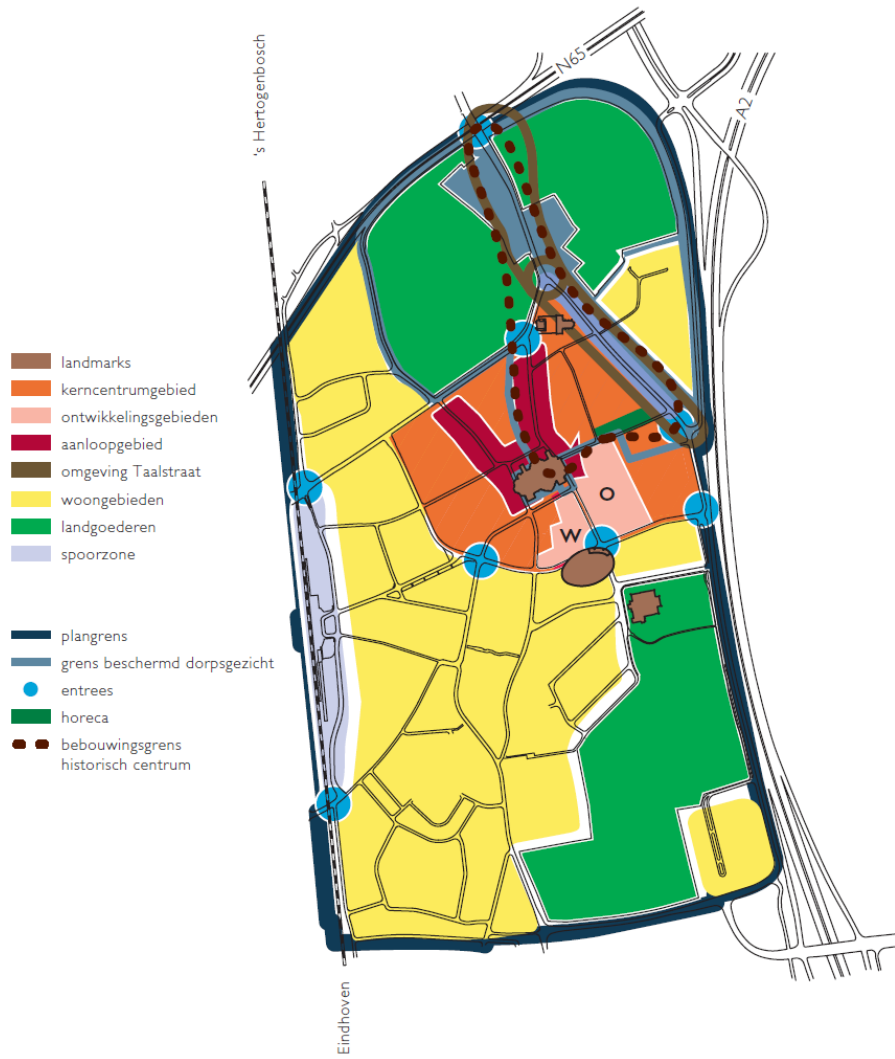
Binnen de vier zones zijn ruimtelijke en functionele verschillen waar te nemen. Voor de formulering van duidelijke doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpcriteria zijn de zones opgedeeld in negen deelgebieden. De deelgebieden vormen de basis voor het bestemmingsplan voor het buitengebied. De hoofdfuncties van een deelgebied zijn bepalend voor de toekomst van het gebied. Daarbij wordt aangesloten op de bestaande ruimtelijke karakteristiek. Bestaande, gebiedsvreemde functies kunnen worden gehandhaafd, mits passend in het geldende bestemmingsplan. Uitbreidingswensen worden streng getoetst aan planologische criteria, zoals aard en omvang van de functie alsmede de verkeersaantrekkende werking.

De negen deelgebieden zijn weergegeven op onderstaand kaartbeeld. Een verdere beschrijving van de deelgebieden valt buiten de kaders van dit verkeersplan. Daarvoor wordt verwezen naar de structuurvisie zelf.



Structuurvisie centrum Vught 2009

Naast de visie voor het landelijk gebied heeft Vught ook een structuurvisie specifiek voor het centrum van Vught gemaakt. Binnen deze visie worden diverse deelgebieden onderscheiden. Daarnaast wordt aangegeven waar de entrepunten voor het centrum zijn gelegen en waar zich belangrijke stedenbouwkundige elementen bevinden. Ook is in deze visie aangegeven welke gebieden zijn aangewezen als ontwikkelingsgebied. Dit zijn de zone rond het station en de twee gebieden ten noorden van de Secretaris van Rooijstraat en de Dr. Hillenlaan.



3. Verkeer- en vervoerplan Vught 2009 – 2015

De vigerende verkeersvisie van de gemeente Vught (VVP Vught 2009 – 2015) ligt ten grondslag aan deze actualisering. De visie maakt onderscheid in een ruimtelijke ambitie en een mobiliteitsambitie.

Ruimtelijke ambitie

De gemeente Vught wordt doorsneden door diverse rijksinfrastructuren (A2, A65 en het spoor) waardoor verschillende delen van de gemeente ruimtelijk, en daarmee ook sociaal, van elkaar gescheiden worden. De ruimtelijke ambitie is het sterk verminderen van deze barrières en daarmee een betere infrastructurele verbinding tussen de komdelen te bewerkstelligen. Ook de doorstroming van het doorgaand verkeer is gebaat bij toekomstvaste oplossingen.

Mobiliteitsambitie

De gemeente wil met duurzame mobiliteit een systeem creëren dat ook op lange termijn zorgt voor een goede leefomgeving en de noodzakelijke bereikbaarheid waarborgt. Binnen de mobiliteitsambitie kunnen de volgende visiepunten worden onderscheiden:

Werken aan een bewustere mobiliteit

Mobiliteit mag, maar maak bewuste keuzes.

Uitgangspunt is zoveel mogelijk te voet en met de fiets (tot 7,5 km) voor de korte afstanden of als deel van een ketenmobiliteit.

Het stimuleren van openbaar vervoer voor de regionale en landelijke verplaatsingen.

Voor de auto wordt een betrouwbare bereikbaarheid gewaarborgd

Via de media wordt aandacht besteed aan de mobiliteitskeuzes van de gemeente

Rijksinfrastructuur

Op korte en middellange termijn is het noodzakelijk om de negatieve effecten van de doorsnijding te beperken en op lange termijn zo goed als te laten verdwijnen.

Binnen de komende jaren dient er een overkoepelende visie opgesteld te worden, waarin de belangen van de verschillende partijen een plek krijgen.

Bij het structureel verminderen van de overlast van rijkswegen, moet de gemeente Vught zelf initiatief nemen en voldoende middelen beschikbaar stellen, om gedurende enkele jaren (2009-2011) de expertise en capaciteit in huis te halen. En met de juiste middelen op het juiste moment de problematiek aan de juiste tafels onder de aandacht te brengen.

Regionale samenwerking

De gemeente neemt een actieve houding in, zowel bij het bewerkstelligen als het onderhouden van communicatie en samenwerking bij regionale mobiliteitsoplossingen. Hierbij wordt primair het Vughtse belang behartigd.

Visie per thema

Voetgangers

Stimuleren en faciliteren van lopen op de korte afstanden door aanleg aantrekkelijke en toegankelijke voorzieningen

Met name aandacht voor veilige routes naar onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen, in woon- zorgzones en in winkelgebieden. Veiligheid en integrale toegankelijkheid heeft de hoogste prioriteit en de auto is hier 'te gast'.

Meer aandacht voor aantrekkelijkheid van recreatieve wandelroutes.

Fietsverkeer

Verplaatsingen over korte afstand zoveel mogelijk per fiets, door de fiets de snelste en gemakkelijkste vervoerwijze voor utilitaire verplaatsingen te maken, zowel binnen Vught als binnen het stadsgewest.

Binnen de 30 km/u zones is de fiets een gelijkwaardige verkeersdeelnemer.

Speciale aandacht voor fietsvoorzieningen van en naar het centrum, scholen en sportcomplexen.

Verbeteren van de toegankelijkheid van recreatieve gebieden, in het bijzonder de landgoederenzone aan de zuidkant.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt is toename van gebruik van openbaar vervoer op belangrijke relaties in de regio, waarbij belangrijke concentraties van voorzieningen ontsloten moeten zijn.

Alle openbaar vervoer haltes zijn toegankelijk voor iedereen en de omgeving van de haltes zo goed als mogelijk.

Stimuleren van goede overstapvoorzieningen (parkeervoorzieningen voor fiets of auto) bij het station en belangrijke openbaar vervoerhaltes.

De overstap van trein op bus dient verbeterd te worden.

Huidige openbaar vervoeraanbod moet minimaal in stand worden gehouden en aangevuld met een verbeterde aansluiting van Vught-Noord en opwaarderen van het aanbod in Cromvoirt en omgeving Lunettenlaan.

Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer moet minimaal beschikbaar zijn voor ouderen, jongeren en niet-autobezitters.

Autoverkeer

Bereikbaarheid met alle vervoerwijzen is belangrijk.

Op plekken waar het niet mogelijk is aan de vraag naar autobereikbaarheid te kunnen of willen voldoen, wordt de bereikbaarheid selectief gereguleerd. De beschikbare fysieke ruimte wordt zo eerlijk mogelijk verdeeld over de vervoerwijzen.

De bereikbaarheid voor autoverkeer dient betrouwbaar en voorspelbaar te zijn.

De gemeente komt primair op voor de interne bereikbaarheid van Vught, maar tracht de ontwikkelingen van de rijksinfrastructuur actief te sturen.

Vrachtverkeer en externe veiligheid

Vrachtverkeer wordt zolang als mogelijk via de hoofdontsluitingsstructuur afgewikkeld.

Bij de centrumontwikkelingen wordt aandacht besteed aan een oplossing voor laad- en losruimtes.

De externe veiligheid (bijvoorbeeld LPG-opslag bij benzinestations) wordt gewaarborgd door veiligheidszones op te nemen in de ruimtelijke plannen.

Alle delen van Vught moeten goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten.

Verkeersveiligheid

Door de richtlijnen van Duurzaam Veilig te volgen en een heldere verkeersstructuur op te stellen, wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Langzaam verkeer wordt gestimuleerd door subjectieve onveiligheid te verlagen en sociale veiligheid te verhogen.

Nadruk komt naast infrastructuur steeds meer op communicatie, educatie en handhaving te liggen. Met name aandacht voor verkeersveiligheid binnen bebouwde kom en voor fietsers.

Leefbaarheid

Doorgaand en sluipverkeer dient zoveel mogelijk uit de verblijfsgebieden geweerd te worden.

Een goede weginrichting van wegen in het verblijfsgebied dienen zodanig zijn ingericht dat de snelheid op acceptabel niveau blijft.

Het toepassen van snelheidsremmers dient zorgvuldig te gebeuren, om negatief effect op leefbaarheid (geluidhinder, trillingen, emissies) te voorkomen.

Stimuleren van gedeeld autobezit.

Parkeren

De parkeerregulering in het centrum en bij overige drukke punten, worden ingericht als parkeerschijfzone.

De capaciteit in het centrum blijft zoveel mogelijk openbaar toegankelijk, om dubbelgebruik mogelijk te maken.

Bij ruimtelijke (her)ontwikkeling worden de geldende parkeernormen toegepast, zodat er voldoende parkeergelegenheid is.

In bestaande situaties wordt in overleg gekeken naar mogelijke oplossing, volgens het principe benutten, beprijzen en/of bouwen.

Parkeren rond NS-station verdient aandacht.

Voor fietsparkeren worden strenge normen gehanteerd.

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn fietsvoorzieningen van een bepaalde kwaliteit gewenst bij publieksaantrekkende voorzieningen. Conform de kwaliteitseisen van 'Fietsparkeur'.

4. Situatie bij buurgemeenten

Om de uiteindelijke herijkte verkeersvisie goed aan te laten sluiten op de directe omgeving rondom Vught, zijn de verkeersvisies van de aanliggende gemeenten in beeld gebracht.

's-Hertogenbosch

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de koersnota "Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch" opgesteld. Deze koersnota geeft inzicht in de hoofdkeuzen die gemaakt moeten worden op het gebied van de hoofdinfrastructuur, om zorg te dragen voor een kwalitatief hoogwaardige bereikbaarheid en leefbaarheid. De achterliggende gedachte is de ontvlechting van de hoofdroutes voor auto en hoofdroutes voor fiets en openbaar vervoer.

De huidige netwerkstructuren van de gemeente 's-Hertogenbosch sluiten aan op die van de gemeente Vught.

Heusden

De gemeente Heusden is momenteel bezig met het actualiseren van haar GVVP. Het vigerende plan stamt uit 2001. voor de verschillende kernen van de gemeente is de verkeersstructuur vastgesteld. De gemeente Heusden heeft in haar structuurvisie een nieuwe ontsluiting voor Vlijmen opgenomen. Deze heeft grote impact op de bestaande aansluitingen op de rijksweg A59. Er wordt geen effect verwacht op de verkeersstructuur van Vught (kern Cromvoirt). De plannen van Vught en Cromvoirt sluiten daarmee naadloos op elkaar aan.

Haaren

De gemeente Haaren beschikt sinds eind 2010 over een vastgesteld GVVP. Het GVVP is het beleidsplan waarin de visie op het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeeld tot 2020 is gevormd. Het plan bevat de categorisering van wegen, een visie en een maatregelenpakket. De verkeersstructuren van de gemeente Haaren en Vught sluiten volledig op elkaar aan.

Boxtel

De gemeente Boxtel heeft haar verkeersbeleid vastgelegd in het “GVVP 2008 - 2020”. De prioriteit in dit GVVP ligt bij drie hoofdthema’s: Wegenstructuur, Duurzaam Veilig en Fiets. Dit uit zich onder andere in het beter benutten van bestaande infrastructuur en het realiseren van nieuwe infrastructuur, een categorisering van het wegennet conform Duurzaam veilig en het vaststellen van essentiële herkenbaarheidkenmerken. Daarnaast wordt fietsverkeer gestimuleerd door het uitbreiden en voltooiën van het fietsnetwerk en het realiseren van goede fietsenstallingen. Met name dit laatste sluit goed aan op de ambitie van de gemeente Vught.

Sint-Michielsgestel

Het vigerende beleidsplan van de gemeente Sint-Michielsgestel stamt uit 1998 en is daarmee te oud om mee te nemen in het plan voor de gemeente Vught. Recentelijk is het GVVP geëvalueerd. Deze evaluatie dient ter voorbereiding op een aanstaande actualisatie van het GVVP.

De belangrijkste aanbevelingen in relatie tot het VVP Vught, zijn het inzetten op verbetering van de verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen en de extra aandacht voor de inrichting van de 60 km/u zones. Inmiddels is tussen de gemeente Vught en Sint-Michielsgestel al overeenstemming bereikt over de Haldersebaan-Vughterweg. Het Vughtse deel is inmiddels als 60 km/u zone ingericht. Sint-Michielsgestel is voornemens het 60 km/u gebied op haar grondgebied verder door te zetten, zowel in regelgeving, als in inrichting.

Bijlage 2

Overzicht MOR projecten

Periode	Projectlocatie
2010 – 2011	Project Esscheweg e.o. Project Brabantlaan Project Loeffplein e.o. Van Beresteijnstraat Van Lanschotlaan Helvoirtseweg Loeffplein
2011	Project Guido Gezellehof Project Lekkerbeetjenlaan Project van Voorst tot Voorststraat Project Rembrandtlaan Project Rouppe v/d Voortlaan e.o. Diepenbrockstraat Karel Bouwmanstraat Obrechtsingel Ockeghemstraat Oreliosingel Rouppe v/d Voortlaan Willaertsingel
2011 – 2012	Project Aert Heymlaan
2012	Project Kettingweg Project Industrieweg Project Michiel de Ruyterweg Project rotonde Martinilaan
2012 – 2013	Project Theresialaan e.o. Theresialaan Gildestraat St. Catharinastraat Van Heeswijkstraat Van Rijkevorselstraat Molhuysenstraat Sint Barbarastraat Vendelstraat Molhuysensingel Schoonveldsingel Van der Pollstraat Project Optimalisatie Lekkerbeetjenlaan Lekkerbeetjenlaan Zonneweilaan J.F. Kennedylaan Loonsebaan

Sectorale beheerwerken	Beheerwerken riolering Beheer waterpartijen Onderhoud asfalt verhardingen Onderhoud open verhardingen Renovatie openbaar groen Renovatie speelvoorzieningen Groot onderhoud en renovatie openbare verlichting Calamiteiten riolering Project VVP Toegankelijkheid bushaltes Onderzoek VVP Bergenshuizensestraat Haldersebaan
------------------------	--

Fase 2 Visie

VVP Vught

Vastgesteld
24 oktober 2013

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Fase 2: Visie
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Vught
Projectnaam:	VVP Vught
Projectnummer:	1028
Datum:	1 mei 2013
Vastgesteld:	24 oktober 2013
Status:	Definitief, versie 2
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

Inhoudsopgave

	pagina
<u>1</u> <u>Inleiding</u>	47
1 <u>1.1</u>	<u>Aanleiding</u>
47	
2 <u>1.2</u>	<u>Deze rapportage</u>
48	
<u>2</u> <u>Structuurvisie Vught</u>	50
<u>3</u> <u>Verkeersvisie</u>	52
3 <u>3.1</u>	<u>Bereikbaarheid</u>
52	
4 <u>3.2</u>	<u>Uit te werken vraagstukken</u>
55	
<u>3.2.1</u> <u>Aansluitingen knooppunt Vught en Vijverbosweg – Boslaan</u>	55
<u>3.2.2</u> <u>Bereikbaarheid en doorstroming hoofdwegenstructuur</u>	56
<u>3.2.3</u> <u>Bestemmingen omgeving Martinilaan</u>	59
<u>3.2.4</u> <u>Dwarsrelaties door Vught</u>	59
<u>3.2.5</u> <u>Dwarsverbanden over het spoor</u>	60
<u>3.2.6</u> <u>Routering Vrachtverkeer</u>	60
<u>3.2.7</u> <u>Fietsbereikbaarheid</u>	61
<u>3.2.8</u> <u>Verbinding station en centrum</u>	61
<u>3.2.9</u> <u>Moleneindplein</u>	62
5 <u>3.3</u>	<u>Leefbaarheid</u>
62	
6 <u>3.4</u>	<u>Verkeersveiligheid</u>
65	

Bijlagen

Bijlage 1: Inrichtingsrichtlijnen CROW

Inleiding

Aanleiding

In februari 2008 is door de gemeenteraad van de gemeente Vught het Verkeer- en Vervoerplan (VVP) 2009 – 2015 vastgesteld. In de verdere toelichting wordt dit vigerende plan het VVP 2009 genoemd.

Het VVP 2009 is in nauwe samenwerking met de Raad, het college en belanghebbende partijen tot stand gekomen. Het VVP 2009 geeft de visie weer op het gemeentelijk verkeers- en vervoerssysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/thema.

In de praktijk blijkt dat het plan een aantal tegenstellingen kent. Dit uit zich voornamelijk bij herinrichtingen van wegen. Vooral de thema's auto en fiets conflicteren. In het VVP 2009 zijn die conflicten niet onderkend en zijn er geen keuzes gemaakt. Ook vanuit het thema openbaar vervoer worden knelpunten ervaren. Dit zijn vooral (fysieke) inpassingproblemen in de openbare ruimte.

Naast de tegenstellingen bij de uitwerking van maatregelen is er sprake van voortschrijdend inzicht. Op het gebied van rijksinfrastructuur zijn stappen gezet, maar ook is gebleken dat een aantal inhoudelijke zaken een plek in het verkeersbeleid moeten krijgen. Het gaat hierbij om:

- de landelijke CROW-richtlijn Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (EHK)
- het Regionale Fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch
- ontwikkelingen ten aanzien van het centrum van Vught
- (concept) structuurvisie
- ontwikkelingen Rijksinfrastructuur

Er is behoefte aan een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en, waar nodig, duidelijke keuzes worden gemaakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/ trajecten binnen de gemeentegrenzen. Normaliter gaat een plan zeker 5 tot 10 jaar mee, afhankelijk van de gehanteerde planhorizon. Omdat het VVP 2009 nog vrij "jong" is, wordt het bestaande plan niet geheel herschreven, maar op een aantal onderwerpen geoptimaliseerd of aangepast.

Fasering

Het VVP wordt geactualiseerd in 5 fasen:

Fase 1: Inventarisatie

Fase 2: Visie

Fase 3: Beleids- en structuurplan

Fase 4: Uitvoeringsprogramma

Fase 5: Rapportage

Deze rapportage

In deze rapportage wordt invulling gegeven aan Werkdocument 2: Visie. De visie uit het VVP 2009 is door het college bekrachtigd en wordt niet aangepast. De visie kent twee centrale ambities:

0 De ruimtelijke ambitie

“Vught één geheel”. De Vughtse situatie wordt gekenmerkt door een harde doorsnijding met rijksinfrastructuren. Er liggen twee Y-vormige verkeersstructuren (enerzijds de beide spoorlijnen, anderzijds het tandem A65-N65 en A2) die zich als door een flessenhals door de bebouwde kom wringen. Hierdoor zijn de verschillende delen van de gemeente Vught ruimtelijk van elkaar gescheiden, hetgeen de eenheid van Vught in de weg staat en, sterker nog, een sociale segregatie in de gemeente in de hand werkt. De ruimtelijke ambitie is om deze barrières sterk te verminderen en daarmee een betere infrastructurele verbinding tussen de komdelen te bewerkstelligen. Hierdoor zullen alle voorzieningen vanuit heel Vught op een veilige en leefbare manier bereikbaar zijn en zal ook de leefbaarheid van de gemeente belangrijk kunnen toenemen. Daarnaast is de doorstroming van het doorgaande verkeer (auto en trein) gebaat bij toekomstvaste oplossingen, zoals ongelijkvloerse aanleg (verdiept of in tunnels).

1 Mobiliteitsambitie

“Duurzame Mobiliteit”. Duurzame mobiliteit betekent het bewerkstelligen van een verkeers- en vervoerssysteem dat ook op de lange termijn enerzijds een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving en anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen waarborgt via gepaste vervoerwijzen. Hierin komen de landelijke en provinciale beleidsuitgangspunten terug, dat mobiliteit mag (groeien) binnen een juiste balans van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur.

Wel wordt binnen de visie een andere uitwerking gegeven aan het verkeersbeleid. Belangrijk daarbij is de afstemming met de structuurvisie voor de gemeente Vught, welke momenteel wordt opgesteld. De processen van het VVP en de Structuurvisie zijn nadrukkelijk op elkaar afgestemd. In het proces van de Structuurvisie zijn de wensen en ambities van de gemeente verwoord. Het VVP werkt een en ander nader verkeerskundig uit.

Leeswijzer

De verkeerskundige aspecten van de structuurvisie van Vught staan in hoofdstuk twee. Hieruit zijn verkeerskundig een aantal vraagpunten te herleiden, die eveneens in hoofdstuk twee benoemd worden. Een visie/ aanzet voor de verkeersvraagstukken is uitgewerkt in hoofdstuk drie.

Structuurvisie Vught

In dit hoofdstuk is een verdere invulling gegeven aan de verkeersvisie voor de lange termijn. De visie is gebaseerd op het VVP 2009, de bevindingen uit de inventarisatiefase en alle lopende ontwikkelingen. Door burgemeester en wethouders is bekrachtigd dat de visie uit het vigerende plan als vertrekpunt kan en moet worden gehanteerd. Er zijn uit de inventarisatie ook geen aanleidingen naar voren gekomen om van de huidige verkeersvisie af te wijken. Voorliggende actuele verkeersvisie gaat wel uit van een inhoudelijk andere uitwerking. Dit is ingegeven door de recente ontwikkeling van de rijksinfrastructuur en het ontbreken van duidelijke keuzes tussen thema's en ruimte in het huidige plan.

Structuurvisie Vught is vertrekpunt voor de verkeersvisie

Vertrekpunt voor de lange termijn is de (concept) 'Structuurvisie Vught', waarin keuzes voor de toekomst worden voorbereid. De structuurvisie geeft de ambities en de ontwikkelrichting van de gemeente voor de komende 10 – 15 jaar aan. Het VVP is de verkeerskundige uitwerking hiervan.

Zeer belangrijk onderdeel en mede bepalend voor de noodzaak van het opstellen van de structuurvisie is de interne bereikbaarheid van de gemeente. Juist die interne bereikbaarheid is bepalend voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Vught. De spoorse doorsnijdingen en de barrière van de N65 zijn sterk voelbaar in de gemeente. Op rijksinfrastructuurniveau gaan ontwikkelingen plaats vinden. De structuurvisie geeft de wensen en ambities van de gemeente weer, zodat gestuurd kan worden richting externe partijen.

Ontwikkelingen rijksinfrastructuur

De volgende ontwikkelingen aan hoofdwegen en spoor vinden momenteel plaats:

De A2 is verbreed naar 2 x 3 rijstroken.

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (verder: PHS) wordt het spoor intensiever gebruikt en liggen er tot de splitsing van de sporen naar Eindhoven en Tilburg straks vier sporen. De doorstroming van de N65 moet verbeterd worden, met aandacht voor de interne bereikbaarheid van Vught, het verbeteren van de leefkwaliteit en het verminderen van de overlast van de weg. Voor het verbeteren van de doorstroming is het wenselijk om het aantal aansluitingen van Vught op de N65 te beperken. Dit heeft sterke invloed op de interne bereikbaarheid van Vught.

Het centrum van Vught moet goed bereikbaar zijn vanuit de woonwijken. Echter, door alle ontwikkelingen is het ook een opgave om vanuit de woonwijken goed aan te sluiten op de hoofdwegenstructuur.

Ambitie structuurvisie

De gemeente wil de externe en interne bereikbaarheid optimaliseren en tegelijk de overlast en barrièrewerking van de bovenlokale infrastructuur verminderen. De belangrijkste maatregelen om dit te bereiken zijn ongelijkvloerse kruisingen over de N65 gecombineerd met het opwaarderen van de ringstructuur in functie en beeld, het aanwijzen van goede verkeerskundige dwarsverbanden tussen de wijken en de aanleg van een verdiept spoor door Vught.

Verkeersvisie

Bereikbaarheid

De relaties tussen de verschillende delen van Vught moeten verbeterd worden. In de structuurvisie zijn daarom de volgende beleidsuitgangspunten genoemd:
Scheiding tussen intern en extern verkeer, met als doel om de interne bereikbaarheid van Vught te versterken. De N65, knooppunt Vught en de hoofdwegenstructuur door Vught worden hierop aangepast.

Het centrum wordt verkeersluwer gemaakt, door duidelijkere entrees, grote parkeervoorzieningen en gericht parkeerbeleid.

Betere fietsbereikbaarheid door meer scheiding van stromen en een betere geleiding van autoverkeer naar de hoofdverkeersroutes.

Wegnemen van barrièrewerking van het spoor en N65.

Input voor de uitwerking van het VVP

In de verdere uitwerking van de visie en het nieuwe beleid van het VVP, betekenen de beleidsuitgangspunten uit de structuurvisie dat het volgende moet worden meegenomen:

De N65 wordt verdiept aangelegd en twee aansluitingen blijven behouden, Vijverbosweg – Boslaan en knooppunt Vught. Doorstroming van de N65 én de hoofdwegenstructuur is noodzakelijk.

De hoofdwegenstructuur is weergegeven in *figuur 6*. Voor een goede autobereikbaarheid zijn de volgende versterkingen nodig:

1. knooppunt Vught
 2. doorstroming Vijverbosweg-Boslaan
 3. doorstroming Glorieuxlaan/Laagstraat
 4. kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat
 5. kruising Boxtelseweg-Dr. Hillenlaan
 6. veilige menging fiets en auto op de aansluiting Postweg – Bosscheweg – Randweg Den Bosch.
- Weggebruikers vinden de inrichting ongelukkig vanwege voorrang, hoogteverschillen en capaciteit van de rotonde. Eventuele uitbreiding van de capaciteit van de rotonde kan als aanleiding worden gebruikt om de situatie voor de fietsers gebruikersvriendelijker te maken.

Deze versterkingen zijn in *figuur 6* met de betreffende nummers weergegeven.



figuur 6: hoofdwegenstructuur

Bereikbaarheid centrum, via Secretaris van Rooijstraat vanaf Boxtelseweg en Grote Gent,
 Bereikbaarheid bestemmingen Martinilaan, of via parallelbaan langs N65, of via opwaarderen van
 de Jagersbosweg. In de structuurvisie is de Jagersbosweg als voorkeur benoemd.

Ontmoedigen van ongewenste doorgaande routes en verbeteren van de volgende noord-
 zuidlijnen:

route Industrieweg – Maarten Trompstraat – Van Voorst tot Voorststraat – Helvoirtseweg – J.F.
 Kennedylaan – Lekkerbeetjenlaan/Zonneweilaan of Loyolalaan

route Esscheweg – Martinilaan – De Bréautélaan

Helvoirtseweg

Taalstraat-Boscheweg

Een zo groot mogelijke verdiepte of ondertunnelde ligging van het spoor Den Bosch –
 Eindhoven, om de barrièrewerking tegen te gaan. In ieder geval is een verdiepte ligging ter
 hoogte van het centrum gewenst. De kruisingen Helvoirtseweg, Wolfskamerweg/Laagstraat en
 bestaande kruising Postweg zijn ongelijkvloers. Uitgangspunt is het behoud van de bestaande
 dwarsrelaties.

Routering vrachtverkeer

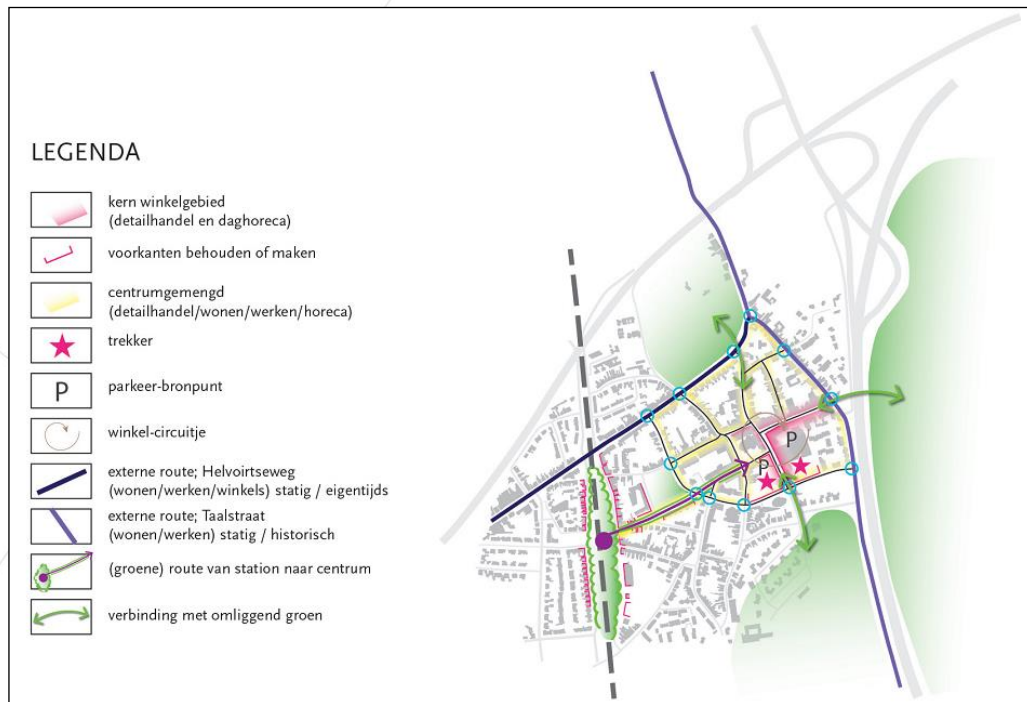
Goede fietsbereikbaarheid, door:

de fietser prioriteit te geven bij de inrichting van spookruisingen (bijvoorbeeld zoals de
 Esschestraat en door fietsovergangen te maken bij het centrum en de Loonsebaan)

meer ruimte voor (gescheiden) fietsvoorzieningen langs interne routes (met onderscheid naar snelheid volgens de lijn reguliere fietsers, elektrische fietsen en wielrenners/mountainbikers) nieuwe snelle verbindingen voor fietsers (langs het spoor of vanuit centrum via Raadhuisstraat, Park Reeburg, Kentalis en Zorgpark Voorburg naar het zuiden)

Centrumgebied

Hier wordt ingezet op een compact en compleet multifunctioneel centrum, voor dagelijkse en niet dagelijkse winkelvoorzieningen. In de structuurvisie is dit verbeeld, zoals weergegeven in *figuur 7*.



figuur 7: visie ontwikkelingen centrum en koppeling station

Het concentratiegebied ligt rondom de Raadhuisstraat, Kerkstraat, Heuvel, Marktveld en Marktveldpassage. Er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Het gebied rondom het Marktveld wordt meer autoluw, zodat het parkeren hier (op maaveld) in de toekomst (grotendeels) kan verdwijnen.

Het is wenselijk de voorzieningen aan de Kloosterstraat en Ploegstraat meer bij het centrum te betrekken, door middels de openbare inrichting de samenhang te versterken.

De Prins Bernhardlaan moet het station met het centrum verbinden. Door functiemenging moet een levendiger straatbeeld gerealiseerd gaan worden.

Moleneindplein

Het Moleneindplein heeft een sterke positie, die voor de dagelijkse boodschappen behouden moet blijven. Concurrentie met het centrum is niet wenselijk. Op het plein is een meer open ruimte wenselijk. Uit onderzoek moet blijken of autoverkeer aan de oostzijde achter het plein kan worden opgevangen, zodat aan de voorzijde een meer open plein gerealiseerd kan worden.

Vraagstukken verkeersbeleid

Uit de structuurvisie dient voor de volgende vraagstukken een verkeersvisie opgesteld te worden:

Aansluitingen van Vught op de hoofdwegenstructuur, bij knooppunt Vught en bij de kruising Vijverbosweg – Boslaan.

Goede doorstroming van de hoofdwegenstructuur en de te versterken punten (Glorieuxlaan/Laagstraat, kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat, kruising Boxtelseweg-Dr.Hillenlaan en de veilige menging van fiets- en autoverkeer op de aansluiting Postweg – Taalstraat – Randweg Den Bosch).

Bereikbaarheid bestemmingen Martinilaan, via parallelbaan N65 of opwaarderen van de Jagersbosweg of via bestaande infrastructuur.

Aandacht voor functioneren van genoemde noord-zuidlijnen.

Behouden bestaande dwarsverbanden over het spoor.

Routering vrachtverkeer

Goede fietsbereikbaarheid.

Versterken (ruimtelijke) verbinding tussen station en centrum (Prins Bernhardlaan) en parken en het centrum.

Verbetering ruimtelijk en verblijfskarakter Moleneindplein.

In het volgende hoofdstuk wordt op deze vraagstukken nader ingegaan.

Uit te werken vraagstukken

De in hoofdstuk twee geformuleerde vraagstukken moeten verkeerskundig uitgewerkt/gefaciliteerd worden. Hiervoor is in dit hoofdstuk een visie opgesteld.

i) Aansluitingen knooppunt Vught en Vijverbosweg – Boslaan

Knooppunt Vught vormt de oostelijke ontsluiting van de gemeente. Op knooppunt Vught is de afslag N65 en de aansluiting op de Grote Gent op dit moment nog ondergeschikt aan de hoofdstroom tussen 's-Hertogenbosch en de A2. Voor een succesvolle aanhaking van Vught is een herinrichting nodig met extra in- en uitvoegstroken en kortsluitingen tussen de afslag en de Grote Gent.

De westelijke aansluiting is die van de Vijverbosweg en de Boslaan. Hier moet, vanuit het project N65, een verknoping gemaakt worden tussen het hoofdwegenet en het onderliggende wegennet, maar moet ook de verkeerscirculatie van de hoofdwegenstructuur Vught gewaarborgd worden. Dit betekent dat hier, binnen de beperkte beschikbare ruimte, een goed functionerende aansluiting moet worden gemaakt. Hier ligt een uitdaging. Voorwaarde voor Vught is dat de hoofdwegenstructuur goed blijft doorstromen, samen met de uitwisseling naar de N65.

Aansluitingen Rembrandtlaan en Olmenlaan op de A65 vervallen

In het kader van een goed functioneren van de hoofdwegenstructuur en het voorkomen van overlast op het onderliggend wegennet wordt de halve aansluiting Rembrandtlaan – Olmenlaan na gereed komen van een nieuwe knoop spoor – N65 opgeheven.

ii) Bereikbaarheid en doorstroming hoofdwegenstructuur

De hoofdwegen rond de kern Vught gaan een belangrijke functie vervullen in de verkeersafwikkeling. Verkeer naar het centrum volgt de rijkswegen en vervolgens de hoofdwegenstructuur van de kern, in plaats van dwars door de kern te rijden zoals nu veel gebeurt.

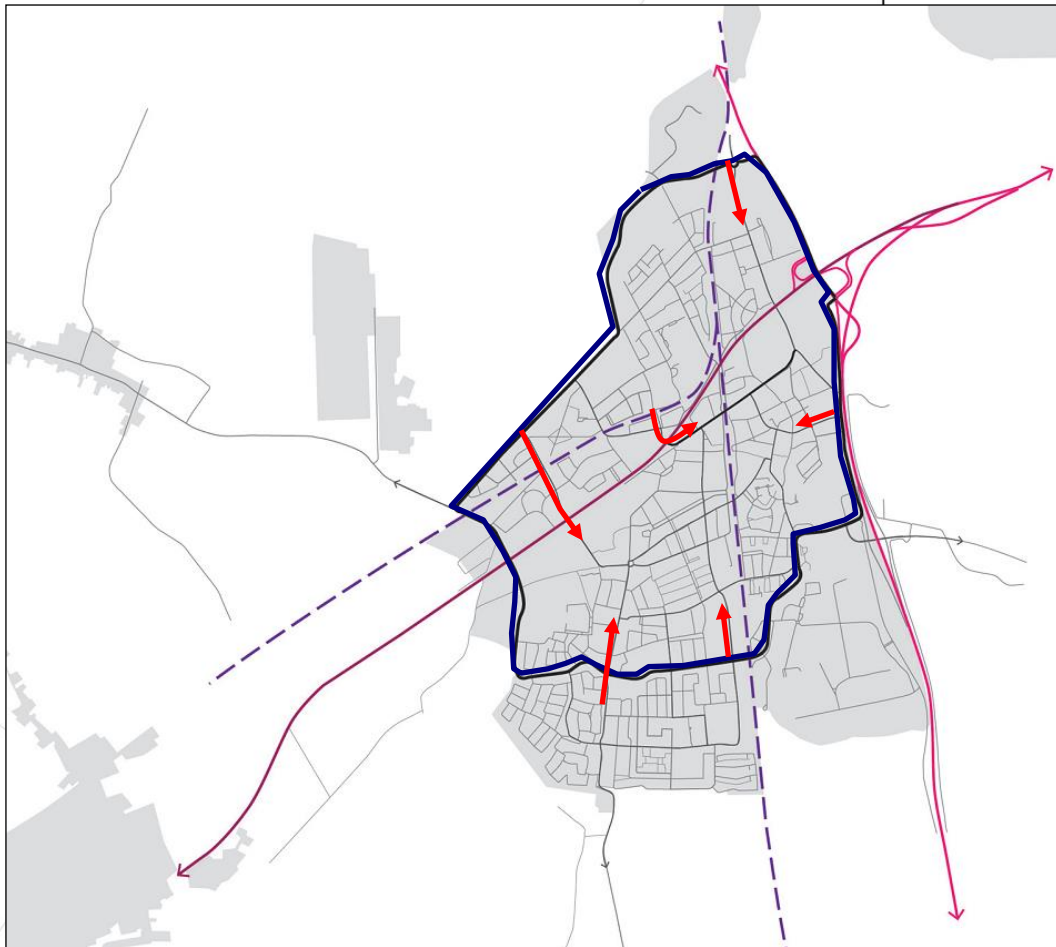
Met deze opzet krijgen de wegen vanuit en tussen de woonwijken, binnen de gemeentelijke hoofdwegen, een belangrijke functie toegedeeld voor de afwikkeling van langzaam verkeer. Er blijft een beperkt aantal dwarsrelaties binnen de hoofdwegenstructuur beschikbaar, zie paragraaf iv).

Bij de opbouw van het netwerk hanteert de gemeente het principe Duurzaam Veilig. Om de hoofdwegenstructuur van de kern te laten werken zoals bedoeld, wordt deze gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en heeft deze voorrang op de aansluitende wegen en straten. Daar waar routes voor langzaam en snel verkeer samenvallen, worden bij voorkeur vrij liggende voorzieningen voor fietsers gerealiseerd. Kruisende routes voor langzaam verkeer verlenen voorrang aan de hoofdwegenstructuur, dit uit oogpunt van doorstroming op de hoofdwegenstructuur en verkeersveiligheid voor het langzame verkeer.

Alle wijken sluiten aan op de hoofdwegenstructuur

Vanuit alle wijken komen er duidelijk herkenbare aansluitingen op de wegen die de hoofdwegenstructuur vormen. Daarmee wordt het (voor gemotoriseerd verkeer) ook interessant en aantrekkelijk om van de hoofdwegenstructuur gebruik te maken. Dit vertaalt zich in voorrang voor de hoofdwegenstructuur en duidelijke poortconstructies als de woonwijken wordt ingerezen. De woonwijken worden als erftoegangsweg gecategoriseerd.

Wijken die niet aan de hoofdwegenstructuur grenzen worden via interne ontsluitingen op de hoofdwegenstructuur aangesloten, zonder dat dit leidt tot onevenredig veel doorgaand verkeer in de omliggende wijken. De leefbaarheid en verkeersveiligheid worden door de interne ontsluitingen niet aangetast. In *figuur 8* is een mogelijke structuur hiervoor weergegeven.



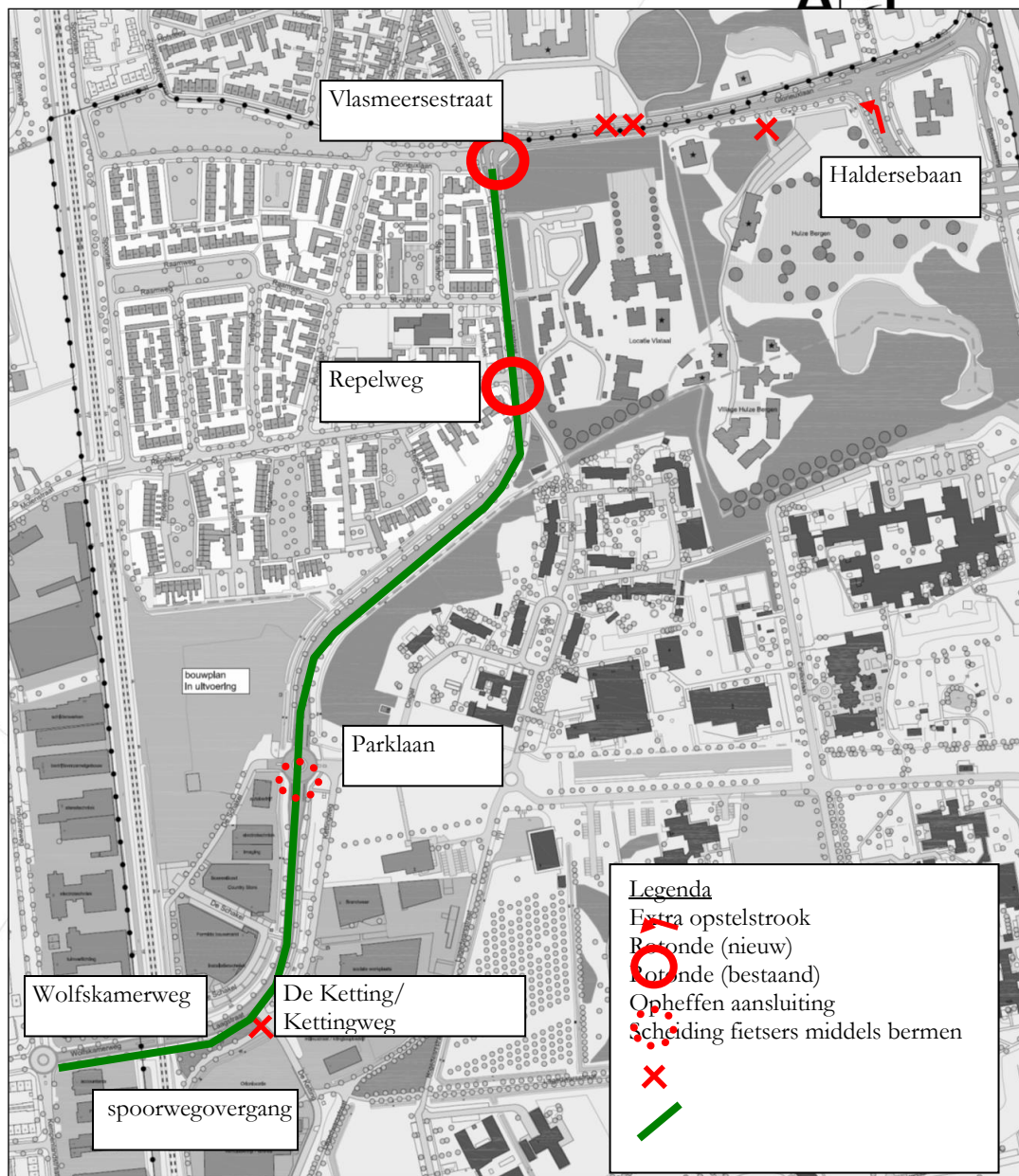
figuur 8: ontsluitingsstructuur met hoofdwegenstructuur en inprikkers naar de wijken

Versterkingen

Op de hoofdwegenstructuur dienen een aantal versterkingen gerealiseerd te worden:

Doorstroming Glorieuxlaan/Laagstraat

Naar de doorstroming van dit traject is in 2010 een analyse uitgevoerd, van de Haldersebaan tot aan de Wolfskamerweg. Hieruit is naar voren gekomen dat gescheiden fietsvoorzieningen nodig zijn, dat de Haldersebaan een extra opstelvak nodig heeft en dat op de belangrijke aansluitingen rotondes gerealiseerd moeten worden. De maatregelen staan schematisch weergegeven in *figuur 9*, conform de adviesrapportage uit 2010.



figuur 9: geadviseerde doorstromingsmaatregelen Laagstraat - Glorieuxlaan

Kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat

Momenteel gaat de doorgaande route van de Boxtelseweg naar de Taalstraat en vice versa. Deze moet aangepast worden van de Boxtelseweg naar de Grote Gent. De Taalstraat sluit hier dan met voorrang op aan. Daarmee wordt verkeer gestuurd om gebruik te maken van de hoofdwegenstructuur. Voordeel van deze maatregel is dat het Maurickplein meer bij het centrum kan worden getrokken.

Kruising Boxtelseweg-Dr. Hillenlaan

Voor deze kruising geldt hetzelfde als de kruising Grote Gent – Buxtelseweg – Taalstraat. Het doorgaande karakter ligt momenteel op de relatie Buxtelseweg richting Dr. Hillenlaan. Wenselijk is het om de doorgaande relatie op de Buxtelseweg te projecteren zodat de route Buxtelseweg – Grote Gent de doorgaande weg wordt en de Taalstraat en Dr. Hillenlaan van ondergeschikt belang zijn.

Aansluiting Postweg – Taalstraat – Randweg Den Bosch

De capaciteit van de rotonde is naar verwachting in de toekomst te beperkt. Vergroting van de capaciteit biedt mogelijk kansen om de situatie ook voor fietsers gebruikersvriendelijk te maken (zie ook fietsbereikbaarheid).

iii) Bestemmingen omgeving Martinilaan

Door het opheffen van de directe aansluiting van de Martinilaan op de N65, zijn er diverse bestemmingen minder goed bereikbaar voor extern verkeer. Het gaat om bestemmingen die wel veel extern verkeer aantrekken. Het is daarom van belang dat de bereikbaarheid van deze voorzieningen wordt gewaarborgd. Hiervoor zijn meerdere opties mogelijk, een en ander sterk afhankelijk van de ontwikkelingen rondom de N65.

In de structuurvisie is aangegeven dat de bereikbaarheid geboden kan worden middels een parallelstructuur. Deze structuur is echter alleen geschikt te maken voor ontsluiting van de aanliggende percelen en niet voor extern verkeer naar de bestemmingen aan de Martinilaan. Dit is in de structuurvisie reeds aangegeven.

De dichtst bij zijnde aansluiting op de hoofdwegenstructuur is de Vijverbosweg. Het ligt voor de hand vanaf hier een aansluiting te maken naar de Martinilaan. De Jagersboslaan kan mogelijk geschikt worden gemaakt voor extern verkeer met een bestemming bij de Martinilaan. In de structuurvisie wordt hiervoor de voorkeur uitgesproken.

Naast genoemde oplossingen voor de bestemmingen Martinilaan is er een derde alternatief via de bestaande infrastructuur (Esscheweg-Vijverbosweg en/of De Bréautélaan/Loonsebaan -Boslaan. De Vijverbosweg, Loonsebaan en Boslaan maken onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur en bieden een goede ontsluiting voor het verkeer. In de uitwerking van het beleid moet onderzocht worden of deze routes daadwerkelijk reële alternatieven zijn. Op basis van de bevindingen kan dan bepaald worden of de voorkeur uit gaat naar de variant via de Jagersbosweg of afwikkeling via de bestaande infrastructuur..

iv) Dwarsrelaties door Vught

Ter verbinding van de wijken onderling zijn er in de structuurvisie een aantal dwarsverbindingen benoemd:

route Industrieweg – Maarten Trompstraat – Van Voorst tot Voorststraat – Helvoirtseweg – J.F. Kennedylaan – Lekkerbeetjenlaan/Zonneweilaan of Loyolalaan

route Esscheweg – Martinilaan – De Bréautélaan

Taalstraat

Helvoirtseweg

Uitgangspunt is om deze structuren te handhaven. Deze lijnen zijn namelijk (minimaal) noodzakelijk om de wijken onderling en het centrum vanuit alle richtingen goed bereikbaar te maken. Dit is een hard uitgangspunt in de structuurvisie. De betreffende wegen verwerken in de huidige situatie ook veel verkeer. Dit zal zo blijven. Belangrijk is dat ook voorzieningen voor langzaam verkeer gerealiseerd worden. Deze bieden comfortabele ruimte aan de fietser, langs genoemde routes of op alternatieve routes door langzaam en snel verkeer te ontvlechten.

Het gemotoriseerde verkeer kan van de verbindingen gebruik maken, het gedrag wordt hierbij afgestemd op de omgeving. Dit betekent dat de snelheid niet te hoog is en dat groot verkeer zo veel als mogelijk geweerd wordt. Bij de inrichting zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid, naast de fiets, belangrijke randvoorwaarden.

v) Dwarsverbanden over het spoor

Alle bestaande dwarsverbanden blijven gehandhaafd, minimaal voor langzaam verkeer. Daar waar aanpassingen aan het spoor het mogelijk maken, worden extra dwarsrelaties voor voetganger en fietser toegevoegd. Dit versterkt de onderlinge verbinding tussen de wijken en de concurrentiepositie voor de fiets voor interne verplaatsingen.

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid is het ook voor gemotoriseerd verkeer wenselijk verbindingen ‘open’ te houden. Hierbij gaat het hoofdzakelijk om de dwarsverbanden van de hoofdwegstructuur, gevolgd door interne verbindingen.

vi) Routing Vrachtverkeer

Vught streeft er naar om het oneigenlijke vrachtverkeer zoveel als mogelijk te weren. Uitgangspunten daarbij zijn dat:

Vrachtverkeer in de basis via het rijkshoofdwegenet (A2 - A59) wordt afgewikkeld.

Vrachtverkeer via het lokale hoofdwegennet diverse regionale en/of lokale bestemmingen kan bereiken.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is te stellen dat Vught te maken heeft met een tweetal typen vrachtverkeer.

Allereerst het vrachtverkeer binnen de bebouwde kom van Vught. De rijksinfrastructuur rondom Vught (N65 en de A2) verwerkt een grote hoeveelheid vrachtverkeer. In de basis heeft dit vrachtverkeer geen directe relatie met Vught en hoort dit vrachtverkeer op het rijkswegenet thuis. Met name het spoorviaduct op de N65 en de hoge verkeersdruk op de A2 zorgen al jarenlang voor oneigenlijke vrachtverkeerbewegingen (sluipverkeer, dan wel “ontwijken” spoorviaduct N65) in de kern van Vught. Binnen de lopende projecten van de N65 en PHS zet Vught in op een structurele oplossing voor deze problematiek.

Naast het oneigenlijke vrachtverkeer is er uiteraard ook sprake van vrachtverkeer met een bestemming binnen de gemeente en/of regio (lees: omliggende gemeenten). Dit vrachtverkeer maakt gebruik van de hoofdwegenstructuur om van herkomst naar bestemming te gaan. Een goede inrichting en vormgeving van deze hoofdwegenstructuur biedt een goede en snelle afwikkeling van het vrachtverkeer. Verder draagt een goede hoofdwegenstructuur bij aan een beperkt gebruik van het onderliggende wegennet (30km/h woonstraten).

vii) Fietsbereikbaarheid

Om gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken zijn comfortabele en directe voorzieningen noodzakelijk. Het gaat hierbij om de infrastructuur, maar ook om stallingvoorzieningen bij de bestemmingen. Voor interne verplaatsingen wordt ingezet op gebruik van de fiets. Dit betekent dan ook dat hier de aandacht als eerste naar uit gaat. In de andere verkeerskundige vraagstukken is dit als volgt vertaald:

Op de wegen van de hoofdwegenstructuur zijn vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig, als de hoofdwegenstructuur samenvalt met een hoofdfietsroute.

De verbinding naar 's-Hertogenbosch moet verbeterd worden door de aansluiting bij de Randweg Den Bosch voor fietsers beter toegankelijk en gebruikersvriendelijk te maken. De huidige inrichting is vooral bezien vanuit de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Deze locatie is echter ook een belangrijke schakel in de fietsroutes naar 's-Hertogenbosch. Momenteel is de plek van de fietser hier onvoldoende gebruiksvriendelijk geregeld. Gemotoriseerd verkeer moet fietsverkeer voorrang verlenen. Door het hoogteverschil naderen fietsers met relatief hoge snelheid, waardoor gemotoriseerd verkeer het fietsverkeer pas laat ziet. Aanpassingen moeten gebeuren in overleg met betrokken wegbeheerders. Wellicht bieden de aanwezige hoogteverschillen kansen om de fietsers vrij te laten kruisen.

De interne verbindingen worden gemaakt met eerste prioriteit voor de fiets, door goede en comfortabele voorzieningen of door fietsroutes te ontvlechten van de structuur voor gemotoriseerd verkeer.

Bestaande dwarsverbanden over het spoor blijven behouden, in ieder geval voor langzaam verkeer en dus ook voor de fiets. Daar waar kansen zich aandienen worden meer dwarsverbanden over het spoor voor langzaam verkeer gemaakt. Dit versterkt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

viii) Verbinding station en centrum

Ruimtelijk bezien is het wenselijk om de relatie tussen het station en het centrum te verbeteren. Dit is ook als zodanig opgenomen in de structuurvisie. Vanuit de huidige situatie is deze geprojecteerd over de Prins Bernhardlaan. Door middel van een aantrekkelijke en afwijkende inrichting van deze route ontstaat automatisch een geleiding van het station naar het centrum.

Mogelijk dat bij de ontwikkelingen rondom PHS er sprake is van verplaatsing van het station. Dit doet echter geen afbreuk aan het uitgangspunt om de verbinding tussen de stationsomgeving en het centrum te versterken. Op het moment dat er sprake is van een verplaatsing van het station, moet opnieuw worden bezien op welke wijze de versterking van de (ruimtelijke) relatie te realiseren is.

ix) Moleneindplein

Vraagstuk waar in het beleid antwoord op moet worden gegeven is de wens om het Moleneindplein meer een pleinfunctie te geven. De ambitie is om het verblijven op het plein te verbeteren. In een nadere studie wordt onderzocht hoe dit te realiseren is. Voorstelbaar is de directe autoverbinding tussen het plein en het oostelijk gelegen deel van de wijk te laten vervallen. De auto bereikt het plein dus vanaf de Esscheweg of de Molenstraat en daarmee ontstaat meer verblijfsruimte op het plein. Voor een eventueel verlies aan parkeerplaatsen moet (bij voorkeur aan de oostzijde van het Moleneindplein – achter de winkels) alternatieve parkeergelegenheid worden gerealiseerd.

Nader onderzoek moet inzicht geven:

Kunnen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden?

Is er draagvlak onder de bezoekers van het Moleneindplein, om aan de achterzijde te parkeren?

Is een doorsteek vanaf de achterzijde naar de winkels te maken?

Zijn ondernemers bereid aan de aanpassingen medewerking te verlenen?

Ontstaat er geen sluipverkeer en overlast in omliggende straten, als gevolg van verkeer dat toch met de auto op het plein wil parkeren?

Leefbaarheid

De relatie leefbaarheid en verkeer laat zich uitdrukken in de volgende aspecten

Geluid

Luchtkwaliteit

Trillingen

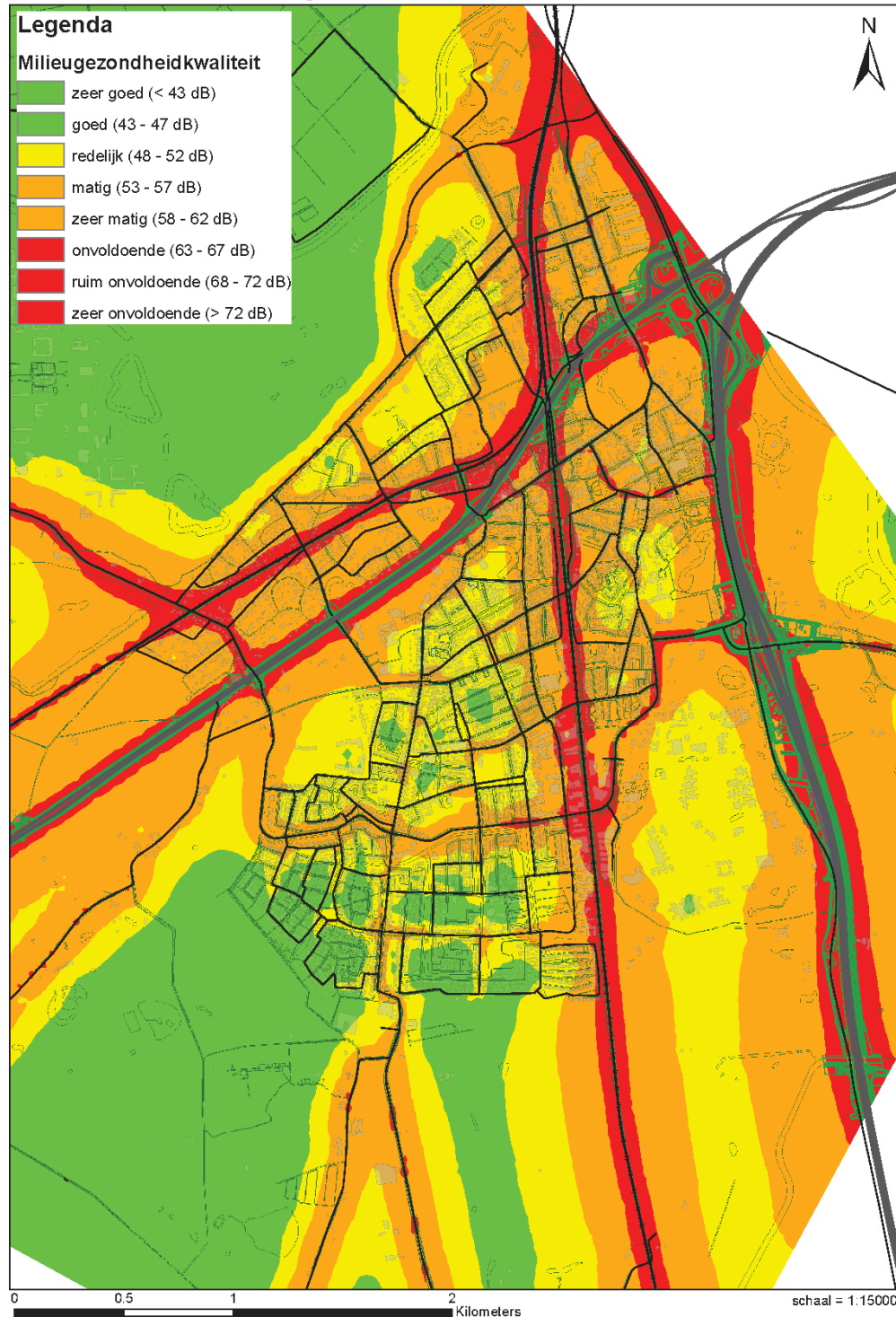
Externe Veiligheid

Barrièrewerking

Geluid

Geluid door rijksinfrastructuur is een belangrijk aandachtspunt voor Vught, zowel vanuit het oogpunt van geluidsoverlast als vanuit het oogpunt van ruimtelijke barrières en visuele hinder (geluidsschermen).

Vught heeft te maken met geluid als gevolg van het spoor en twee hoofdwegen, de N65 en de A2. Eind 2012 is met een zogenaamde contourenkaart inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van de Rijksinfrastructuur op het gebied van geluid. Dat levert inzicht op in het feit dat een zeer groot deel van de gemeente in één of meerdere geluidszones van rijksinfrastructuur ligt, zie *figuur 10*.



figuur 10: geluidszones rijksinfrastructuur o.b.v. contourenkaart

Vught streeft naar het terugdringen van de overlast door geluid. Daarbij gaat Vught verder dan uitsluitend het terugdringen van het geluid conform de wettelijke bepalingen. De visie van Vught streeft naar het beperken van het geluid, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit in de vorm van visuele hinder en barrièrewerking.

Alle te nemen maatregelen in het kader van de Rijksinfrastructuur, maar eventueel ook op het lokale wegennet dienen vanuit bovenstaande gedachte ingevuld te worden. De maatregelen aan de N65 moeten een bijdrage leveren aan het terugdringen van de geluidsoverlast en tevens een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Bij de verbreding van de A2 zijn ten behoeve van het geluid geluidsschermen geplaatst. Bij de uitwerking van PHS zet Vught in op een verdiepte ligging ten behoeve van geluidsreductie. Binnen PHS wordt de toepassing van geluidsschermen zoveel als mogelijk beperkt.

Luchtkwaliteit

Noord-Brabant is één van de zeven regio's in Nederland waar de Europese normen voor luchtkwaliteit aanzienlijk worden overschreden (Bron: Provincie Noord-Brabant). Het relatief grote autobezit per inwoner in Noord-Brabant en de grote hoeveelheid vrachtverkeer op de snelwegen zorgen voor overlast door fijnstof, CO2 en stank. Omdat Vught zich bevindt op een knooppunt van zowel wegen als spoorlijnen is juist hier de concentratie luchtvervuiling hoog. Passerende, maar ook stilstaande voertuigen voor de verkeerslichten op de N65, in de file op de A2 en voor de spoorwegovergangen zijn daarvan de belangrijkste oorzaak.

Te stellen is dat Vught niet zozeer zelf verantwoordelijk is voor een verminderde luchtkwaliteit, maar deze “krijgt” vanuit de hierboven vernoemde bronnen en zelfs ook vanuit het buitenland (bijvoorbeeld vanuit het Ruhrgebied).

Ook dit laat zien dat een sterke lobby richting het rijk noodzakelijk is om de problemen in Vught te kunnen verminderen of oplossen.

Naast de lobby richting het rijk zet Vught zelf in op het terugdringen van de luchtkwaliteit. Belangrijkste aandachtspunt daarbij is het terugdringen van het aantal autokilometers door middel van het goed inrichten en benutten van de hoofdwegenstructuur, het weren van (oneigenlijk) vrachtverkeer binnen Vught en het stimuleren van het fietsgebruik.

Trillingen

Daar waar het gaat om trillingshinder, zet de gemeente Vught in op het zoveel als mogelijk beperken van deze hinder. Uitgangspunt daarbij is dat bij weg- of rioolonderhoud beoordeeld wordt of er sprake is van trillingshinder en op welke wijze deze te beperken is. Indien noodzakelijk worden maatregelen getroffen in de opbouw van de weg en/of het type verharding. Verder wordt bij het bepalen van het type snelheidsremmende maatregelen beoordeeld of deze niet onnodig leiden tot (extra) trillingshinder.

Externe veiligheid

De Vughtse visie ten aanzien van externe veiligheid is tweeledig. Enerzijds ziet de visie toe op het bieden van basisveiligheid, anderzijds heeft de gemeente een ambitie benoemd voor specifiek de Vughtse situatie. De ambitie van de gemeente Vught ten aanzien van externe veiligheid is gericht op:

Het zoveel mogelijk beperken van de risico's als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen op de rijkswegen en het spoor door aanpak bij de bron.

Geen nieuwe Bevi inrichtingen toestaan binnen de gemeente of alleen aan de rand van de kern, om zodoende potentiële onveiligheid te voorkomen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is één van de peilers van het beleidsplan. De landelijke doelstelling is als volgt gedefinieerd:

Een daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffer van 45% en van het aantal ziekenhuisgewonden van 35% in 2020, ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde over de jaren 2001, 2002 en 2003.

De verkeersveiligheidsdoelstelling lijkt goed haalbaar. Desondanks is blijvende aandacht voor verkeersveiligheid belangrijk. Als de aandacht verslapt is de kans aanwezig dat het aantal ongevallen toeneemt en door de (autonome) groei van het verkeer zal ook de ongevalskans toenemen.

Door te kiezen voor verkeersveiligheid wordt ook gekozen voor het landelijke principe van Duurzaam Veilig. Volgens dat principe wordt pro-actief ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vanuit het bestaande beleid is de afgelopen jaren reeds veelvuldig invulling gegeven aan Duurzaam Veilig. Omdat Vught structureel in beweging is, zowel qua veranderingen als qua beheer en onderhoud (van weg en riool), biedt dit kansen om Duurzaam Veilig nog verder structureel toe te passen op het gemeentelijke wegennet.

Infrastructuur

In oktober 2012 heeft het landelijke kenniscentrum CROW een nieuwe publicatie uitgegeven, met handvaten voor de categorisering (functietoekenning) van het wegennet. Dit is publicatie 315, 'Basiskennmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen'. De actuele uitgangspunten uit de publicatie zijn bij de keuze voor verkeersveiligheid en dus Duurzaam Veilig direct van toepassing op het Vughtse wegennet. In bijlage 1 zijn de inrichtingsaspecten voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom uit de publicatie weergegeven. De inrichtingsrichtlijnen worden aan de situatie in Vught getoetst en eventueel bijgesteld. Dit wordt gedaan in de volgende fase, fase 3 Nieuw beleid.

Naast het hanteren van de Duurzaam Veilig richtlijnen geeft de gemeente in haar beleid specifiek aandacht aan schoolomgevingen. Inzet is om duidelijke en uniforme schoolomgevingen te realiseren. Iedere verkeersdeelnemer weet dan dat een school wordt genaderd en dat kinderen op straat lopen en spelen.

Mensgericht

Naast inzet om wenselijke of noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, kunnen maatregelen getroffen worden om de mens aan te spreken op zijn en haar eigen verantwoordelijk. Veel ongevallen zijn een gevolg van het (verkeers-)gedrag van de mensen zelf. De provincie Noord-Brabant zet in dit kader in op nul verkeersdoden. Hiervoor is een provinciebrede campagne ontwikkeld (www.nulverkeersdodenbrabant.nl). De gemeente Vught haakt op deze campagne aan. Zodoende wordt meer rendement gehaald uit acties en campagnes. Verkeer is immers niet gemeentegebonden.

Naast aanhaken op de provinciale campagnes is het wenselijk de kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Dit zijn vaak de fietsers en de voetgangers. Zoals aangegeven bij “infrastructuur” wordt daarom gemeentebreed ingezet op de realisatie van duidelijke en uniforme schoolomgevingen, dit in combinatie met de diverse mensgerichte projecten.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Inrichtingsrichtlijnen CROW

Bijlage 1

Inrichtingsrichtlijnen CROW

A|a

	ETW-bibeko		GOW-bibeko	
	Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
Verharding	Onverhard, open/streetprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Lengtemarkering	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Opsluitbanden	Niet aanwezig
Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan via een voorziening
Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig	Toegestaan
Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden (brommers gemengd)	Gescheiden
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig, tenzij hoofd fiets route	Aanwezig	Aanwezig
Obstakelafstand	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
Ov-haltes (bus/tram)	Toegestaan met bus < 8 meter lengte	Toegestaan	Niet halteren op rijbaan	Halteren op rijbaan
Parkeren	Op rijbaan	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet op rijbaan
Horizontaal verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h
Helling talud (indien aanwezig)	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek

tabel 1: inrichtingsrichtlijnen CROW voor wegen binnen de beboude kom

	ETW-bubeko		GOV-bubeko	
	Ideaal ETW-2	Ideaal ETW-1	Ideaal	Minimaal
Verharding	Onverhard, open of gesloten	Open of gesloten	Gesloten	Gesloten
Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Fysiek aanwezig	Aanwezig
Lengtemarkering	Niet aanwezig	Kantmarkering	Aanwezig	Aanwezig
Openbare verlichting	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit
Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
Erfaansluiting op rijbaan	Aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Toegestaan bij hoge fietsintensiteit	Aanwezig	Aanwezig
Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Obstakelafstand	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Ov-haltes (bus/tram)	Geen voorschrift voor	Halteren op de rijbaan	Niet aanwezig	Halteren naast de rijbaan
Parkeren	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet toegestaan
Horizontaal-verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h
Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Geen voorschrift voor
Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
Helling talud (indien aanwezig)	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen voorschrift voor
Draagkrachtige berm	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig

tabel 2: inrichtingsrichtlijnen CROW voor wegen buiten de bebouwde kom

Fase 3 Beleid- en Structuurplan **A** | **a**

VVP Vught

Vastgesteld
24 oktober 2013

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Fase 3: Beleid- en Structuurplan
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Vught, Afdeling Ruimte, Marco Cruijssen
Projectnaam:	VVP Vught
Projectnummer:	1028
Datum:	18 juni 2013
Vastgesteld:	24 oktober 2013
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Bestuurssamenvatting

Voorliggende rapportage beschrijft de derde fase van de actualisatie van het VVP Vught. Hierin zijn het beleid en de structuren per thema uitgewerkt. Dit resulteert in een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en dat, waar nodig, duidelijke keuzes maakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/trajecten binnen de gemeentegrenzen.

De vraagstukken uit fase 2: Visie zijn in deze fase doorvertaald naar beleid en structuren. Ieder deel sluit af met de weergave van de beleidsuitgangspunten van het betreffende onderdeel. Deze zijn samengevoegd in bijlage 1. Binnen het VVP zijn de volgende thema's onderscheiden:

bereikbaarheid, met onderscheid naar:

langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers)

openbaar vervoer

gemotoriseerd verkeer

leefbaarheid

verkeersveiligheid

Bereikbaarheid

Voor fietsers worden een aantal verbindingen als hoofdfietsroute aangemerkt. Deze verbindingen zijn gericht op het utilitaire fietsverkeer en bieden een hoge kwaliteit. Met deze maatregelen wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd als hoofdvervoerswijze voor interne verplaatsingen.

Naast inzet op gebruik van de fiets en lopen, zet de gemeente ook in op versterking van het openbaar vervoer. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De koppeling tussen trein en bus is een belangrijke aanvullende wens van de gemeente. Hiervoor wordt ook aandacht gevraagd bij provincie en busvervoerder.

Belangrijkste keuzes in het verkeerssysteem van Vught zijn de uitgangspunten en wensen ten aanzien van de rijksinfrastructuur en de inzet op de lokale hoofdwegenstructuur. Voor de rijksinfrastructuur wordt ingezet op verdiepte ligging van N65 en het spoor naar Eindhoven. Doel is de samenhang en leefbaarheid van Vught te vergroten, door de barrières te verminderen.

Voor Vught is een hoofdwegenstructuur ontwikkeld die het mogelijk maakt de woonwijken te ontlasten van doorgaand autoverkeer. Binnen de Vughtse hoofdwegenstructuur krijgt langzaam verkeer prioriteit. Dit is op deze wegen ook het uitgangspunt als er sprake is van weg- en rioolonderhoud. Pas daarna komen aspecten voor het autoverkeer aan bod.

Leefbaarheid

De rijksinfrastructuur beïnvloedt de leefbaarheid in Vught negatief, door geluidsoverlast, trillingshinder en fijnstof. De gemeente zet voor het terugdringen van die hinder in op een sterke lobby richting de hogere overheden. Inzet is tevens de barrièrewerking van (rijks-)infrastructuur terug te dringen. Daarnaast is er aandacht voor door de gemeente te beïnvloeden leefbaarheidsaspecten. Bij verkeersmaatregelen is er aandacht voor trillingshinder en om effecten op het gebied van geluid en fijnstof in beeld te brengen, beschikt de gemeente over een verkeersmilieukaart.

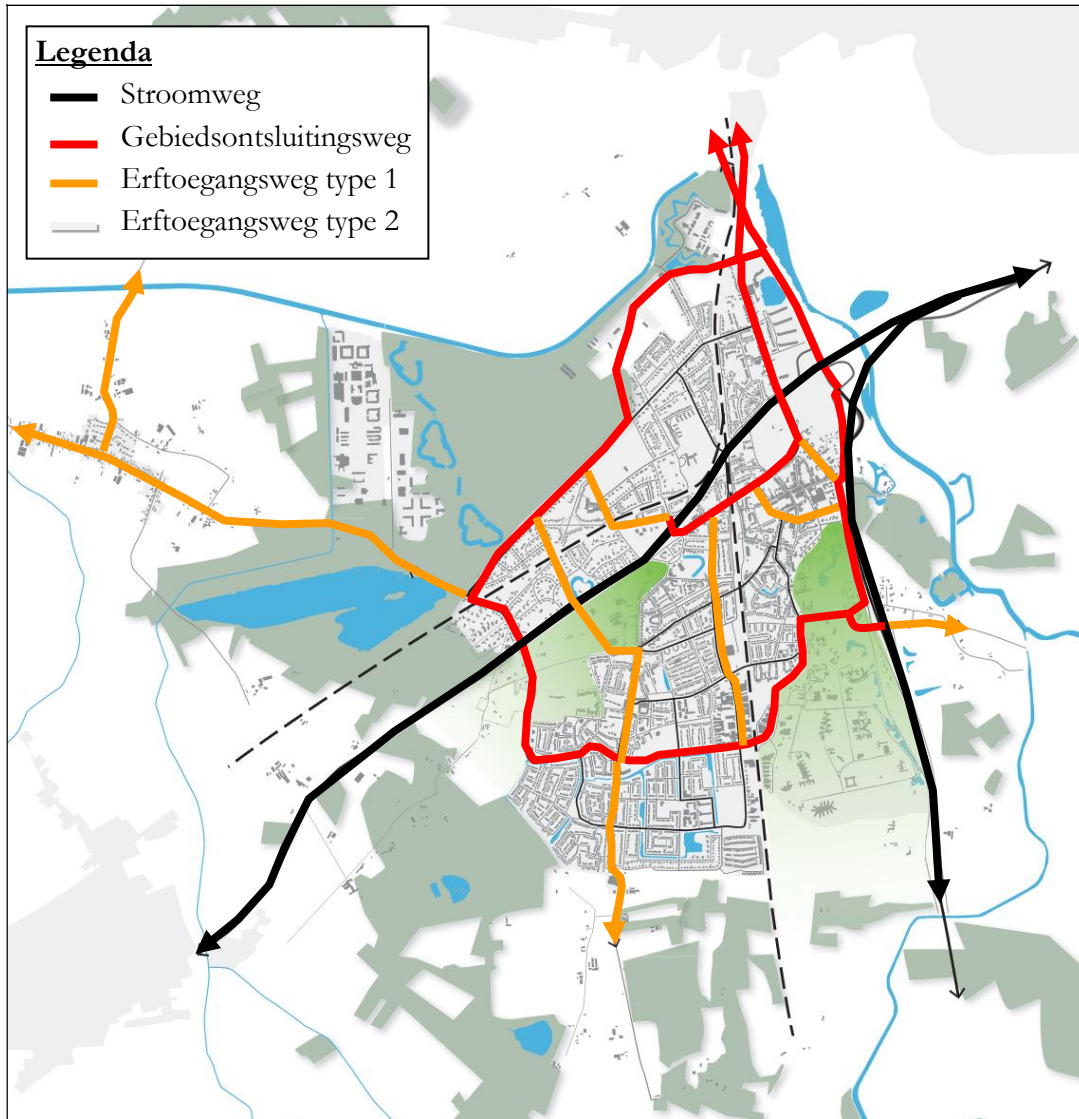
Consequenties van ontwikkelingen worden vooraf in beeld gebracht, zodat in de voorbereiding en uitvoering noodzakelijke maatregelen getroffen kunnen worden. Daar waar mogelijk worden duurzame oplossingen gekozen of wordt hieraan medewerking verleend (bijvoorbeeld laadpalen voor elektrische voertuigen).

Verkeersveiligheid

Voor de inrichting van het wegennet is Duurzaam Veilig het uitgangspunt. Door bijvoorbeeld de schoolomgevingen uniform herkenbaar te maken, is voor iedereen duidelijk dat kinderen hier verblijven en veilig kunnen oversteken. Daarnaast wordt ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid met mensgerichte maatregelen volgens de opbouw van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Specifiek onveilige locaties nemen af en door verkeersveiligheidsacties regionaal op te pakken, worden beschikbare capaciteit en middelen beter benut. De komende jaren wordt een verdere verschuiving van infrastructuurgerichte naar mensgerichte maatregelen voorzien. De gemeente volgt de ontwikkelingen en haakt hierop in als dit meerwaarde heeft.

Integrale afweging - categorisering

Op basis van het beleid en de uitgangspunten per thema, is een categorisering opgesteld voor de infrastructuur van Vught. De kaart met de categorisering bepaald waar “verkeren” en waar “verblijven” wenselijk is. Verkeer verplaatst zich over de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen, op de erftoegangswegen heeft verblijven prioriteit. Binnen de verblijfsgebieden krijgt langzaam verkeer de meeste aandacht, gemotoriseerd verkeer is te gast en moet rekening houden met het verblijven. Vught heeft hierin duidelijk keuzes gemaakt. In het beleid is aangegeven dat langzaam verkeer prioriteit krijgt op wegen gelegen binnen de hoofdwegenstructuur en in het centrum.



figuur 11: categorisering infrastructuur Vught

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	78
1.1 Aanleiding	78
1.2 Deze rapportage	79
2 Bereikbaarheid	81
2.1 Langzaam verkeer - Fietsverkeer	81
2.2 Langzaam verkeer - Voetgangers	85
2.3 Openbaar vervoer	87
2.3.1 Trein	87
2.3.2 Bus	87
2.4 Gemotoriseerd verkeer	89
2.4.1 Autoverkeer	89
2.4.2 Vrachtverkeer	93
2.4.3 Hulpdiensten	93
2.5 Schematische weergave thema bereikbaarheid	96
3 Milieu en leefbaarheid	97
3.1 Geluid	97
3.2 Luchtkwaliteit	97
3.3 Trillingen	98
3.4 Externe veiligheid	98
3.5 Duurzaamheid	99
3.6 Barrièrewerking	99
4 Verkeersveiligheid	101
4.1 Landelijk beleid	101
4.2 Provinciaal beleid	101
4.3 Regionaal (GGA)	101
4.4 Gemeentelijk beleid	102
4.4.1 Infrastructuur	102
4.4.2 Verkeerseducatie	102
4.4.3 Objectieve verkeersveiligheid	103
4.4.4 Subjectieve verkeersveiligheid.	103
4.4.5 Objectieveren subjectieve verkeersveiligheid	103
5 Ondersteunende maatregelen en acties	105
5.1 Communicatie	105
5.2 Handhaving	105

5.3	Samenwerking en lobby	106
5.4	Evaluatie en monitoring	107
6	Categorisering wegennet	109

Bijlagen

- Bijlage 1: Overzicht beleidsuitgangspunten
- Bijlage 2: Kwaliteitseisen regionaal fietsplan
- Bijlage 3: Inrichtingsrichtlijnen CROW
- Bijlage 4: Kaartbeelden

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In februari 2008 is door de gemeenteraad van de gemeente Vught het Verkeer- en Vervoerplan (VVP) 2009 – 2015 vastgesteld. In de verdere toelichting wordt dit vigerende plan het VVP 2009 genoemd.

Het VVP 2009 is in nauwe samenwerking met de raad, het college en belanghebbende partijen tot stand gekomen. Het VVP 2009 geeft de visie weer op het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/thema.

In de praktijk blijkt dat het plan een aantal tegenstellingen kent. Dit uit zich voornamelijk bij herinrichtingen van wegen. Vooral de thema's auto en fiets conflicteren. In het VVP 2009 zijn die conflicten niet onderkend en zijn er geen keuzes gemaakt. Ook vanuit het thema openbaar vervoer worden knelpunten ervaren. Dit zijn vooral (fysieke) inpassingproblemen in de openbare ruimte, maar ook het ontbreken van de relatie trein-bus.

Naast de tegenstellingen bij de uitwerking van maatregelen is er sprake van voortschrijdend inzicht. Op het gebied van rijksinfrastructuur zijn stappen gezet die (beleidsmatig) een plaats moeten krijgen. Tevens is gebleken dat een aantal inhoudelijke zaken een plek in het verkeersbeleid moeten krijgen. Het gaat hierbij om:

- de landelijke CROW-richtlijn Basiskennmerken Wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen (publicatie 315)
- het Regionale Fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch
- ontwikkelingen ten aanzien van het centrum van Vught
- de Structuurvisie²
- ontwikkelingen Rijksinfrastructuur

Er is behoefte aan een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en, dat waar nodig, duidelijke keuzes maakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/ trajecten binnen de gemeentegrenzen. Normaliter gaat een plan zeker 5 tot 10 jaar mee, afhankelijk van de gehanteerde planhorizon. Omdat het VVP 2009 nog vrij “jong” is, wordt het bestaande plan niet geheel herschreven, maar op een aantal onderwerpen geoptimaliseerd of aangepast. Omdat het proces van de actualisatie toekomstgericht is opgesteld, wordt de looptijd van het VVP aangepast naar de periode 2014-2018.

Fasering

Het VVP wordt geactualiseerd in 5 fasen:

- Fase 1: Inventarisatie
- Fase 2: Visie
- Fase 3: Beleid- en structuurplan
- Fase 4: Uitvoeringsprogramma
- Fase 5: Rapportage

² Bij het schrijven van dit beleidsdocument heeft de Structuurvisie een conceptstatus.

1.2 Deze rapportage

Dit document beschrijft de derde fase van de actualisatie van het VVP, het beleid- en structuurplan.

Vraagstukken visiedocument

In werkdokument 2: Visie zijn een aantal vraagstukken behandeld. Deze komen (mede) voort uit de structuurvisie van de gemeente Vught. De structuurvisie is input voor ontwikkelingen binnen de gemeente en daarmee ook richtinggevend aan het verkeersbeleid. Vanuit de ambitie “Een Vught”, gericht op het opheffen van de barrièrewerking, het verbeteren van de interne structuren en leefbaarheidsaspecten. gaat het om de volgende vraagstukken:

Aansluitingen van Vught op de hoofdwegenstructuur, bij knooppunt Vught en bij de kruising Vijverbosweg – Boslaan.

Goede doorstroming van de hoofdwegenstructuur en de te versterken punten (Glorieuxlaan/Laagstraat, kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat, kruising Boxtelseweg - Dr. Hillenlaan en de veilige menging van fiets- en autoverkeer op de aansluiting Postweg – Taalstraat – Randweg Den Bosch).

Bereikbaarheid bestemmingen Martinilaan, via parallelbaan N65 of opwaarderden van de Jagersboschlaan of via bestaande infrastructuur.

Aandacht voor functioneren van genoemde noord-zuidlijnen.

Behouden bestaande dwarsverbanden over het spoor.

Routering vrachtverkeer.

Goede fietsbereikbaarheid.

Versterken (ruimtelijke) verbinding tussen station en centrum (Prins Bernhardlaan) en parken en het centrum.

Verbetering ruimtelijk en verblijfskarakter Moleneindplein.

Uitwerking van nieuw beleid en structuren

In deze rapportage wordt invulling gegeven aan Werkdocument 3: Beleid- en structuurplan. De situatiebeschrijving van de inventarisatiefase en de visie zijn hiervoor de basis. Het Beleid- en structuurplan geeft een beschrijving per thema. De thema's worden vervolgens samengevoegd tot een integraal en afgewogen geheel, vertaald in de categorisering van het wegennet. Gemaakte keuzes worden toegelicht.

Binnen de uitwerking van de thema's wordt op de vraagstukken ingegaan en worden keuzes gemaakt. De thema's kennen de volgende onderverdeling en prioritering:

bereikbaarheid, met onderscheid naar:

langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers)

openbaar vervoer

gemotoriseerd verkeer

leefbaarheid

verkeersveiligheid

Leeswijzer

Conform de thematische indeling in de voorgaande werkdokumenten wordt in de hoofdstukken 2, 3 en 4 respectievelijk invulling gegeven aan de thema's bereikbaarheid, milieu en leefbaarheid

en verkeersveiligheid. In het vijfde hoofdstuk zijn beleidsondersteunende maatregelen omschreven. De rapportage sluit in hoofdstuk zes af met een doorvertaling naar de structuren door middel van een integrale categorisering van het wegennet.

2 Bereikbaarheid

Binnen het thema bereikbaarheid wordt onderscheid gemaakt naar langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers), openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer (autoverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten). Deze volgorde geeft tevens de onderlinge prioritering van de vervoerstypen weer. De gemeente heeft tevens aandacht voor andere vervoerstypen, zoals de e-bike, scootmobiel, rollators en landbouwverkeer. Deze hebben wel aandacht, maar zijn niet expliciet benoemd in deze rapportage.

2.1 Langzaam verkeer - Fietsverkeer

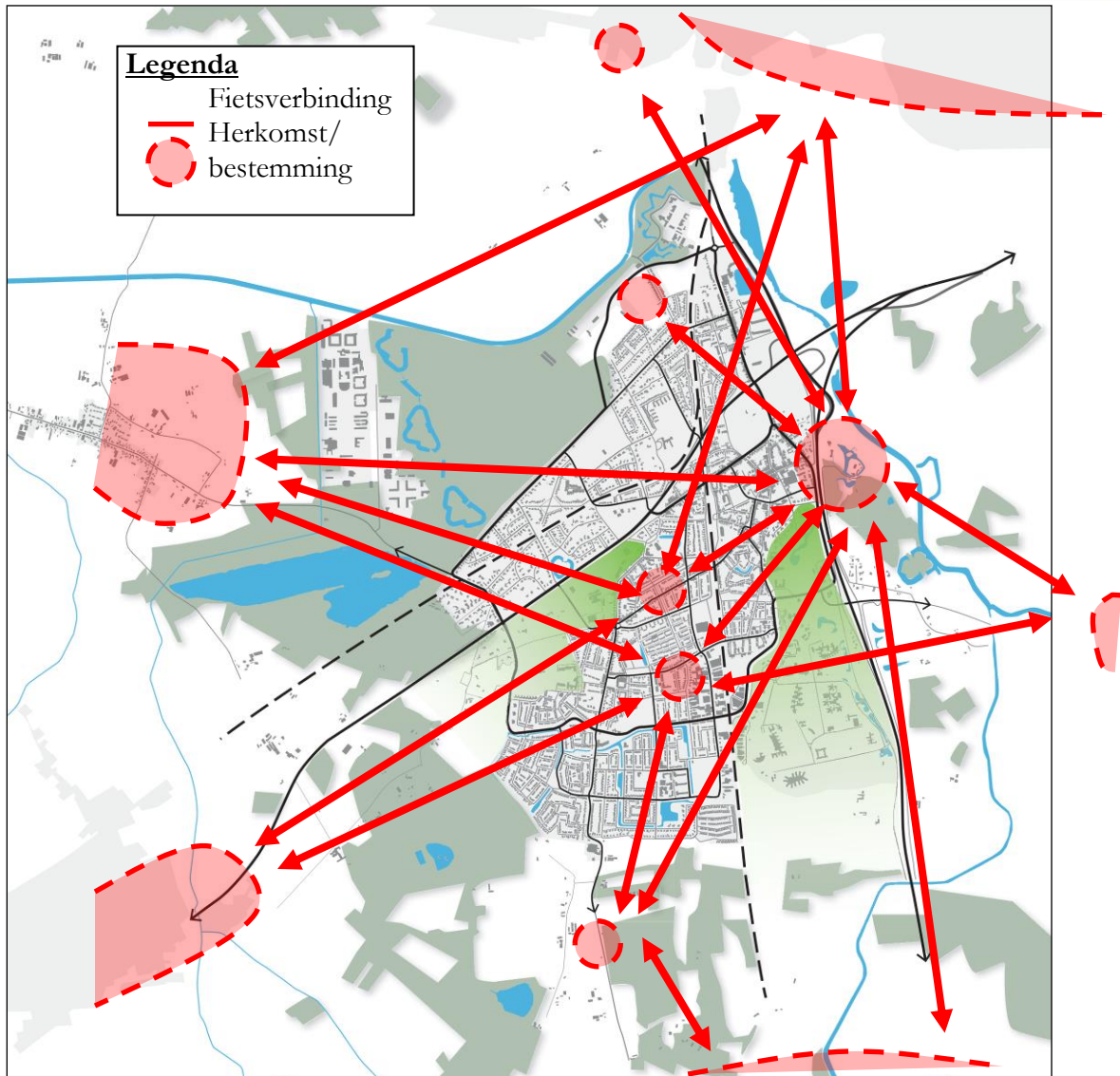
Fietsverkeer (utilitair)

Het streven is om verplaatsingen over korte afstand zoveel als mogelijk per fiets te laten gebeuren. De bereikbaarheid en leefbaarheid van Vught neemt immers alleen maar toe, naarmate meer mensen de fiets nemen. Een fiets vergt minder ruimte dan een auto en veroorzaakt bovendien minder overlast in de vorm van uitstoot, geluid en veiligheid. Daarnaast is fietsen goedkoop, gemakkelijk, ontspannend, gezond en op korte afstanden ook vaak sneller dan autorijden.

Om het fietsgebruik te bevorderen is het uitgangspunt dat de fiets een snelle en gemakkelijke vervoerwijze is voor utilitaire verplaatsingen binnen Vught. Maar ook voor een belangrijk deel van de verplaatsingen binnen het stadsgewest, zoals naar het centrum van 's-Hertogenbosch en omliggende woonkernen/werkvoorzieningen.

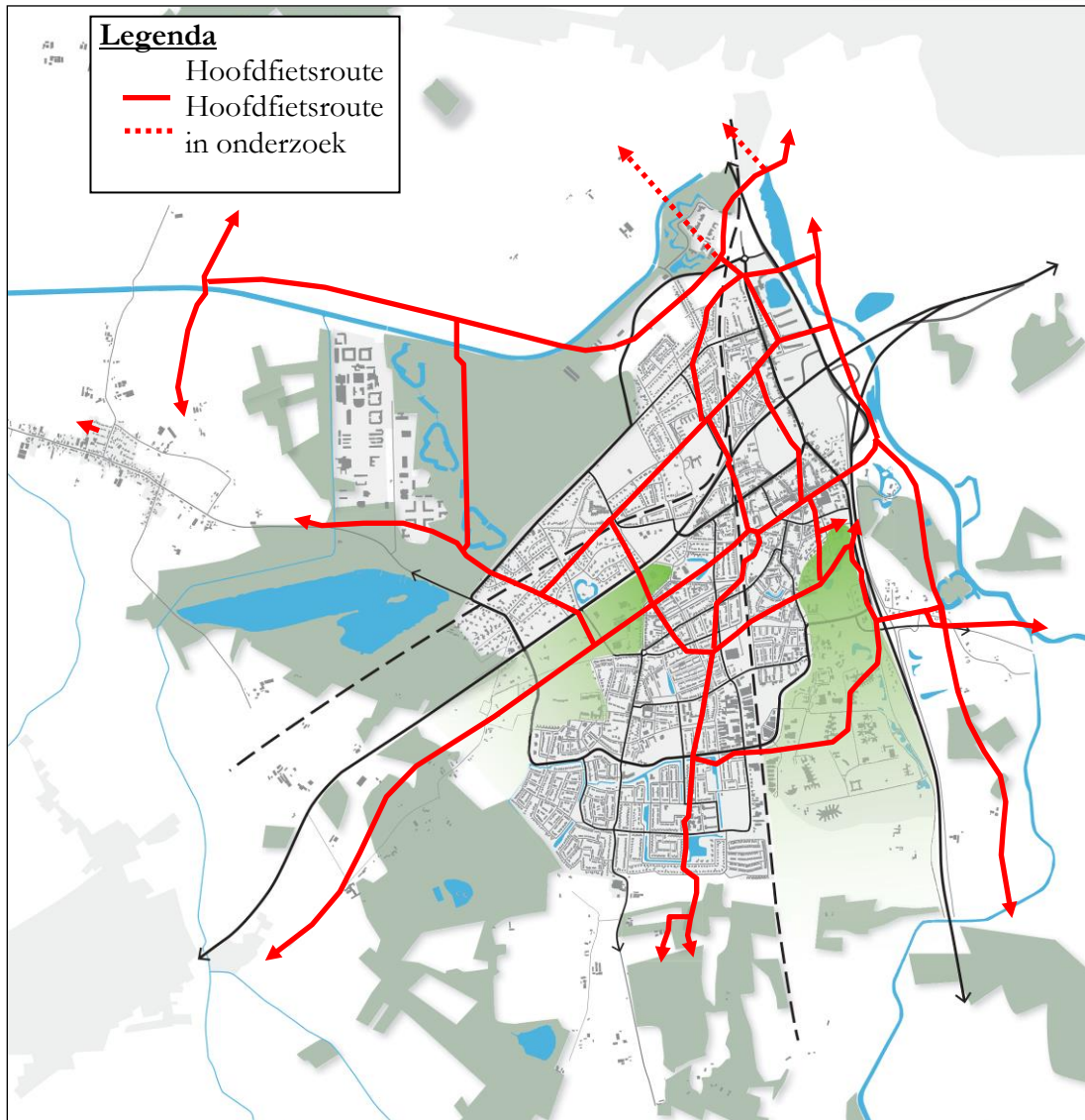
Voor de (interne) verplaatsingen pakt men graag de fiets. De routes naar de bestemmingen moeten daarom prettig, sociaal en verkeersveilig en direct zijn. Het fietsnetwerk kent alleen nog 'hoofd fietsroutes' en wordt opgebouwd aan de hand van het leggen van relaties tussen 'gebieden', dan wel 'herkomst en bestemming'. Door de herkomst en bestemming met elkaar te verbinden wordt vervolgens duidelijk via welke infrastructuur de fietsverbindingen gelegd (kunnen) worden. De gedachte hierachter is om in te zetten op een aantal goed ingerichte routes. Daarbij is gekeken naar het gebruik en de fysieke inpasbaarheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen.

In figuur 12 zijn de gebieden, dan wel herkomst en bestemming, weergegeven. Deze gebieden worden met elkaar verbonden door middel van hoofd fietsroutes.



figuur 12: herkomst en bestemming fiets

Wanneer deze routes worden doorvertaald naar het wegennetwerk dan zijn de routes uit figuur 13 de hoofdfietsroutes. Een hoofdfietsroute is gedefinieerd als:
 een vanuit de fietser georiënteerde verbinding
 die gebieden of herkomst en bestemming met elkaar verbindt
 die de wijken met de twee centra van Vught verbindt
 die is ingericht conform de kwaliteitseisen uit het regionale fietsplan



figuur 13: hoofd fietsnetwerk Vught

Op de kaart zijn een aantal “routes in onderzoek” ingetekend. Dit zijn routes die in de toekomst op basis van ontwikkelingen mogelijk in aanmerking komen voor de aanduiding hoofd fietsroute. De routes van het hoofd routen netwerk moeten voldoen aan de kwaliteitseisen uit het regionale fietsplan (in bijlage 2 zijn deze kwaliteitseisen opgenomen). Basisuitgangspunten daarbij zijn (vrijliggende) fietsvoorzieningen in gesloten verharding, bij voorkeur (rood) asfalt³, waarbij fietsverkeer (ook binnen verblijfsgebieden) in de voorrang zit.

Langs gebiedsontsluitingswegen liggen (in veel gevallen vrijliggende) fietsvoorzieningen die voortvloeien uit de inrichtingsrichtlijnen voor dit wegtype. Het gaat daarbij om de richtlijnen conform het concept Duurzaam Veilig. Deze voorzieningen vormen een aanvulling op het fietsrouten netwerk, maar maken er formeel geen onderdeel van uit.

In tegenstelling tot het fietsnetwerk uit het Verkeer- en Vervoerplan 2009 lopen er in dit fietsnetwerk geen hoofd fietsroutes door het centrum van Vught en Cromvoirt. Dit is een

³ Rekeninghoudend met kabels en leidingen.

bewuste keuze. Ten opzichte van het bieden van fietsvoorzieningen wordt een zwaarder belang toegekend aan het ruimtelijke karakter, de verblijfsfunctie en de uitstraling van deze gebieden. De bereikbaarheid, bruikbaarheid en verkeersveiligheid van fietsverkeer in/door de centra blijven uiteraard gewaarborgd. Bij de inrichting van het centrum van Vught wordt invulling gegeven aan deze aspecten. In Cromvoirt wordt de voorrang op de hoofdfietsroute opgeheven om het verblijfskarakter te versterken.

Fietsverkeer (recreatief)

Bovenstaand beleid richt zich met name op het utilitaire fietsverkeer. Naast deze doelgroep, kenmerkt de gemeente Vught zich ook als recreatieve gemeente met recreatief fietsverkeer. In de nota Toerisme en Recreatie wordt, als het gaat om fietsverkeer, ingezet op zogenaamde “vernieuw(en)de routes”. Het gaat daarbij niet zozeer om de kwaliteit van de routes, maar meer om het ontwikkelen van nieuwe routes en het beter in kaart brengen ervan.

Beleidsmatig richt dit Verkeer- en Vervoerplan zich in de basis op de (utilitaire) hoofdfietsroutes en in mindere mate op het recreatieve fietsnetwerk. De aantrekkelijkheid van recreatieve fietsroutes krijgt wel aandacht. Streven daarbij is het verbeteren van de toegankelijkheid van recreatieve gebieden in het algemeen en de landgoederenzone aan de zuidkant van Vught in het bijzonder. Dit zijn de groene, recreatieve verbindingen in het netwerk.

Prioritering aanpak fietsroutes

Binnen het hoofdfietsnetwerk gaat de realisatie van ontbrekende fietsverbindingen voor op het opwaarderen van bestaande verbindingen, waarbij schoolroutes weer voor de overige routes gaan. Daarnaast worden de onderdelen van het hoofdfietsnetwerk (minimaal) beoordeeld op de kwaliteitseisen verharding, maatvoering, verlichting, voorrang en ontbrekende schakels. Recreatieve routes krijgen in dit beleidsplan geen aparte status. In de basis worden alle maatregelen aan fietsroutes via werk met werk binnen riool- of wegonderhoud meegenomen.

Bij de realisatie van fietsvoorzieningen legt de gemeente specifiek de relatie met de ontwikkelingen rondom de rijksinfrastructuur. Maatregelen op het hoofdfietsnetwerk moeten duurzaam voor een lange termijn aangelegd worden (zogenaamde no-regret maatregelen). Indien er een nadrukkelijke relatie is met de rijksinfrastructuur, maakt de gemeente de afweging of die duurzaamheid te waarborgen is, of dat de ontwikkelingen rondom de rijksinfrastructuur afgewacht worden.

De opmerking over de no-regret maatregelen geldt naast de realisatie van fietsvoorzieningen ook voor alle overige (infrastructurele) maatregelen. In alle gevallen maakt de gemeente hiervoor specifiek een afweging.

Fietsparkeren

Naast goede infrastructuur voor de fiets, voorziet de gemeente ook in eenduidige en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen⁴. Bij bestemmingen wordt kwaliteit geboden door voldoende fietsparkeerplaatsen aan te bieden. Hiervoor wordt uitgegaan van de CROW-normen voor fietsparkeerplaatsen. Indien er voor langere tijd geparkeerd wordt (bijvoorbeeld bij station en sporthal), wordt er naar gestreefd overdekte stallingen te realiseren. Met deze uitgangspunten wordt tevens invulling gegeven aan een goede (fiets)bereikbaarheid.

⁴ Zie hiervoor het gemeentelijke Parkeerbeleid en Parkeernota 2013-2022.

Fietsbewegwijzering

Een goede fietsbewegwijzering draagt tevens bij aan het stimuleren van fietsgebruik. Hiervoor stelt de gemeente een fietsbewegwijzeringsplan op. Uitgangspunt is om op het hoofdfietsnetwerk de bestemmingen te bewegwijzeren middels de standaard (ANWB) rood-witte fietsbewegwijzering. Deze bewegwijzering draagt verder bij aan eenduidige en herkenbare fietsroutes.

2.2 Langzaam verkeer - Voetgangers

Het uitgangspunt is het zoveel mogelijk stimuleren en faciliteren van lopen (en fietsen) op de korte afstanden. Dit draagt bij aan een kwalitatief goede leefomgeving. Hiervoor zijn aantrekkelijke en toegankelijke voorzieningen voor voetgangers noodzakelijk. Vanuit het karakter als zorggemeente en met de toenemende vergrijzing in het vooruitzicht is met name de toegankelijkheid belangrijk.

Er is speciale aandacht voor het maken van aantrekkelijke en toegankelijke voetgangersruimten in de zogenoemde woon-zorgzones en op locaties waar specifiek woon-zorgvoorzieningen komen. Bij de inrichting van deze openbare ruimte wordt hier nadrukkelijk rekening mee gehouden. Hetzelfde geldt voor de winkelgebieden en de aanlooproutes naar deze gebieden, waarbij ook het kwaliteitsbeheer volle aandacht moet krijgen. In deze omgevingen heeft de veiligheid en integrale toegankelijkheid de hoogste prioriteit en is de auto 'te gast'.

Met de inrichting van de 30 km/uur gebieden binnen de bebouwde kom zijn reeds grote verblijfgebieden gerealiseerd, waar voetgangers zich relatief vrij en veilig kunnen bewegen. Uitgangspunt is deze gebieden minimaal te handhaven en daar waar mogelijk uit te breiden. Voor jonge verkeersdeelnemers dienen routes naar onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen gecreëerd te worden, waarlangs zelfstandig, veilig en prettig kan worden gelopen.

Bovenstaande uitgangspunten vertalen zich in de volgende uitgangspunten:

Trottoirs zijn bij voorkeur 1,50 meter breed.

De vrije ruimte bij obstakels (bijvoorbeeld lichtmasten) is minimaal 0,90 meter.

Bij gebruik door visueel gehandicapten worden geleidelijnen aangebracht.

Op kruisingen en oversteken wordt gestreefd naar een gelijkvloerse oversteek of naar de realisatie van op- en afritten.

Vanuit het toegankelijkheidsconcept past de gemeente (op strategische plaatsen), met terughoudendheid, voetgangersoversteekplaatsen toe. Deze worden gekoppeld aan aangegeven looproutes.

Deze uitgangspunten worden in ieder geval toegepast op de looproutes uit figuur 3.

Overige uitgangspunten in het kader van toegankelijkheid zijn:

Het gebruik van verharding met contrasterende kleuren, indien geleidelijnen niet mogelijk dan wel noodzakelijk zijn.

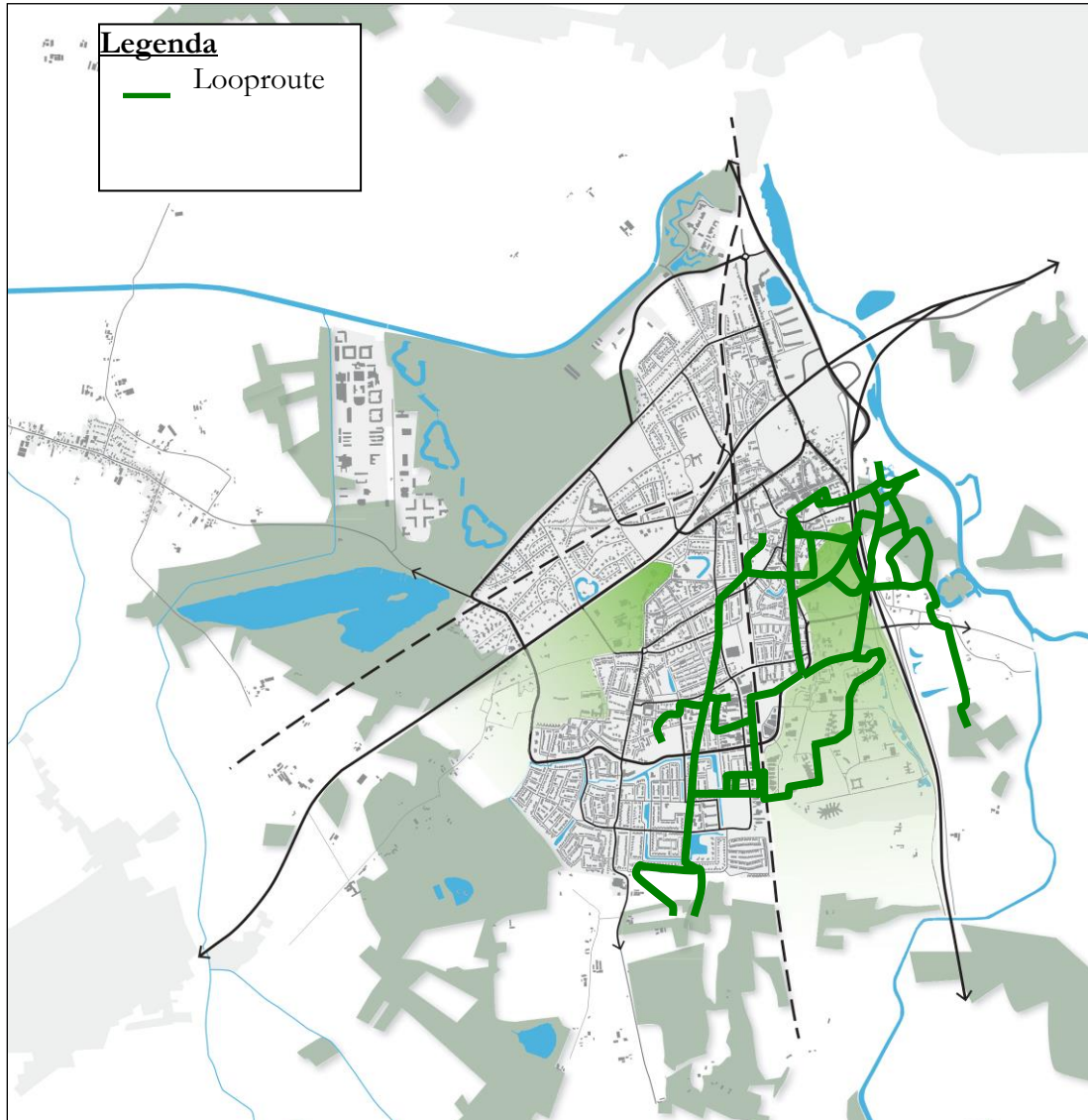
Het toepassen van het nieuwe type verkeersborden met een smalle witte rand⁵

Bij spoorwegovergangen moet het sluiten van de bomen en de bellen goed afgestemd worden, om verwarring voor blinden en slechtzienden te voorkomen.

⁵<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/persberichten/2012/07/13/verkeersborden-beter-zichtbaar.html>

Verbinding station en centrum

In de Structuurvisie is de relatie tussen het station en het centrum als aandachtspunt bestempeld. Verkeerskundig is het van belang dat deze route voor langzaam verkeer aantrekkelijk wordt. Lopen en de fiets zijn immers belangrijk bij voor- en natransport bij treinreizen. Binnen de huidige structuren leent de Prins Bernhardlaan zich hier goed voor. De Prins Bernhardlaan moet een verbinding vormen tussen het station en het centrum, uit te voeren door een aantrekkelijke en afwijkende inrichting van deze route. Maatregelen aan deze routes worden uitgevoerd door werk-met-werk te maken bij onderhoud van weg en/of riool.



figuur 14: looproutes

Beleid langzaam verkeer

Fiets

De gemeente:

Stimuleert fietsgebruik als hoofdvervoermiddel voor verplaatsingen op korte afstand en als onderdeel in ketenmobiliteit op langere afstand.

Realiseert een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk, dat aansluit op het regionale fietsplan, de daarin vermelde routes en kwaliteitseisen.

Plaatst hoofdfietsroutes in de voorrang, ook binnen verblijfsgebieden.

Realiseert voldoende, eenduidige en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen conform het parkeerbeleid 2013-2022 en/of richtlijnen vanuit het CROW/Fietsberaad.

Voetgangers

De gemeente:

Stimuleert lopen voor verplaatsingen op korte afstand door realisatie van aantrekkelijke en toegankelijke routes voor voetgangers.

Handhaaft en/of vergroot grote verblijfsgebieden waar voetgangers relatief vrij en veilig kunnen bewegen.

Verbetert de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van recreatieve gebieden.

Heeft speciale aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid in woon-zorg zones, rondom scholen en in het centrum.

2.3 Openbaar vervoer

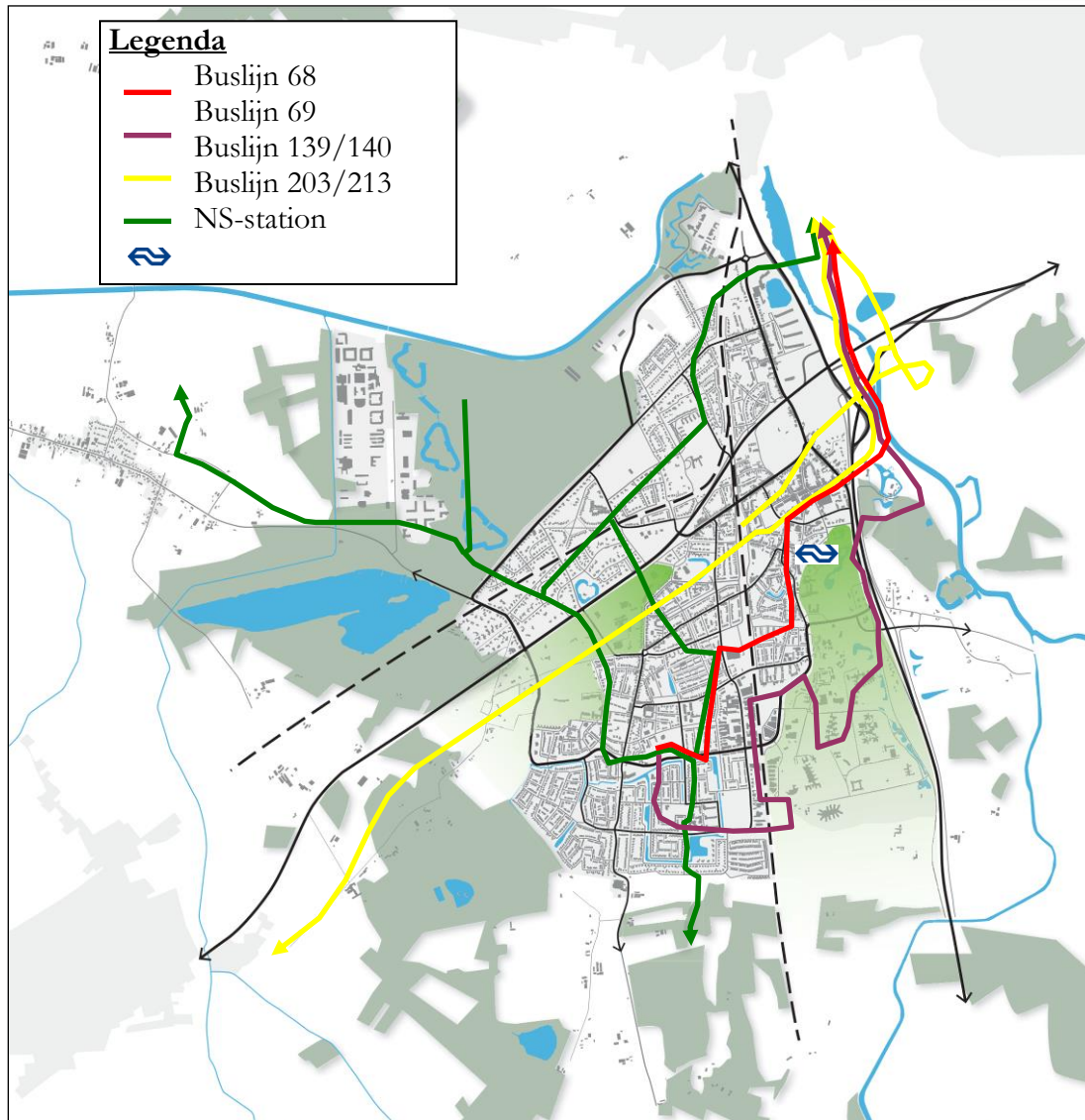
Bij openbaar vervoer wordt onderscheid gemaakt naar trein en bus.

2.3.1 Trein

Station Vught ligt centraal in de gemeente aan de spoorlijn Eindhoven – 's-Hertogenbosch. Station Vught is voor mensen in de regio een opstapstation voor de richtingen 's-Hertogenbosch / Utrecht en Eindhoven. Station Vught is een duidelijk forenzen- en scholierenstation. De bestaande treindiensten bieden Vught goede verbindingen met 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Om het gebruik hiervan te bevorderen zijn bij het station en bij belangrijke bushaltes goede overstapvoorzieningen gerealiseerd. Het gaat daarbij om parkeervoorzieningen voor fiets en auto, zodat de hele keten, inclusief voor- en/of natransport, kwalitatief voldoet.

2.3.2 Bus

Naast een treinstation heeft Vught een relatief goed dekkend openbaar vervoernet met twee streekbussen (lijn 68 en 69) en twee buurtbussen (lijn 203 en lijn 213). De buslijnen zijn weergegeven in figuur 4. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het bereikbaar houden van Vught. Het uitgangspunt is het handhaven van het huidige voorzieningenniveau van het openbaar vervoer binnen de gemeente en op belangrijke relaties binnen de regio. Hiervoor is het belangrijk dat concentraties van voorzieningen en activiteiten zoals winkelcentra, zorgcentra, werklocaties en recreatie ontsloten zijn door openbaar vervoer.



figuur 15: lijnvoering bussen

Een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer is de toegankelijkheid van bus en trein. Om die reden is de toegankelijkheid van de Vughtse haltes en hun omgeving de afgelopen jaren verbeterd. Zo zijn alle haltes toegankelijk voor iedereen (jong, oud, gezond, gehandicapt, met of zonder rolstoel, rollator of kinderwagen) en is de omgeving van de haltes zo goed als mogelijk toegankelijk. Door het bieden van toegankelijke haltevoorzieningen ontstaat een betere ontsluiting van het openbaar vervoer voor alle inwoners van Vught. Indien toekomstige ontwikkelingen in het kader van toegankelijkheid wijzigingen met zich meebrengen, dan volgt de gemeente deze ontwikkelingen.

Naast het handhaven van het huidige voorzieningenniveau heeft de gemeente de aanvullende wensen om een verknoping te realiseren tussen NS-station en de buslijnen in Vught. De gemeente bewaakt in de (regionale) overleggen dit onderwerp om de wensen kenbaar te maken en deze na te streven.

Beleid Openbaar Vervoer

De gemeente:

Zet in op handhaving van het huidige voorzieningenniveau van het openbaar (bus)vervoer binnen de gemeente en op belangrijke relaties binnen de regio.

Zorgt voor bereikbaarheid van concentraties van voorzieningen en activiteiten zoals winkelcentra, zorgcentra, werklocaties en recreatie.

Handhaaft of verbetert de integrale toegankelijkheid van haltes en halteomgeving.

Handhaaft of verbetert goede overstapvoorzieningen bij NS station en (belangrijke) bushaltes.

2.4 Gemotoriseerd verkeer

Bij gemotoriseerd verkeer wordt onderscheid gemaakt naar autoverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten.

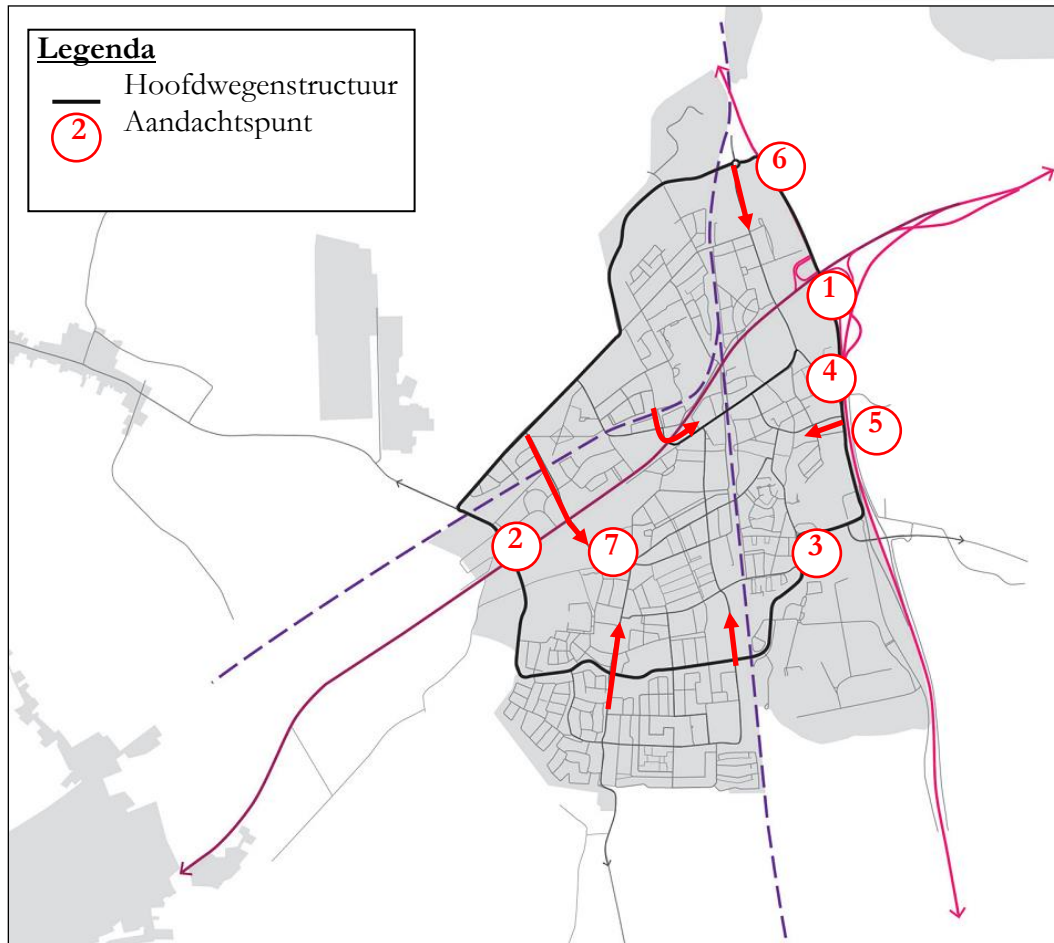
2.4.1 Autoverkeer

Voor het sociaal en economische functioneren van Vught is bereikbaarheid met alle vervoerwijzen belangrijk. Zoals vermeld, stimuleert de gemeente het vervoer over korte afstanden te voet dan wel fietsend. Desondanks is ook de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer mede vanuit economisch oogpunt belangrijk. Het faciliteren van verplaatsingen over langere afstand is sowieso noodzakelijk. Hier zijn vaak weinig alternatieven voor de auto.

Echter, niet alle locaties behoeven dezelfde mate van autobereikbaarheid, op elk tijdstip en voor iedereen. Op plekken waar het niet mogelijk is om aan de vraag naar autobereikbaarheid te kunnen of willen voldoen, wordt de bereikbaarheid selectief gereguleerd. Dit betekent dat de beschikbare fysieke ruimte zo eerlijk mogelijk verdeeld wordt over alle vervoerwijzen. Wel dient de bereikbaarheid voor autoverkeer betrouwbaar en voorspelbaar te zijn.

Hoofdwegenstructuur

Vanuit dit beleidsplan zetten we in op een gedegen interne bereikbaarheid en sturen we actief op de ontwikkelingen van de rijksinfrastructuur. In de structuurvisie is hiervoor een hoofdwegenstructuur voor Vught onderscheiden. Deze is weergegeven in *figuur 6*.



figuur 16: hoofdwegenstructuur Vught

Bewegwijzering van de hoofdwegenstructuur maakt deze verder duidelijk en stimuleert verkeer om van de hoofdwegenstructuur gebruik te maken. Dit wordt in het maatregelenprogramma (fase 4) verder uitgewerkt.

De hoofdwegenstructuur bestaat uit verkeerswegen (gebiedsontsluitingswegen). Op de aansluitingen van verblijfsgebieden (erftoegangswegen) op de gebiedsontsluitingswegen komen herkenbare poortconstructies⁶ als deze nu nog niet aanwezig zijn. Dit weert onnodig vrachtverkeer en stuurt gemotoriseerd verkeer om van de hoofdwegenstructuur gebruik te maken. Het gehele gebied binnen de hoofdwegenstructuur wordt verblijfsgebied, met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Vanuit de verkeersvisie heeft de structuur op zeven punten versterking/aandacht:

0 **Knooppunt Vught**

Op knooppunt Vught is de afslag N65 en de aansluiting op de Grote Gent op dit moment nog ondergeschikt aan de hoofdstroom tussen 's-Hertogenbosch en de A2.

Voor een succesvolle aanhaking van Vught is een herinrichting nodig met extra in- en uitvoegstroken en kortsluitingen tussen de afslag en de Grote Gent.

1 **Vijverbosweg – Boslaan**

⁶ Conform de richtlijnen van het CROW

Naast de aansluiting van Vught op het rijkswegennet is dit ook een schakel in de gemeentelijke hoofdwegenstructuur. Belangrijk voor Vught is dat de relatie Vijverbosweg – Boslaan v.v. goed wordt ingericht en blijft doorstromen.

2 **Glorieuxlaan – Laagstraat**

Als onderdeel van de hoofdwegenstructuur moet fietsverkeer hier veilig afgewikkeld worden en moet gemotoriseerd verkeer blijven doorstromen. De huidige aansluitingen Vlasmeersestraat, Repelweg en De Ketting krijgen te maken met congestie. Uit onderzoek is gebleken dat voor een goede verkeersafwikkeling op de aansluitingen van de Vlasmeersestraat en de Repelweg rotondes nodig zijn. Verkeer vanaf bedrijventerrein de Ketting bereikt de Laagstraat via de rotonde met de Parklaan. Gelijktijdig met de hierboven vermelde aanpassingen dient ook deze rotonde aangepast te worden.

3 **Kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat**

De doorgaande route volgt de hoofdwegenstructuur Grote Gent – Boxtelseweg. De Taalstraat is als erftoegangsweg van ondergeschikt belang en sluit hier met voorrang op aan. Belangrijk uitgangspunt is dat de hoofdwegenstructuur ook fysiek als doorgaand wordt ingericht.

4 **Kruising Boxtelseweg – Dr. Hillenlaan**

Vergelijkbaar met de kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat volgt ook hier de hoofdwegenstructuur de Boxtelseweg. De Dr. Hillenlaan is als erftoegangsweg ook van onderschikt belang en sluit hier op dit moment niet met voorrang op aan. Belangrijk uitgangspunt is dat de hoofdwegenstructuur ook fysiek als doorgaand wordt ingericht.

5 **Aansluiting Postweg – Bosscheweg – Randweg 's-Hertogenbosch**

De capaciteit is in de toekomst mogelijk onvoldoende en fietsers ervaren de rotonde als verkeersonveilig en onprettig. Uitbreiding van de capaciteit biedt tevens kansen om de fietsvriendelijkheid en veiligheid te verbeteren.

6 **Bestemmingen Martinilaan**

Om goed te kunnen blijven functioneren, is een goede bereikbaarheid van de bestemmingen aan de Martinilaan van belang. Het waarborgen van de bereikbaarheid dient bij de ontwikkelingen rondom de N65 nadrukkelijk te worden betrokken.

Bij bovenstaande opsomming moet worden opgemerkt dat de punten 4 en 5 (bij voorkeur) binnen de looptijd van dit VVP worden opgepakt. De punten 1,2, 3 en 7 behoren tot de middellange termijn. Punt 6, de rotonde Postweg-Bosscheweg-Randweg ligt op grondgebied van de gemeente

's-Hertogenbosch. Vught is derhalve niet leidend in dit verbeterpunt, maar bewaakt samen met de gemeente 's-Hertogenbosch de ontwikkelingen. Door te monitoren wordt bepaald of (en zo ja, welke typen) maatregelen noodzakelijk zijn. Bij eventuele aanpassingen worden zowel de belangen van het fiets- als het gemotoriseerd verkeer in ogenschouw genomen.

In *figuur 6* zijn naast de versterkingspunten ook de aansluitingen van de wijken op de hoofdwegenstructuur weergegeven. In de uitwerking van de categorisering van het wegennet in hoofdstuk 3 worden hierin definitief keuzes gemaakt aan de hand van een integrale afweging.

Dwarsrelaties door Vught

De hoofdwegenstructuur vormt de belangrijkste schakel voor de ontsluiting van de wijken naar het centrum. Deze wegen zijn geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Naast de hoofdwegenstructuur zijn er in Vught een aantal dwarsverbindingen die de wijken onderling verbinden:

route Industrieweg – Maarten Trompstraat – Van Voorst tot Voorststraat – Helvoirtseweg – J.F. Kennedylaan – Lekkerbeetjenlaan/Zonneweilaan of Loyolalaan

route Esscheweg – Martinilaan – De Bréautélaan

route Helvoirtseweg-Taalstraat-Bosscheweg

Ondanks dat de genoemde dwarsverbindingen van ondergeschikt belang zijn (erftoegangsweg) vormen zij vanuit historie en ligging wel een belangrijke schakel in het Vughtse wegennet. Deze wegen worden, op basis van hun geografische ligging, dan ook als zodanig gebruikt.

Belangrijk aandachtspunt bij deze dwarsrelaties betreft het gebruik in relatie tot de functie van deze wegen. Om dit beter op elkaar af te stemmen worden de dwarsrelaties niet vraagvolgend ingericht. Dat betekent dat de inrichting niet wordt afgestemd op (de relatief) hoge aantallen verkeer. Er wordt juist ingezet op aangepast gedrag van het gemotoriseerde verkeer en het stimuleren van gebruik door fietsverkeer.

Centrum

Vanuit de ontwikkelingen rondom het centrumplan wordt invulling gegeven aan een kwalitatief hoogwaardig centrum. Een goede bereikbaarheid van het centrum daarbij wordt gewaarborgd door de hoofdwegenstructuur in combinatie met de hierboven genoemde dwarsrelaties. Middels bewegwijzering voor de verschillende modaliteiten wordt de verbinding naar het centrum duidelijk gemaakt.

Bij de inrichting van de verkeersstructuren in het centrum worden rekening gehouden met de wens een autoluw centrum te realiseren waarbij gemotoriseerd verkeer van ondergeschikt belang is ten opzichte van het langzaam verkeer. Voor de interne bereikbaarheid van het centrum wordt in het CHIP een voorstel gedaan voor de verkeersstructuur uit het Centrum. Bij het schrijven van dit werkdokument is hier nog geen definitief voorstel voor opgesteld.

Moleneindplein

Vanuit de structuurvisie ligt er een ambitie om het verblijven op het plein te verbeteren, mogelijk door het doorgaand autoverkeer van het plein af te halen. Onderzocht moet worden op welke wijze invulling te geven is aan deze ambitie. Daarbij moet er aandacht zijn voor de bereikbaarheid van de voorzieningen, de parkeercapaciteit en verplaatsing van verkeersbewegingen. Belangrijke vraag hierbij is of het weren van doorgaand verkeer leidt tot veel oneigenlijk/extra verkeer in de omliggende straten. Ander vraagstuk daarbij betreft de locatie van de weekmarkt op het Moleneindplein. Beide vraagstukken moeten nader worden onderzocht, waarbij verplaatsing van de weekmarkt niet in het VVP aan bod komt. Het onderzoek naar effecten is een uit het VVP voortkomende maatregel en wordt in de volgende fase (4) beschreven.

Parkeren

Bij bereikbaarheid speelt ook het aspect parkeren een rol. In het parkeerbeleidsplan, vastgesteld in februari 2013, is invulling gegeven aan hoe de parkeerruimte zorgvuldig te verdelen is over de openbare ruimte.

2.4.2 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer met een bestemming in Vught en/of directe regio maakt gebruik van de hoofdwegenstructuur en maakt alleen voor het bereiken van de bestemming gebruik van het lokale (onderliggende) wegennet.

Vrachtverkeer maakt in de toekomst geen gebruik meer van het gemeentelijke wegennet om knelpunten op het hoofdwegennet te omzeilen. Dit uitgangspunt wordt door de gemeente meegenomen bij de keuzes inzake de rijksinfrastructuur, met als belangrijkste uitgangspunt het opheffen van het knelpunt van het viaduct N65. In de tussenliggende periode maakt (oneigenlijk) vrachtverkeer gebruik van vooraf gedefinieerde routes via de hoofdwegenstructuur.

2.4.3 Hulpdiensten

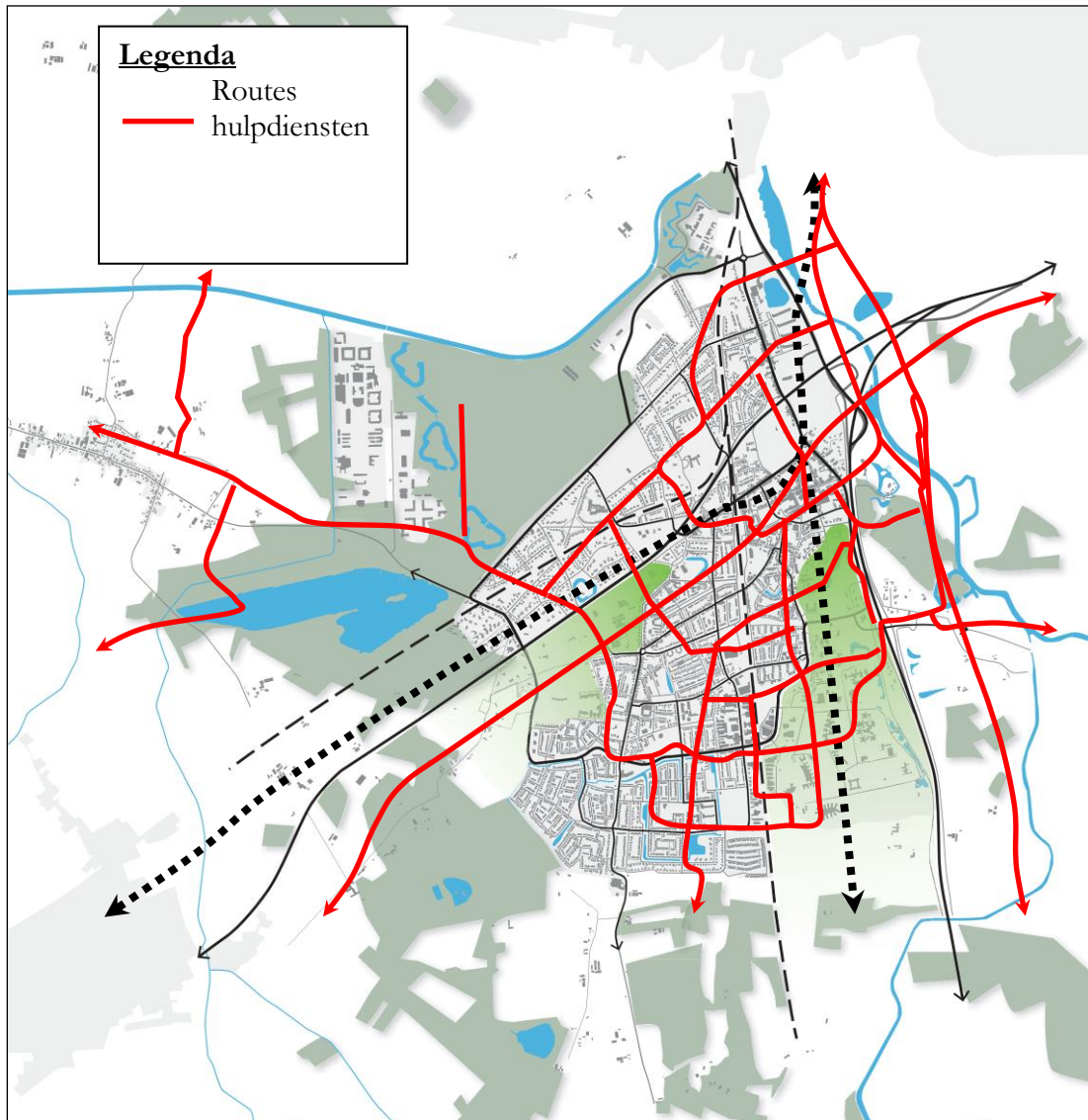
Gelet op de aanwezigheid van de diverse vormen van rijksinfrastructuur ervaren de hulpdiensten diverse knelpunten:

gesloten spoorwegovergangen

rotondes en andere snelheidsbeperkende maatregelen

ligging brandweerkazerne versus spreiding woonlocaties vrijwillige brandweer

De routes voor hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) zijn zodanig vormgegeven dat alle delen van Vught bereikbaar zijn voor hulpdiensten (zie figuur 17). Ten eerste zijn de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen vanwege de bijhorende inrichting geschikt voor hulpdiensten. Daarnaast zijn aanvullende routes bepaald die fysiek ook geschikt dienen te zijn voor hulpdiensten. Dit betekent dat op deze wegen terughoudend wordt omgegaan met het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen. Grotendeels zijn dit routes waar busdiensten voor het openbaar vervoer rijden.



figuur 17: routes hulpdiensten

Beleid Gemotoriseerd Verkeer

Auto

De gemeente:

Zet in op een betrouwbare en voorspelbare autobereikbaarheid, waarbij autoroutes binnen de gemeentegrens niet per definitie de meest directe route bieden.

Voorziet erin dat gemotoriseerd verkeer in de basis gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur, waarbij bestemmingen via een aantal centrale inpridders en het onderliggende wegennet worden bereikt.

Handhaaft belangrijke dwarsrelaties, waarbij wordt ingezet op aangepast gedrag van het gemotoriseerde verkeer en het stimuleren van fietsverkeer.

Zet in op een centrum met een autoluw karakter met behoud van een aantal inpridders ten behoeve van de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen.

Hanteert voor parkeren de beleidsuitgangspunten uit het “parkeerbeleid en parkeernota 2013-2022”

Vrachtverkeer

De gemeente:

Voorziet erin dat vrachtverkeer zonder bestemming in Vught alleen gebruik maakt van het rijkswegennet.

Zet in op het opheffen van het knelpunt bij het spoorviaduct N65, waarbij te hoog vrachtverkeer gebruikt maakt van vooraf gedefinieerde routes via de hoofdwegenstructuur.

Voorziet erin dat vrachtverkeer met bestemming Vught en/of directe regio gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur.

Hulpdiensten

De gemeente:

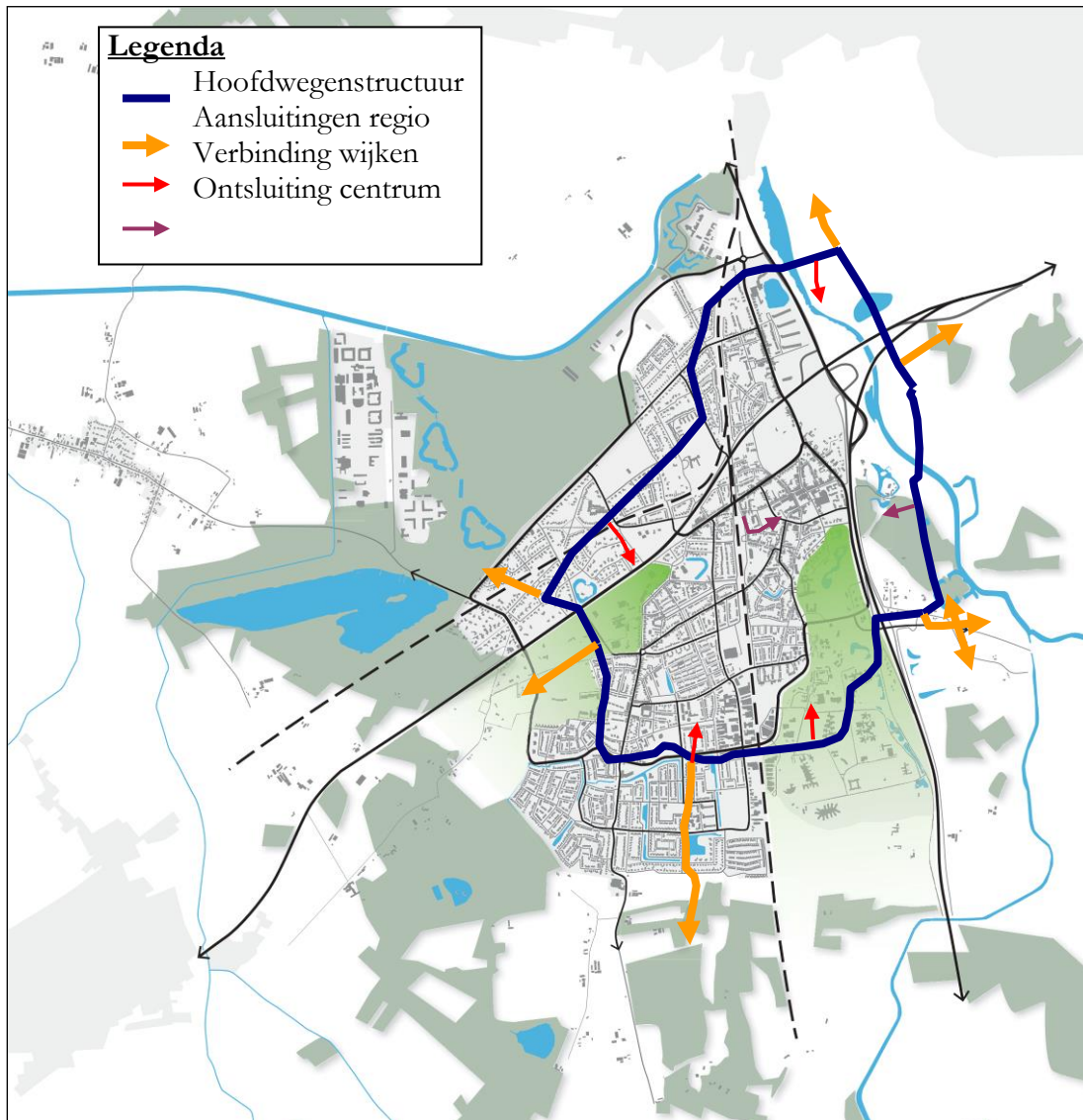
Voorziet erin dat hulpdiensten gebruik maken van het hoofdwegennet en een aantal vooraf gedefinieerde uitrukroutes.

Gaat terughoudend om met snelheidsremmende maatregelen op het hoofdwegennet en de uitrukroutes.

Waarborgt de bereikbaarheid voor hulpdiensten in alle delen van Vught.

2.5 Schematische weergave thema bereikbaarheid

In voorgaande paragrafen zijn een aantal keuzes beschreven. Deze keuzes laten zich doorvertalen naar een schematisch kaartbeeld voor het thema bereikbaarheid, een en ander zoals weergegeven in figuur 18.



figuur 18: schematische weergave profiel bereikbaarheid

3 Milieu en leefbaarheid

De grote stromen verkeer in en door Vught zijn een belangrijke bron van hinder en overlast in de leefomgeving. Binnen het thema milieu en leefbaarheid wordt dan ook nadrukkelijk de relatie gelegd met verkeer. Dit laat zich uitdrukken in de volgende aspecten:

- geluid
- luchtkwaliteit
- trillingen
- externe veiligheid
- duurzaamheid
- barrièrewerking

3.1 Geluid

Veel woningen in Vught vallen binnen een geluidszone van rijksinfrastructuur. Die structuren zijn niet of nauwelijks te verleggen. Wel kunnen de effecten van de rijksinfrastructuur op de inwoners van Vught verkleind worden door toepassing van de juiste maatregelen. De gemeente zet in op een sterke lobby bij hogere overheden, zodat de maatregelen aan de N65 tevens zorgen voor verminderde overlast voor omwonenden. Ook voor het spoor wordt hierop ingezet. De gemeente zet in op een verdiepte ligging voor het spoor. Dit heeft tevens tot voordeel dat belangrijke fysieke barrières worden verminderd en er (in ieder geval voor langzaam verkeer) dwarsrelaties over het spoor mogelijk zijn.

Naast het geluid afkomstig van de aanwezige rijksinfrastructuur, bewaakt de gemeente ook op het lokale wegennet de wettelijke bepalingen qua geluid. Een nadere analyse van de hoofdwegenstructuur en (bestaande) knelpunten is wenselijk om eventuele geluidgerelateerde maatregelen in beeld te brengen. De gemeente beschikt daarvoor over een verkeersmilieukaart (zie ook luchtkwaliteit). Op basis van de nadere analyse wordt bepaald of maatregelen (wettelijk) noodzakelijk zijn en welke type maatregelen dit dan dienen te zijn.

Bij geluid speelt ook nadrukkelijk de cumulatie van de diverse geluidsbronnen een rol. Vught maakt zich structureel sterk voor het hanteren van het gecumuleerde geluid (zie ook de contourenkaart in werkdocument 2: Visie).

3.2 Luchtkwaliteit

De gemeente heeft zelf relatief weinig invloed om de hoeveelheid fijnstof in de lucht terug te dringen. Hiervoor wordt ingezet op een sterke lobby richting het rijk, om de problemen in Vught te blijven benoemen en te zoeken naar oplossingen/maatregelen.

Vanuit het beheer van het gemeentelijke wagenpark zet de gemeente wel in op zuinige, milieuvriendelijke voertuigen. In het kader van klimaatbeleid neemt de gemeente verder (in principe) deel aan een proef rijden op groen gas. De proef wordt uitgevoerd in opdracht van de Afvalstoffendienst en het waterschap om gas te winnen uit rioolwater. Een en ander is momenteel in een oriënterende fase (proef), maar voor de toekomst is het wel een potentiële kans om als gemeente een bijdrage te leveren aan dit aspect van leefbaarheid.

Naast bovenstaande zet gemeente ook in op stimulering van het gebruik van de fiets. Door te fietsen wordt geen fijnstof in de lucht gebracht, fietsen is daarnaast gezond en veilig.

Hoe beperkter de fysieke ruimte en hoe omvangrijker de vraag naar mobiliteit, des te lastiger en ingewikkelder wordt het oplossen van vraagstukken op het gebied van milieu. Daarom is het belangrijk om in planprocessen de aspecten geluidshinder en luchtverontreiniging reeds in een vroeg stadium mee te nemen. Hiervoor is het noodzakelijk om over een instrumentarium te beschikken dat beeldend inzicht kan geven in deze aspecten en dat snel de effecten van verschillende soorten maatregelen kan tonen. Een prima instrument hiervoor is de verkeersmilieukaart. Hiermee wordt op basis van de verkeersintensiteiten (uit een verkeersmodel) en aanvullende ruimtelijke gegevens de geluidshinder en luchtverontreiniging berekend en op een heldere manier gepresenteerd. De verkeersmilieukaart biedt daarmee een instrument om de bestaande situatie en/of beoogde ontwikkelingen te toetsen op geluid- en luchtkwaliteit.

3.3 Trillingen

Als bekend is dat trillingshinder zich voordoet, wordt bij weg- of rioolonderhoud beoordeeld of de meldingen terecht zijn en op welke wijze de trillingshinder aangepakt kan worden. Bij daadwerkelijke overlast wordt bezien of in de nieuwe opbouw van de weg aanpassingen mogelijk zijn om de meldingen te verminderen. Eventueel te realiseren snelheidsremmende maatregelen worden afgestemd op aanwezige trillingshinder of de kans daarop.

Naast de trillingen op het lokale wegennet, heeft de gemeente ook aandacht voor trillingen die voortvloeien uit de aanwezige rijksinfrastructuur. Hiervoor wordt ingezet op een sterke lobby richting het rijk, om de problemen in Vught te blijven benoemen en te zoeken naar oplossingen/maatregelen.

3.4 Externe veiligheid

De relatie externe veiligheid en verkeer richt zich, naast het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, met name op vrachtverkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt daarom, is dat vrachtverkeer zo lang mogelijk gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur. Alleen voor het bereiken van de bestemmingen maakt vrachtverkeer gebruik van het gemeentelijke wegennet.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen die vrachtverkeer en/of vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee brengen, wordt hier al bij de locatiebepaling rekening mee gehouden. Dergelijke ontwikkelingen worden op zo'n kort mogelijke afstand van het hoofdwegennet gepositioneerd.

Bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke (ontwikkel)locaties, is het belangrijk dat deze goed bereikbaar zijn en blijven. Vooral bij vrachtverkeer genererende bedrijven is het wenselijk deze dicht bij de hoofdwegen te plaatsen. Nieuwe ontwikkelingen worden verkeerskundig getoetst, waarbij minimaal worden meegenomen:

Inschatting van productie en attractie van verkeer, zodat bepaald kan worden of dit (extra) verkeer afgewikkeld kan worden op de omliggende en toeleidende wegen en of voldoende parkeerplaatsen worden aangeboden. Uitgangspunt is aansluiting van de voorziening/ontwikkeling op het hoofdwegennet. Richtinggevend hierbij is CROW publicatiepublicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', met daarin kencijfers voor verkeersgeneratie van een grote diversiteit van voorzieningen.

Afweging effecten verkeersveiligheid (objectief en subjectief). Op basis van een ongevalanalyse van de huidige situatie dient ingeschat te worden of eventuele nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid kunnen optreden. Bekende meldingen worden meegewogen.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is te stellen dat ook dit buiten de invloedssfeer van de gemeente ligt. Ook hier geldt daarom dat wordt ingezet op een sterke lobby richting het rijk.

3.5 Duurzaamheid

De gemeente zet in op duurzaamheid. Dit heeft betrekking op de brede bedrijfsvoering van de gemeente. Ook op het gebied van verkeer en vervoer kan verduurzaamd worden, namelijk door in te zetten op, of medewerking te verlenen aan de volgende initiatieven:

Realisatie van laadpalen voor elektrische fietsen en auto's.

Inzetten van zuinige voertuigen. Dit kunnen elektrische voertuigen zijn, maar ook voertuigen met verbrandingsmotor. Bij aanschaf of lease van nieuwe voertuigen door de gemeente wordt hierin een afweging gemaakt. Naast duurzaamheid wordt in de afweging ook het gebruiksgemak en de beoogde functionaliteit meegenomen.

Stimuleren fietsgebruik. Naast verduurzaming van het gemeentelijke wagenpark, wordt op duurzaamheid ingezet door het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren. Dit wordt gedaan in het kader van de inzet op fietsbereikbaarheid, stallingen en voorzieningen. Aanvullend aan die voorzieningen communiceert de gemeente actief dat dit belangrijk wordt gevonden en fietsen gezond is voor de mensen.

3.6 Barrièrewerking

Vught voert ter vermindering van de barrièrewerking als gevolg van de vele spoor- en rijkswegen een actieve lobby bij de hogere overheden. Vught trekt daarbij samen op met de regio om zowel de Vughtse, als de regionale belangen te behartigen. Belangrijkste uitgangspunt is om zowel de fysieke als de visuele barrièrewerking zoveel als mogelijk terug te dringen dan wel te beperken.

Beleid Leefbaarheid

Geluid/Luchtkwaliteit/Trilling/Duurzaamheid (G/L/T/D)

De gemeente:

Stimuleert lopen en fietsen voor verplaatsingen op korte afstand. (G/L/T/D).

Zet de verkeersmilieukaart in bij analyse van ontwikkelingen op het gebied van de rijksinfrastructuur en het lokale wegennet. (G/L).

Zet in op het toepassen van een milieuvriendelijk wagenpark (zuinige voertuigen, proef "groen gas" (L/D).

Past snelheidsremmende maatregelen op knelpuntlocaties zorgvuldig toe. (G/L/T).

Externe veiligheid

De gemeente:

Voorziet dat vrachtverkeer, zolang als mogelijk, gebruik maakt van de rijksinfrastructuur en het hoofdwegennet.

Houdt bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van transport gevaarlijke stoffen, rekening met de locatiebepaling in relatie tot het hoofdwegennet.

Barrièrewerking

De gemeente:

Zet in op het beperken dan wel terugdringen van fysieke en visuele barrièrewerking.

4 Verkeersveiligheid

Binnen het thema verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt naar landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. Bij het gemeentelijke beleid vindt een nadere specificatie plaats naar infrastructuur, verkeerseducatie, objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

4.1 Landelijk beleid

In algemene zin sluit de gemeente aan bij het landelijke beleid en de daarin gestelde doelstellingen qua verkeersveiligheid. De landelijke doelstelling geldt voor 2020 en gaat uit van 45% minder doden en 34% minder ziekenhuisgewonden ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde over de jaren 2001, 2002 en 2003. De doorvertaalde landelijke doelstelling voor verkeersveiligheid lijkt haalbaar. De gemeente onderkent dat er blijvend aandacht dient te zijn voor verkeersveiligheid. Daarom wordt ingezet op:

Periodieke verkeersveiligheidsmonitor. Iedere twee jaar worden de meest onveilige locaties bepaald. Indien noodzakelijk worden voor de locaties maatregelen uitgewerkt en uitgevoerd. Doelgroepen die (veel) bij ongevallen betrokken zijn, worden getoetst aan de landelijke en provinciale accenten en acties. De gemeente kan op basis daarvan aanvullend binnen de beheersgrenzen maatregelen en acties benoemen.

Meldingen over verkeersonveilige locaties worden continu gemonitord en meegenomen in uit te voeren projecten acties en maatregelen.

4.2 Provinciaal beleid

De provincie Noord Brabant gaat, ten opzichte van de landelijke beleidsdoelen, verder in haar beleid daar waar het gaat om verkeersveiligheid. Zij streeft via de actie “maak van de nul een punt” naar nul verkeersdoden. De gemeente Vught sluit zich hierbij aan en draagt bij aan provinciale acties en maatregelen. Dat betekent dat de komende jaren wordt ingezet op aanpak van verkeersonveiligheid van de volgende doelgroepen:

Fietsers (2013)

Ouderen (2014)

jonge automobilisten (2015)

4.3 Regionaal (GGA)

Bij mensgerichte maatregelen wordt ingezet op het concept Permanente VerkeersEducatie (PVE). Maatregelen op het gebied van PVE benaderen alle leeftijdsgroepen. In de huidige situatie worden in Vught niet alle groepen bediend. Dit betekent dat aanvullende projecten nodig zijn. De gemeente kan deze niet allemaal zelf organiseren, maar kan wel gebruik maken van derden en ervaringen van andere gemeenten (in de regio). De GGA-regio is hier al enige tijd mee bezig. Regionaal wordt er gestreefd naar samenwerking, maar is het ook wenselijk projecten ‘op te schalen’ van gemeentelijke naar regionale uitvoering. Hiervoor is een regionale campagnekalender opgesteld.

De gemeente Vught ondersteunt het voornemen van de regio om gezamenlijk projecten op te pakken en alle PVE-doelgroepen te benaderen. Om dit in de praktijk mogelijk te maken, blijft de gemeente participeren in regionale overleggen (GGA ‘s-Hertogenbosch). De uitvoering van

projecten kan worden uitbesteed aan het maatschappelijk middenveld. Indien nodig, zal de gemeente deze partijen ondersteunen en faciliteren.

4.4 Gemeentelijk beleid

Op basis van het landelijke en provinciale beleid richt het gemeentelijke beleid zich qua verkeersveiligheid op de volgende aspecten:

infrastructuur

verkeerseducatie

objectieve verkeersveiligheid

subjectieve verkeersveiligheid

4.4.1 Infrastructuur

Met betrekking tot infrastructurale maatregelen wordt ingezet op (het verder invoeren en doorvoeren van) de landelijke principes van Duurzaam Veilig. De principes zijn weergegeven in CROW-publicatie 315, 'Basiskennmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen'. In bijlage 3 zijn de inrichtingsaspecten voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom uit de publicatie weergegeven. De inrichtingsrichtlijnen zijn aan de situatie in Vught getoetst. Hieruit is gebleken dat deze toepasbaar zijn binnen Vught en niet bijgesteld hoeven te worden.

Vanuit verkeersveiligheid is er specifieke aandacht voor schoolomgevingen. Uitgangspunt is om deze eenduidig in te richten door in de omgeving van de scholen uniforme maatregelen te treffen. Daardoor worden de schoolomgevingen beter herkenbaar voor de weggebruiker. Dit maakt aan iedere verkeersdeelnemer duidelijk dat er een school genaderd wordt en dat overstekende en spelende kinderen te verwachten zijn. De specifieke invulling van dit onderdeel wordt in werkdocument 4 (uitvoeringsprogramma) opgenomen (zie ook evaluatie en monitoring).

4.4.2 Verkeerseducatie

Naast de infrastructurale component wordt de komende jaren met betrekking tot verkeersveiligheid de nadruk steeds meer gelegd op verkeerseducatie, communicatie en handhaving. Wanneer de infrastructuur op orde is, is met deze mensgerichte maatregelen nog meer winst op het gebied van de verkeersveiligheid te behalen. Speciale aandacht heeft de gemeente Vught voor de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom en voor fietsers.

Het beleid van de hogere overheden en van de gemeente Vught is erop gericht de weggebruiker aan te spreken op de eigen verantwoordelijkheid. In de wijken is het vooral het eigen verkeer dat te hard rijdt en bij scholen zijn het de ouders die kinderen brengen en halen die zorgen voor verkeersonveiligheid. In het benoemen van maatregelen en acties wordt hier vanuit gegaan. Beroep doen op de eigen verantwoordelijkheid moet onderdeel uitmaken van de te selecteren acties en maatregelen. De plaatsing van posterframes langs invalswegen en in schoolomgevingen is een mogelijke maatregel hiervoor. De posters sluiten aan op de landelijke campagnes.

Zoals aangegeven zet de gemeente in op regionale projecten vanuit de PVE-aanpak. Bestaande projecten BVL, BROEM, landelijk verkeersexamen, de fietsverlichtingsactie en de nieuwe e-bikettraining worden de komende jaren gecontinueerd. In samenwerking met het maatschappelijk middenkader worden projecten voor alle doelgroepen benoemd. Daar waar mogelijk worden deze regionaal georganiseerd, voor alle gemeenten in de regio. Voorwaarde is dat de acties ook binnen Vught worden aangeboden.

Naast de PVE-aanpak is het wenselijk om ook te kijken naar leeftijdsonafhankelijke doelgroepen, de zogenaamde zorgdoelgroepen. Daarbij valt onder andere te denken aan blinden en slechtzienden en slechthorenden. Ook voor deze doelgroepen is het wenselijk om verkeerseducatie te verzorgen. In samenwerking met de werkgroep Toegankelijkheid wordt hiervoor een plan uitgewerkt.

4.4.3 Objectieve verkeersveiligheid

Met een goede inrichting van de infrastructuur en een substantiële bijdrage aan verkeerseducatie streeft de gemeente naar een goede objectieve verkeersveiligheid. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij zowel het landelijke, als het provinciale beleid.

Bij objectieve verkeersveiligheid hanteert de gemeente een tweetal meetinstrumenten, te weten de verkeersveiligheidsmonitor (op basis van geregistreerde verkeersongevallen) en de verkeerstellingen.

De gemeente stelt tweejaarlijks een verkeersveiligheidsmonitor op en beoordeelt de daaruit naar voren komende onveilige verkeerssituaties. Verder voert de gemeente jaarlijks een verkeerstelprogramma uit. Binnen dit programma worden (op basis van roulatie) jaarlijks een twintigtal locaties structureel in beeld gebracht qua snelheid en intensiteit.

4.4.4 Subjectieve verkeersveiligheid.

Naast de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de objectieve verkeersveiligheid houdt de gemeente bij planvorming ook rekening met subjectieve en sociale veiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid geeft de ervaring en beleving van verkeersdeelnemers weer. Deze vorm van verkeersveiligheid is in veel gevallen niet terug te zien in objectieve cijfers, zoals verkeersongevallen en/of verkeerstellingen.

De gemeente neemt subjectieve verkeersonveiligheid wel serieus. Streven daarbij is om deze subjectieve verkeersonveiligheid en meldingen daarover zoveel als mogelijk weg te nemen.

4.4.5 Objectiveren subjectieve verkeersveiligheid

Er is behoefte aan een objectief beoordelingskader over leefbaarheidklachten. Voorkomen moet worden dat een vaker gemelde klacht wél wordt opgepakt en een enkele klacht niet. Door een norm te koppelen aan een aantal indicatoren dat in klachten veel aan bod komt, kunnen klachten beter beoordeeld worden. Als uit verkeersgegevens blijkt dat de norm wordt overschreden, is de klacht reëel en kunnen maatregelen worden getroffen. Het opstellen van een beoordelingskader voor subjectieve verkeersveiligheid is een punt van uitwerking in het uitvoeringsprogramma. Beoordeeld moet worden of en, zo ja, op welke wijze subjectieve verkeersveiligheid in te kaderen is.

Beleid verkeersveiligheid

Beleid van hogere overheden

De gemeente:

Zet in op landelijk beleid verkeersveiligheid met aanvullend het streven naar nul verkeersdoden conform de provinciale beleidslijn “maak van de nul een punt”.

Infrastructuur

De gemeente:

Zet in op het concept Duurzaam Veilig.

Zet in op eenduidige en herkenbare schoolomgevingen.

Mensgericht

De gemeente:

Zet in op (regionale uitvoering van) mensgerichte maatregelen door toepassing van het concept “Permanente Verkeerseducatie” (doelgroepenbenadering).

Objectieve/subjectieve verkeersveiligheid

De gemeente:

Voert structureel (2-jaarlijks) een verkeersveiligheidsmonitor uit.

Voert jaarlijks een verkeerstelprogramma uit.

Streeft naar een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid.

5 Ondersteunende maatregelen en acties

Aanvullend en ondersteunend aan het beleid per thema/modaliteit is het wenselijk een aantal beleidsuitgangspunten vast te leggen, gericht op de gemeentelijke organisatie. Door op dit gebied (verkeersgericht) beleid vast te leggen, wordt een eenduidige werkwijze gerealiseerd en wordt in externe overleggen eenduidig gecommuniceerd. Sommige zaken zijn eerder al (kort) benoemd. In dit hoofdstuk worden de betreffende keuzes expliciet gemaakt.

5.1 Communicatie

Bij de uitvoering van het Verkeer- en Vervoerplan speelt communicatie een belangrijke rol. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar algemene communicatie en directe (projectgebonden) communicatie.

Algemene communicatie.

Bij algemene communicatie valt te denken aan het informeren en voorlichten van belanghebbenden over beleidszaken. Waarom is er beleid en hoe voert de gemeente het uit? Een voorbeeld daarvan kan zijn het communiceren over het fietsbeleid door bijv. acties te promoten, fietsroutes toe te lichten en veel gestelde vragen te beantwoorden. Via de algemene kanalen, zoals de gemeentelijke website (www.vught.nl) en Het Klaverblad vindt deze communicatie plaats.

Directe communicatie

Binnen projecten, acties of anderszins verkeersgerelateerde vraagstukken, communiceert de gemeente direct met belanghebbenden. Dit vindt plaats via bewonersavonden, inspraak- of inloopavonden, ter inzage legging, nieuwsbrieven of bijvoorbeeld social media (zie ook samenwerking en lobby). Streven is om zowel voorafgaand aan een project, als ook achteraf met bewoners het gesprek aan te gaan. Achteraf richt zich dan met name op een evaluatie van het proces en de maatregelen (zie ook evaluatie en monitoring).

5.2 Handhaving

Verkeershandhaving is een verantwoordelijkheid van OM en politie. Het arrondissementsparket Oost-Brabant en de politie maken in de Stuurgroep Verkeershandhaving Oost-Brabant jaarlijks op regionaal niveau afspraken over prioriteiten en de inzet van handhavingmiddelen met betrekking tot de verkeershandhavingsteams. Daarnaast kunnen in de gezagsdriehoeken op lokaal niveau afspraken gemaakt worden als het gaat om politie-inzet vanuit de districten/afdelingen (hierna basisteam) op het thema verkeer. Daarbij heeft de gemeente ook een eigen inhoudelijke rol, namelijk als wegbeheerder.

Bij de lokaal gemaakte afspraken worden de verkeershandhavingsteams regelmatig ingezet om ondersteuning te bieden aan de basisteams. Op vele plekken heeft dit al tot mooie successen geleid. Deze successen kunnen wat het OM en de politie betreft vaker worden geboekt. Om die reden werken genoemde partijen bij het schrijven van dit beleidsplan aan een “intensivering samenwerking op verkeer”⁷. Daarbij wordt een werkwijze voorgesteld over hoe die intensivering te bewerkstellingen is.

⁷ Formele bestuurlijke vaststelling van de “Intensivering samenwerking Verkeer” vindt naar verwachting plaats in september 2013.

Een belangrijk onderdeel van de werkwijze is de jaarlijkse verkeersanalyse Oost-Brabant. Op basis van deze analyse zal de Stuurgroep Verkeershandhaving de prioriteiten bepalen voor de verkeershandhavingsteams. Met gemeenten en de basisteams zal de inzet van de verkeershandhavingsteams jaarlijks worden afgestemd. De gemeente maakt in dit geval gebruik van haar tweejaarlijkse verkeersveiligheidsmonitor en de jaarlijkse resultaten van het verkeerstellprogramma.

De uitkomsten van de analyse betreffen een onderbouwd overzicht van de ongevallenlocaties en -trajecten per gemeente. Tevens zal inzichtelijk worden gemaakt op welke ongevallenlocaties en -trajecten de verkeershandhavingsteams handhaven. Ten aanzien van de locaties en trajecten waaraan de verkeershandhavingsteams (in principe) geen bijdrage zullen leveren, kan in gezamenlijkheid naar andere maatregelen worden gezocht.

Naast de inzet van de politie beschikt de gemeente ook over een bijzondere opsporingsambtenaar (BOA). Deze BOA is met name inzetbaar op het gebied van parkeren. Voor de relatie tussen handhaving en parkeren wordt verwezen naar het parkeerbeleid en parkeernota 2013-2022.

5.3 Samenwerking en lobby

Gemeentelijke samenwerking

Bij de uitvoering van de maatregelen die voortvloeien uit het VVP werkt de gemeente samen met diverse partijen. De gemeente werkt binnen projecten samen met burgers, al dan niet vertegenwoordigd in een overlegstructuur. Jaarlijks vindt tweemaal overleg plaats met het Verkeersplatform (met daarin partijen als de Fietsersbond, Rover en werkgroep Toegankelijkheid). Andere partijen welke betrokken worden bij de gemeentelijke samenwerking betreffen bijvoorbeeld het MKB en het centrummanagement.

Voor de uitvoering van mensgerichte acties is de gemeente bereid om maatschappelijke organisaties, zoals de stichting Divers/Welzijn Vught (financieel) te ondersteunen. Uren drukken dan niet op het ambtelijke apparaat en de acties vinden wel doorgang.

Regionale samenwerking

Daar waar projecten gemeentegrens overschrijdend zijn, zoekt de gemeente de samenwerking met de betrokken partijen. Daarbij valt te denken aan aangrenzende gemeenten, de provincie, maar ook Rijkswaterstaat en/of Prorail daar waar het gaat om rijksinfrastructuur.

De gemeente participeert in het GGA-overleg Verkeer en Vervoer regio 's-Hertogenbosch. Daarnaast werkt de gemeente bij het schrijven van dit beleidsdocument samen in de 5* regio Noord-Oost Brabant aan het opstellen van een Duurzame mobiliteitsvisie.

De gemeente stuurt op een regionale aanpak bij acties en maatregelen in het kader van PVE en mensgerichte maatregelen. Het rendement van de acties is dan groter en door acties regionaal op te pakken, hoeft niet steeds door iedere gemeente 'het wiel te worden uitgevonden'. Regionale aanpak maakt het mogelijk bij iedere gemeente één of twee acties onder te brengen, die voor de gehele regio uitgevoerd kunnen worden. De GGA-regio heeft op dit gebied de eerste stappen gezet, door te kijken waar maatregelen en acties opgeschaald kunnen worden (de menukaart verkeersveiligheid).

Uitgangspunt bij de regionale acties is dat deze binnen de gemeente worden aangeboden. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling inwoners van de gemeente naar de buurgemeenten te laten gaan voor het bijwonen van verkeersveiligheidsacties. Locaties en ruimten moeten derhalve binnen de gemeente Vught (ook) beschikbaar zijn.

Lobby-projecten

Belangrijke inzet is de realisatie van de Vughtse visie ten aanzien van de rijksinfrastructuur. Hier gaat de hoogste prioriteit en meeste aandacht naar uit. Belangrijke partijen daarbij zijn Provincie, Rijkswaterstaat, (diverse) Ministerie(s) en/of politieke partijen. Binnen de lopende processen rondom de Rijksinfrastructuur is het lobby aspect structureel verankerd.

Binnen de gemeente is ook afstemming en lobby nodig. De hoofdwegenstructuur is belangrijk voor de ontsluitingen van de wijken en bestemmingen van de gemeente. Hierover wordt gecommuniceerd na de vaststelling van het VVP. Het is echter ook wenselijk om bedrijven hier actief over te benaderen en afspraken te maken over te gebruiken routes. Denk hierbij aan bestemmingen op bedrijventerreinen, maar ook aan bevoorrading in het centrum van Vught. Naast de bedrijven heeft Vught een sterke burgerparticipatie die in te zetten is in de lobbytrajecten.

5.4 Evaluatie en monitoring

In hoofdstuk 4 is zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid genoemd. Om de ontwikkeling van het verkeersbeleid de komende jaren te kunnen monitoren en het effect van acties te kunnen evalueren, worden de volgende maatregelen getroffen:

Tweejaarlijks vindt er (intern) monitoring plaats van de stand van zaken rondom het uitvoeringsprogramma.

Er wordt actief ingezet op evaluatie en monitoring van (grote) projecten. Zodoende kan men leren van de opgedane ervaring. De lessen worden meegenomen in nieuwe projecten.

Bij (grootschalige) projecten worden belanghebbenden betrokken, zowel vooraf in de voorbereiding, als achteraf in de evaluatie.

Naast actief vragen naar input en beleving, wordt gekeken of ter plaatse van uit te voeren projecten meldingen bij de gemeente bekend zijn. Die input wordt meegenomen in de uitwerking en voorbereiding.

Naast beleving, worden ontwikkelingen beoordeeld aan de hand van objectieve gegevens.

Afhankelijk van de aard van de projecten moet hierbij gedacht worden aan ongevalanalyses en jaarlijkse verkeersstellingen conform het verkeerstelprogramma.

Overige beleidsuitgangspunten

Communicatie

De gemeente:

- Communiceert in algemene zin over beleidsmatige zaken.

Communiceert direct met belanghebbenden binnen projecten en/of beleidsmatige vraagstukken.

Handhaving

De gemeente:

Zet in overleg met politie in op gerichte handhaving van knelpunt locaties (op basis van ongevallen, verkeerstellingen en/of meldingen).

Samenwerking en lobby

De gemeente:

Werkt op lokaal niveau samen met lokale (maatschappelijke) partijen en bevolking.

Werkt op regionaal niveau samen met de regiogemeenten, vertegenwoordigd in de GGA 's-Hertogenbosch (GGA=gebiedsgerichte aanpak).

Zet op provinciaal, dan wel landelijk niveau, in op een sterke lobby richting partijen als Provincie, Rijkswaterstaat/Prorail, de diverse ministeries en/of politieke partijen.

Evaluatie en monitoring

De gemeente:

Houdt rekening met subjectieve en sociale veiligheid bij de inrichting van infrastructuur.

6 Categorisering wegennet

Op basis van het beleid en de uitgangspunten per thema, is in dit hoofdstuk een categorisering opgesteld voor de infrastructuur van Vught. De beleidsuitgangspunten per thema zijn samengevat in bijlage 1, zodat een concreet overzicht beschikbaar is.

Principe categorisering wegennet

De kaart met de categorisering wordt vaak gelezen als ‘wegencategorisering voor het gemotoriseerde verkeer’. Waar het echter om gaat, is dat conform Duurzaam Veilig wordt bepaald waar “verkeren” en waar “verblijven” wenselijk is. Verkeer verplaatst zich over de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen, op de erftoegangswegen heeft verblijven prioriteit. Binnen de verblijfsgebieden krijgt langzaam verkeer de meeste aandacht, gemotoriseerd verkeer is te gast en moet rekening houden met het verblijven. Vught heeft hierin duidelijk keuzes gemaakt. In het beleid is aangegeven dat langzaam verkeer prioriteit krijgt op wegen gelegen binnen de hoofdwegenstructuur en in het centrum.

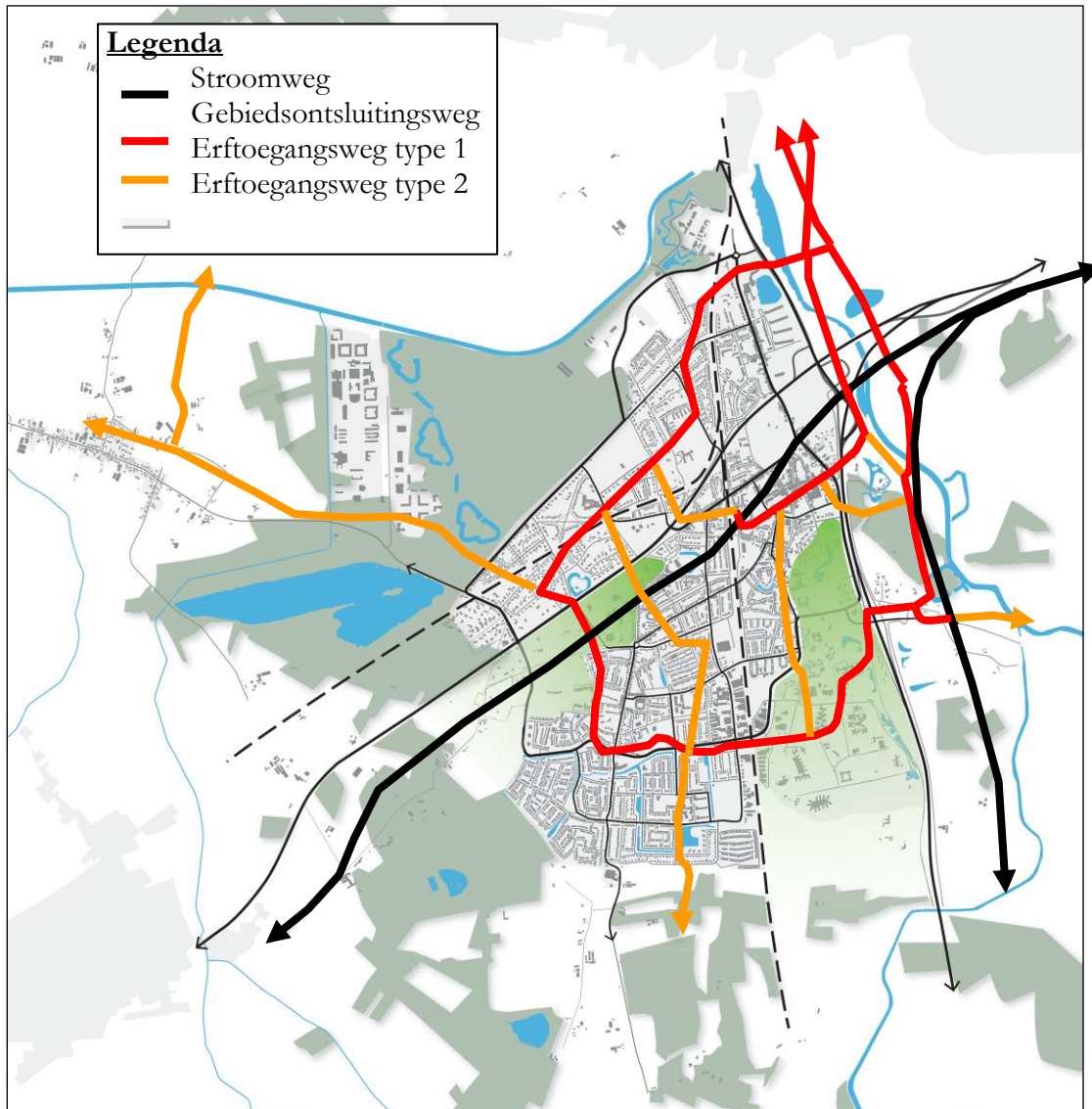
De categorisering is afgestemd op de routes van het openbaar vervoer en hulpdiensten. Dit wordt op straat zichtbaar door bijvoorbeeld andere typen maatregelen (en inrichting).

Categorisering wegennet

De profielen per thema zijn in figuur 19 vertaald in een integrale categorisering voor de Vughtse infrastructuur. Daarbij is onderscheid gemaakt naar:

- 0 Stroomwegen
- 1 Gebiedsontsluitingswegen
- 2 Erftoegangswegen type 1 (30km/h met lichte verkeersfunctie)
- 3 Erftoegangswegen type 2 (30km/h met verblijfsfunctie)

Alle wegen die niet voorzien zijn van een kleur, zijn erftoegangswegen type 2. Deze zijn derhalve zijn niet op kaart aangegeven.



figuur 19: categorisering volgens Duurzaam Veilig

Overzicht bijlagen

- Bijlage 1: Overzicht beleidsuitgangspunten
- Bijlage 2: Kwaliteitseisen regionaal fietsplan
- Bijlage 3: Inrichtingsrichtlijnen CROW
- Bijlage 4: Kaartbeelden

Bijlage 1

Overzicht beleidsuitgangspunten

Beleid Langzaam Verkeer

Fiets

De gemeente:

stimuleert fietsgebruik als hoofdvervoermiddel voor verplaatsingen op korte afstand en als onderdeel in ketenmobiliteit op langere afstand
realiseert een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk, dat aansluit op het regionale fietsplan, de daarin vermelde routes en kwaliteitseisen
plaatst hoofdfietsroutes in de voorrang, ook binnen verblijfsgebieden
realiseert voldoende, eenduidige en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen cf. het parkeerbeleid 2013-2022 en/of richtlijnen vanuit het CROW/Fietsberaad

Voetgangers

De gemeente:

stimuleert lopen voor verplaatsingen op korte afstand door realisatie van aantrekkelijke en toegankelijke routes voor voetgangers
handhaaft en/of vergroot grote verblijfsgebieden waar voetgangers relatief vrij en veilig kunnen bewegen
heeft speciale aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid in woon-zorg zones, rondom scholen en in het centrum

Beleid Openbaar Vervoer

De gemeente:

zet in op handhaving van het huidige voorzieningenniveau van het openbaar (bus)vervoer binnen de gemeente en op belangrijke relaties binnen de regio
biedt bereikbaarheid bij concentraties van voorzieningen en activiteiten zoals winkelcentra, zorgcentra, werklocaties en recreatie
handhaaft of verbetert de integrale toegankelijkheid van haltes en halteomgeving
handhaaft of verbetert goede overstapvoorzieningen bij NS station en (belangrijke) bushaltes

Beleid Gemotoriseerd Verkeer

Auto

De gemeente:

zet in op een betrouwbare en voorspelbare autobereikbaarheid, waarbij autoroutes binnen de gemeentegrens niet per definitie de meest directe route bieden
voorziet dat gemotoriseerd in de basis gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur waarbij bestemmingen via een aantal centrale inprikkers en het onderliggende wegennet worden bereikt
handhaaft belangrijke dwarsrelaties waarbij wordt ingezet op aangepast gedrag van het gemotoriseerde verkeer en het stimuleren van fietsverkeer
zet in op een centrum met een autoluw karakter met behoud van een aantal inprikkers ten behoeve van de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen
hanteert voor parkeren de beleidsuitgangspunten uit het “parkeerbeleid en parkeernota 2013-2022”

Vrachtverkeer

De gemeente:

voorziet dat vrachtverkeer zonder bestemming in Vught gebruikt maakt van het Rijkswegennet
zet in op het opheffen van het knelpunt bij het spoorviaduct N65 waarbij te hoog vrachtverkeer gebruikt maakt van vooraf gedefinieerde routes via de hoofdwegenstructuur
voorziet dat vrachtverkeer met bestemming Vught en/of directe regio gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur

Hulpdiensten

De gemeente:

voorziet dat hulpdiensten gebruik maken van het hoofdwegennet en een aantal vooraf gedefinieerde uitrukroutes
gaat terughoudend om met snelheidsremmende maatregelen op het hoofdwegennet en uitrukroutes
waarborgt de bereikbaarheid voor hulpdiensten in alle delen van Vught

Beleid Leefbaarheid

Geluid/Luchtkwaliteit/Trilling/Duurzaamheid (G/L/T/D)

De gemeente:

stimuleert lopen en fietsen voor verplaatsingen op korte afstand (G/L/T/D)

zet de Verkeersmilieukaart in bij analyse van ontwikkelingen op het gebied van de rijksinfrastructuur en het lokale wegennet (G/L)

zet in op het toepassen van een milieuvriendelijk wagenpark (zuinige voertuigen, proef “groen gas” (L/D)

past snelheidsremmende maatregelen op knelpuntlocaties zorgvuldig toe. (G/L/T)

Externe veiligheid

De gemeente:

voorziet dat vrachtverkeer, zolang als mogelijk, gebruik maakt van de rijksinfrastructuur en het hoofdwegennet

houdt bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij sprake is van transport gevaarlijke stoffen rekening met de lokatiebepaling in relatie tot het hoofdwegennet

Barrièrewerking

De gemeente:

zet in op het beperken dan wel terugdringen van fysieke en visuele barrièrewerking

Beleid verkeersveiligheid

Beleid van hogere overheden

De gemeente:

zet in op landelijk beleid verkeersveiligheid met aanvullend het streven naar nul verkeersdoden cf. de provinciale beleidslijn “maak van de nul een punt”

Infrastructuur

De gemeente:

zet in op het concept Duurzaam Veilig

zet in op eenduidige en herkenbare schoolomgevingen

Mensgericht

De gemeente:

zet in op (regionale uitvoering van) mensgerichte maatregelen door toepassing van het concept “Permanente Verkeerseducatie” (doelgroepenbenadering)

Objectieve/subjectieve verkeersveiligheid

De gemeente:

voert structureel tweemaal een verkeersveiligheidsmonitor uit

voert jaarlijks een verkeerstelprogramma uit

streeft naar een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid.

Overige beleidsuitgangspunten

Communicatie

De gemeente:

communiceert in algemene zin over beleidsmatige zaken

communiceert direct met belanghebbenden binnen projecten en/of beleidsmatige vraagstukken

Handhaving

De gemeente:

zet in overleg met politie in op gerichte handhaving van knelpunt locaties (op basis van ongevallen, verkeerstellingen en/of meldingen)

Samenwerking en lobby

De gemeente:

werkt op lokaal niveau samen met lokale (maatschappelijke) partijen en bevolking

werkt op regionaal niveau samen met de regiogemeenten, vertegenwoordigd in de GGA 's-Hertogenbosch (GGA=gebiedsgerichte aanpak)

zet op provinciaal, dan wel landelijk niveau, in op een sterke lobby richting partijen als Provincie, Rijkswaterstaat, de diverse ministeries en/of politieke partijen

Evaluatie en monitoring

De gemeente:

houdt rekening met subjectieve en sociale veiligheid bij de inrichting van infrastructuur

Bijlage 2

Kwaliteitseisen regionaal fietsplan

Hoofdeis netwerk	Criteria	Voorkeur	Ondergrens
Comfort	Verharding	Rood asfalt	Gesloten verharding
	Maatvoering	ETW – 60 km/uur: Fiets(suggestie)strook: > 2,00 meter GOW – 80 km/uur: Vrijliggend 1-richting: > 2,50 m Vrijliggend 2-richtingen: > 3,50 m Solitair: > 3,50 meter in twee richtingen Parallelweg (fietsstraat kan goede oplossing zijn)	Fietsstrook: > 1,50 meter Eénrichting: > 2,00 meter
	Verlichting	Eenrichtingsfietspaden Belangrijke oversteeklocaties	Twee-richtings-fietspaden
	Bewegwijzering	Op kruispunten van hoofdwegen	
Veiligheid	Voorrangregeling	Bij rotondes: fietser uit voorrang Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij	
	Kruispunt-oplossingen	Bij stroomwegen ongelijkvloers	
Samenhang	Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels	
Directheid	Omrijfactor	Maximaal 1,4	
	Wachttijd	Maximaal 60 sec bij verkeerslichten	
	Obstakelvrije zone	Incidentele obstakels: minmaal 0,30m. Gesloten obstakels: minmaal 0,60m.	

tabel 3: inrichtingsrichtlijnen uit het regionaal fietsplan 2008 – buiten de bebouwde kom

Hoofdeis netwerk	Criteria	Minimaal	Optimaal
Comfort	Verharding	Rood asfalt	Gesloten verharding
	Maatvoering	ETW – 30 km/uur: Fietsstrook: > 1,50 meter (fietsstraat kan goede oplossing zijn) GOW – 50 km/uur: Fietsstrook: > 2,00 m 1-richting: > 2,50 m 2-richtingen: > 3,00 m Solitair: > 3,50 meter in twee richtingen GOW – 70 km/uur 1-richting: > 2,50 m 2-richtingen: > 3,00 m Solitair: > 3,50 meter in twee richtingen	Fietsstrook: > 1,50 meter 1-richting: > 2,00 meter 1-richting: > 2,00 meter
	Verlichting	<ul style="list-style-type: none"> • Solitaire fietspaden • Belangrijke oversteeklocaties 	
	Bewegwijzering	Op kruispunten in het hoofdwegennet	
Veiligheid	Voorrangsregeling	Bij rotondes: fietser in de voorrang Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing van wachttijdvoorspeller)	
Samenhang	Compleetheid	Aanleggen ontbrekende schakels	
Directheid	Omrijfactor	Maximaal 1,25	
	Wachttijd	Maximaal 60 sec bij verkeerslichten	
	Obstakelvrije zone	Incidentele obstakels: minimaal 0,30m. Gesloten obstakels: minimaal 0,60m.	

tabel 4: inrichtingsrichtlijnen uit het regionaal fietsplan 2008 – binnen de bebouwde kom

Bijlage 3

Inrichtingsrichtlijnen CROW (publicatie 315)

	ETW-bibeko		GOW-bibeko	
	Ideaal	Minimaal	Ideaal	Minimaal
Verharding	Onverhard, open/streetprint	Onverhard, open of gesloten	Gesloten	Open of gesloten
Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Lengtemarkering	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Opsluitbanden	Niet aanwezig
Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Toegestaan via een voorziening
Erfaansluiting op rijbaan	Toegestaan	Toegestaan	Niet aanwezig	Toegestaan
Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden (brommers gemengd)	Gescheiden
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Niet aanwezig, tenzij hoofd fiets route	Aanwezig	Aanwezig
Obstakelafstand	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
Ov-haltes (bus/tram)	Toegestaan met bus <= 8 meter lengte	Toegestaan	Niet halteren op rijbaan	Halteren op rijbaan
Parkeren	Op rijbaan	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet op rijbaan
Horizontaal verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 30 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h	Ontwerpsnelheid: 50 km/h
Helling talud (indien aanwezig)	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek

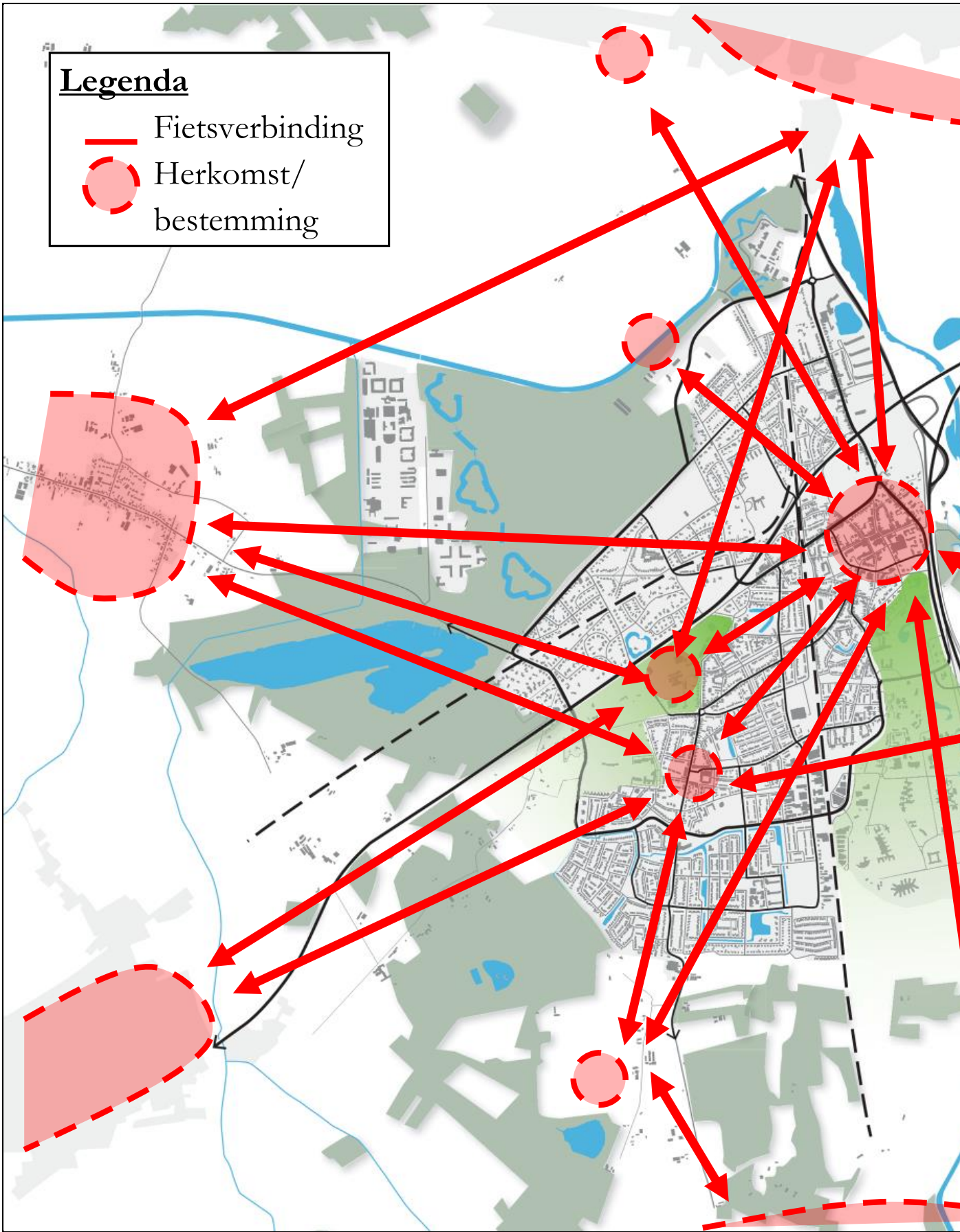
tabel 5: inrichtingsrichtlijnen CROW voor wegen binnen de bebouwde kom

	ETW-bubeko		GOW-bubeko	
	Ideaal ETW-2	Ideaal ETW-1	Ideaal	Minimaal
Verharding	Onverhard, open of gesloten	Open of gesloten	Gesloten	Gesloten
Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Fysiek aanwezig	Aanwezig
Lengtemarkering	Niet aanwezig	Kantmarkering	Aanwezig	Aanwezig
Openbare verlichting	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten	Bij gevaarpunten en discontinuïteit	Bij gevaarpunten en discontinuïteit
Voorziening landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Oversteken op wegvak	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
Erfaansluiting op rijbaan	Aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Menging verkeer	Gemengd	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Toegestaan bij hoge fietsintensiteit	Aanwezig	Aanwezig
Redresseerstrook	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Obstakelafstand	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
Ov-haltes (bus/tram)	Geen voorschrift voor	Halteren op de rijbaan	Niet aanwezig	Halteren naast de rijbaan
Parkeren	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Niet toegestaan	Niet toegestaan
Horizontaal-verticaal alignement	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 60 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h	Ontwerpsnelheid: 80 km/h
Hectometerpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Geen voorschrift voor
Reflectorpaaltjes	Geen voorschrift voor	Geen voorschrift voor	Aanwezig	Aanwezig
Helling talud (indien aanwezig)	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek	Veilige hellingshoek
Pechvoorzieningen	Geen voorschrift voor	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen voorschrift voor
Draagkrachtige berm	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig

tabel 6: inrichtingsrichtlijnen CROW voor wegen buiten de bebouwde kom



Bijlage 4

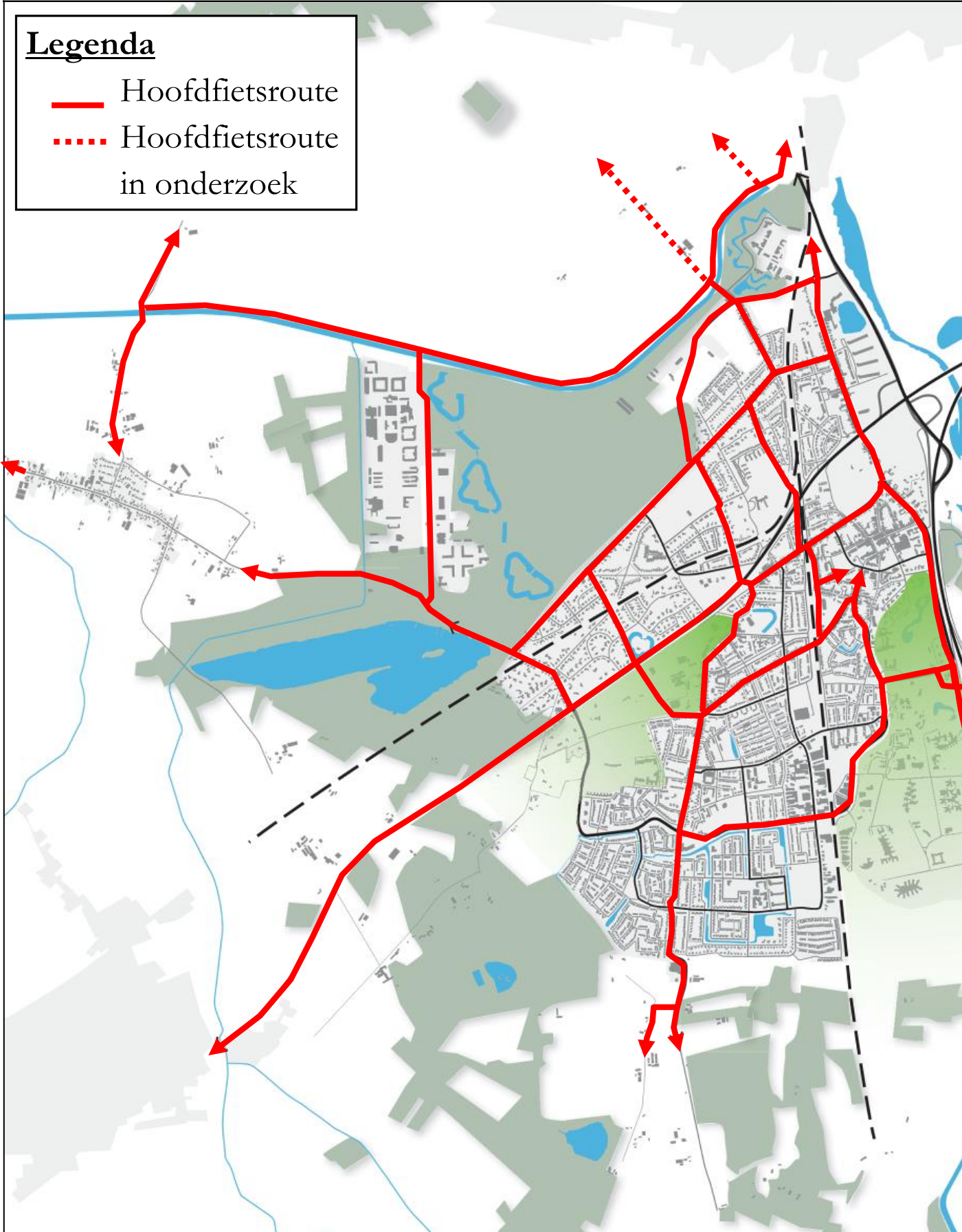
Kaartbeelden



figuur 1: herkomsten en bestemming fiets

Legenda

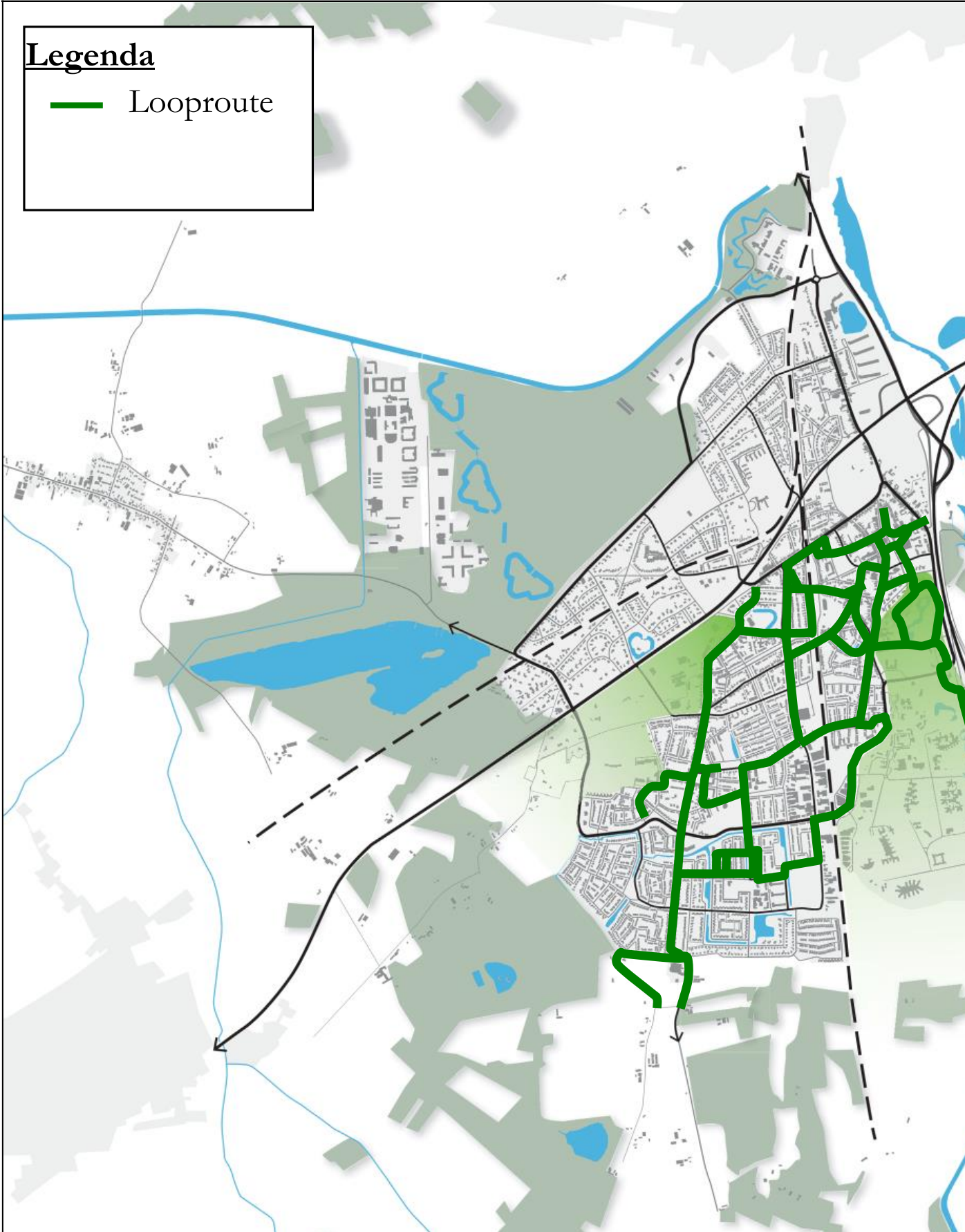
-  Hoofdfietsroute
-  Hoofdfietsroute in onderzoek



figuur 2: hoofdfietsnetwerk Vught






Legenda

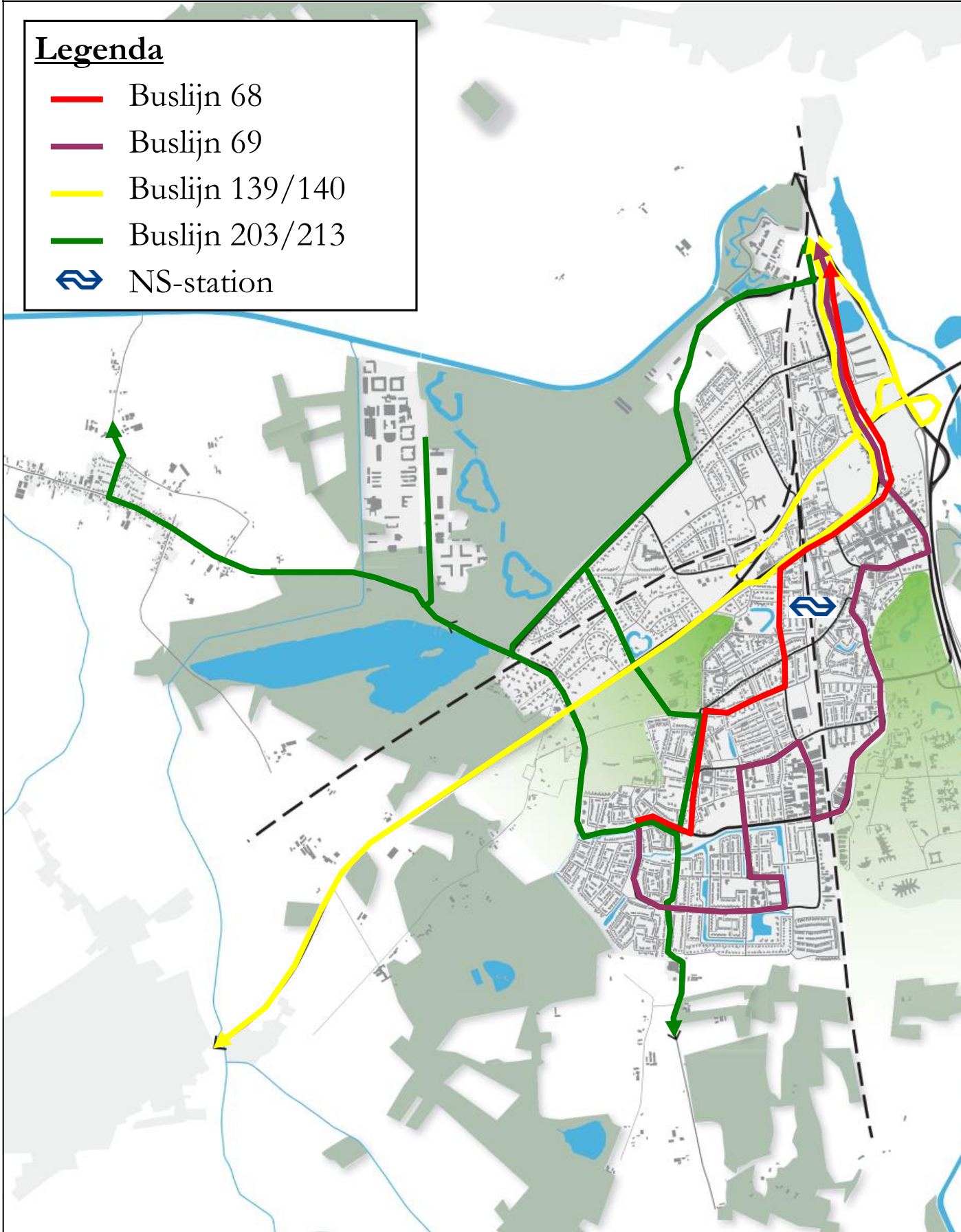
 Looproute



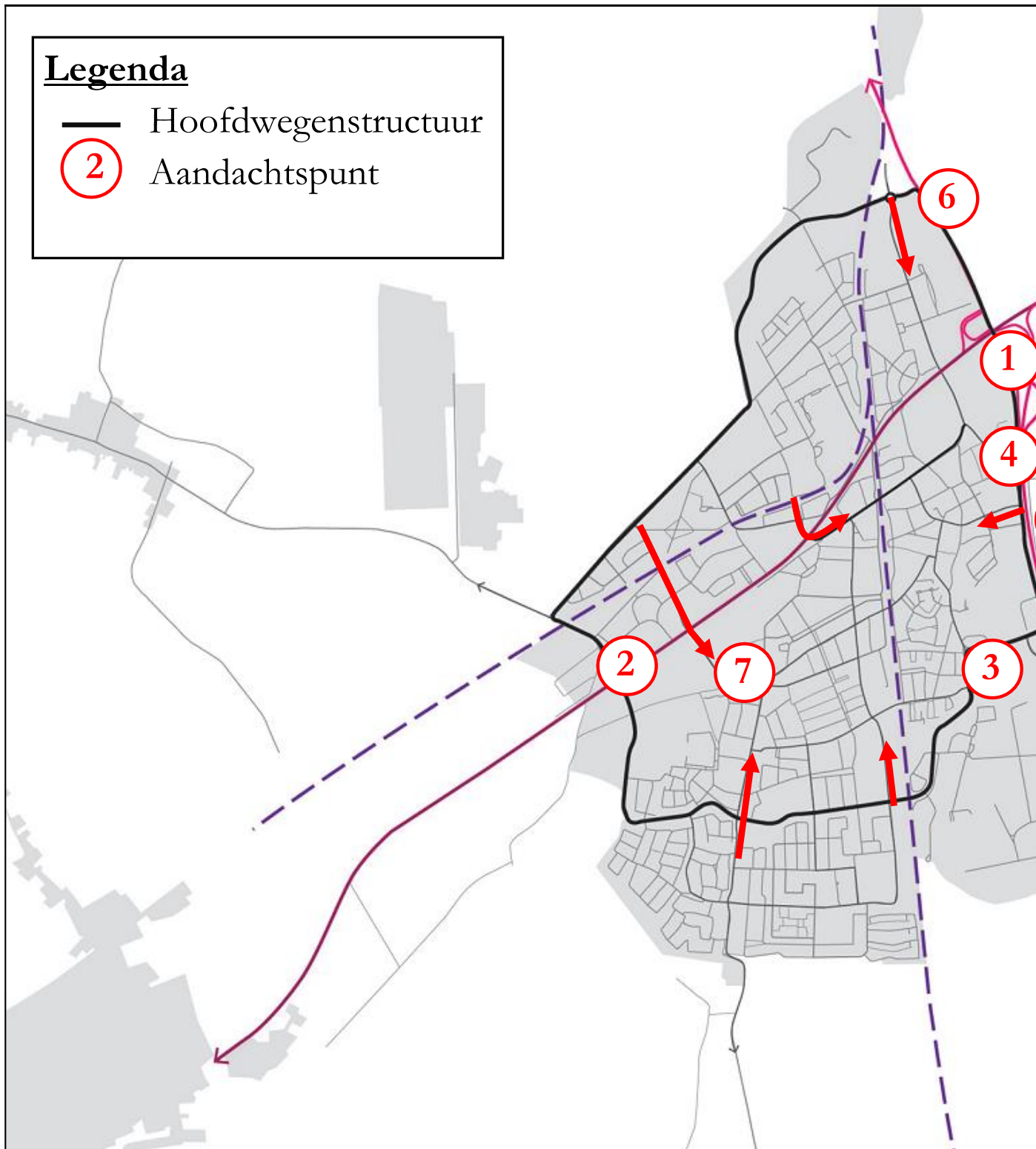
figuur 3: looproutes

Legenda

-  Buslijn 68
-  Buslijn 69
-  Buslijn 139/140
-  Buslijn 203/213
-  NS-station



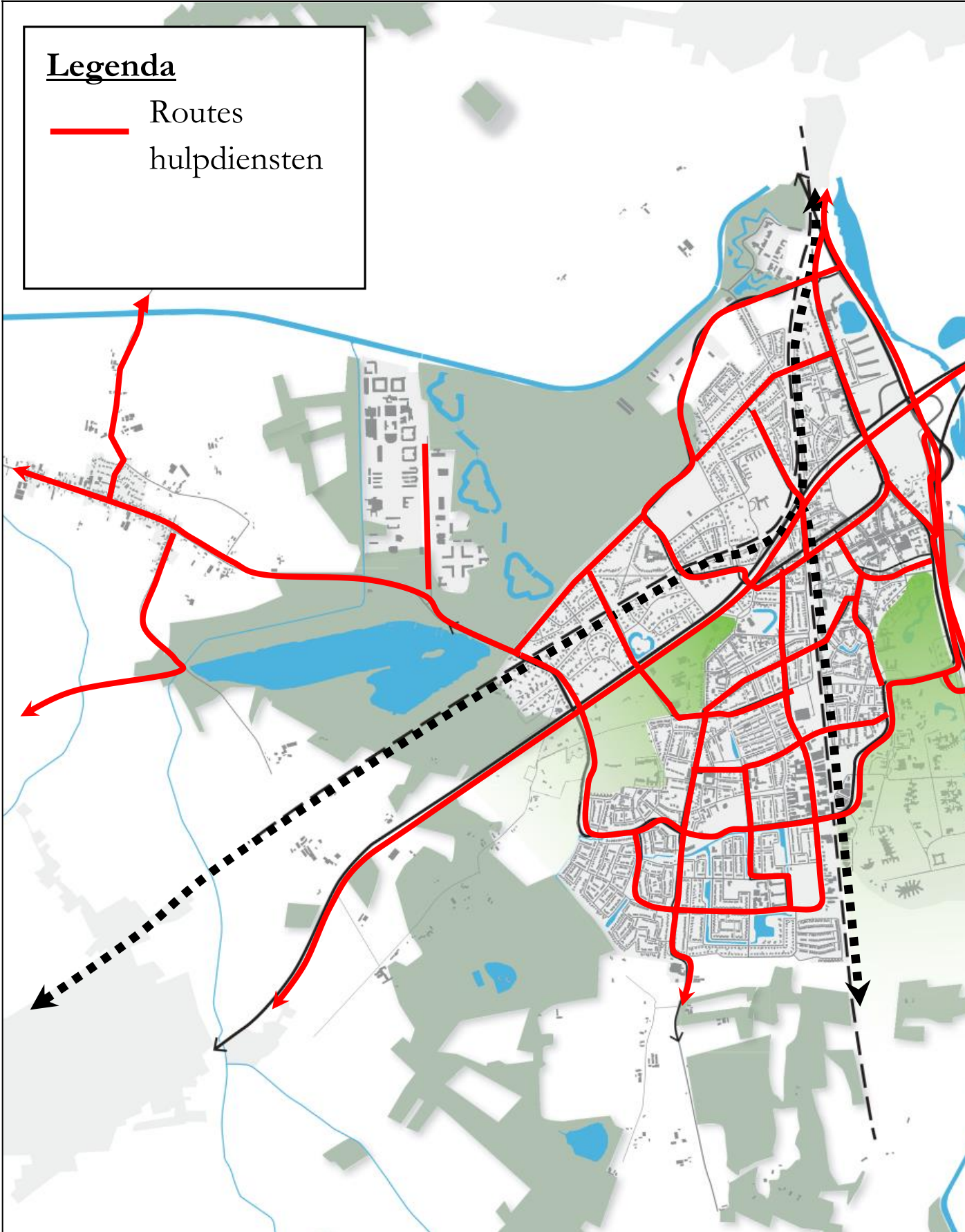
figuur 4: lijnvoering bussen



figuur 5: Hoofdwegenstructuur Vught

Legenda

-  Routes
-  hulpdiensten







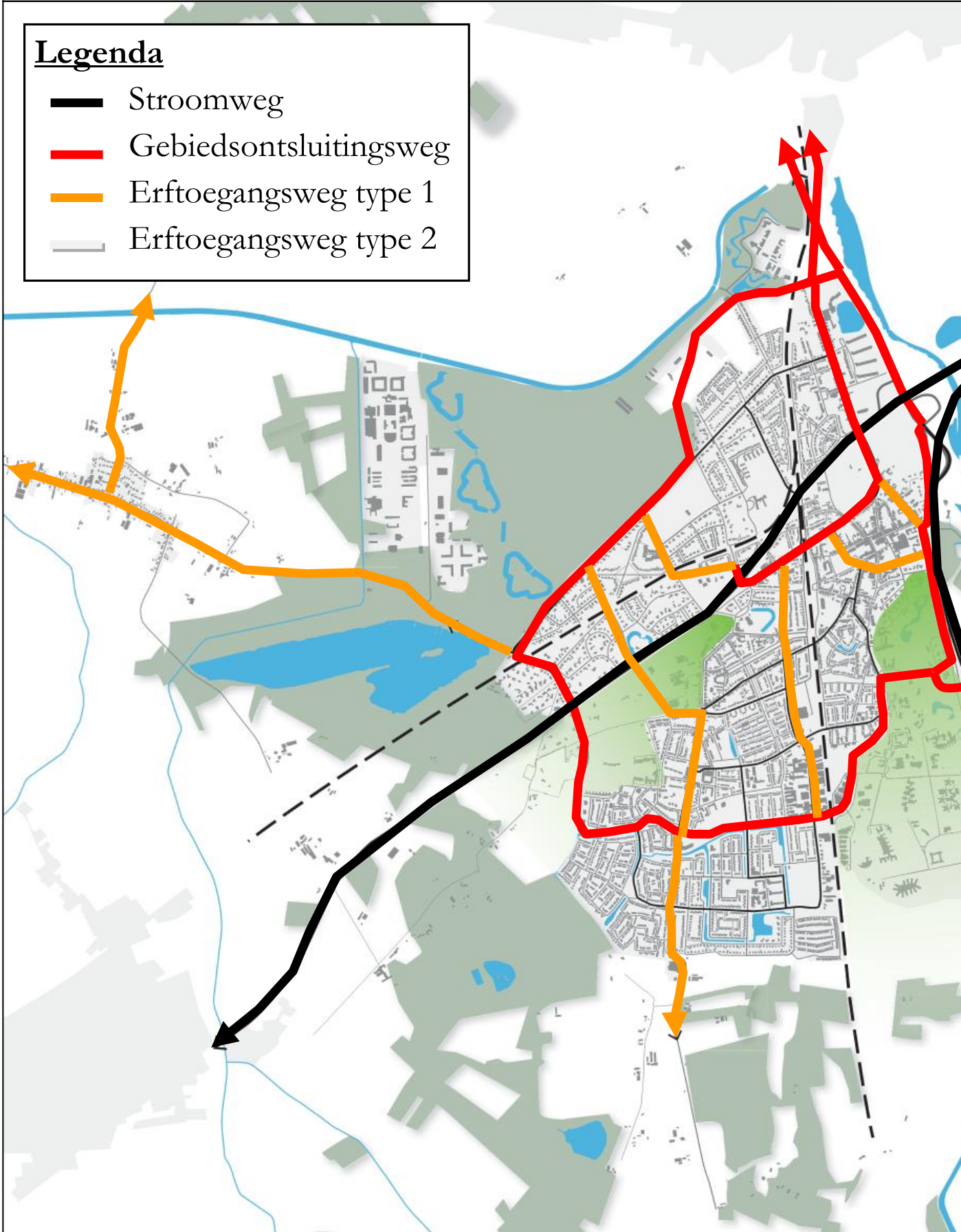
figuur 6: routes hulpdiensten



figuur 7: profiel bereikbaarheid

Legenda

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Erftoegangsweg type 1
-  Erftoegangsweg type 2



figuur 8: categorisering volgens Duurzaam Veilig

Fase 4: Uitvoerings-programma

VVP Vught 2014 – 2018

Vastgesteld
24 oktober 2013

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Fase 4: Uitvoeringsprogramma
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Vught, Afdeling Ontwikkeling, Marco Cruijssen
Projectnaam:	VVP Vught
Projectnummer:	1028
Datum:	6 augustus 2013
Vastgesteld:	24 oktober 2013
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

Bestuurssamenvatting

In voorliggend document is het uitvoeringsprogramma van het VVP Vught 2014 – 2018 beschreven. Per thema zijn één of meerdere maatregelen benoemd om het verkeersbeleid tot uitvoering te brengen. In hoofdstuk zes zijn de maatregelen uitgezet naar jaar van uitvoering en voorzien van een kostenindicatie. De maatregelen zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

Bereikbaarheid

- fiets
- voetgangers
- openbaarvervoer
- auto
- vrachtverkeer
- hulpdiensten

Leefbaarheid

- geluid en luchtkwaliteit
- externe veiligheid
- duurzaamheid
- barrièrewerking

Verkeersveiligheid

- landelijk beleid
 - provinciaal beleid
 - regionaal beleid
 - gemeentelijk beleid
 - infrastructuur
 - objectieve verkeersveiligheid
 - subjectieve verkeersveiligheid
 - ondersteunend
 - Overige beleidsuitgangspunten
- De volgorde van de thema's geeft tevens de prioritering van de werkzaamheden weer.

Kosten

De kosten per jaar variëren sterk afhankelijk van het type maatregel. Een groot deel van maatregelen en acties zijn doorlopend. Soms gaat het om een werkwijze binnen de gemeente en vraagt de maatregel geen (extra) kosten. In andere gevallen gaat het om maatregelen waarvoor reeds budget of investeringskrediet beschikbaar zijn. Ook voor die maatregelen zijn geen extra kosten opgenomen.

Een nadere toelichting en samenvatting is opgenomen in hoofdstuk zes en de tabel in bijlage 1. De betreffende tabel is hieronder nogmaals weergegeven.

Nr	Actie
BEREIKBAARHEID	
1	Realisatie Fietsnetwerk
1a	<i>Zie werkblad Fietsnetwerk</i>
2	Stimuleren fietsgebruik
3	Fietsparkeervoorzieningen
4	Bewegwijzering fiets
5	Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen
5a	<i>Knelpuntanalyse toegankelijkheidsvoorzieningen</i>
6	Verbeteren relatie Centrum-Station
7	Behouden/versterken voorzieningenniveau openbaar vervoer
8	Vergroten herkenbaarheid overstapvoorzieningen trein-bus (NS station en bushaltes)
9	Hoofdwegenstructuur: versterken en vergroten herkenbaarheid
9.1	<i>Knooppunt Vught</i>
9.2	<i>Doorstroming Vijverbosweg-Boslaan</i>
9.3	<i>Doorstroming Glorienslaan-Laagstraat</i>
9.4	<i>Kruising Grote Gent-Boxtelseweg-Taalstraat</i>
9.5	<i>Kruising Boxtelseweg-Dr. Hillenlaan</i>
9.6	<i>Postweg-Bosscheweg-Randweg 's-Hertogenbosch</i>
9.7	<i>Martinilaan - bereikbaarheid bestemmingen</i>
9.8	<i>Algemene maatregelen t.b.v. herkenbaarheid (bv. Poortconstructies, markering)</i>
9.9	<i>Bewegwijzering</i>
10	Centrum -verkeerscirculatie
11	Moleneindplein - vergroten leefbaarheid
12	Vrachtverkeer - routing hoofdwegennet
13	Hulpdiensten - structurele aandacht routing hulpdiensten
LEEFBAARHEID	
14	Hoofdwegenstructuur: analyse knelpunten geluid/luchtkwaliteit
15	Alternatieve-zuinige-milieuvriendelijke mobiliteit
16	Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer
18	Verminderen barrièrewerking
VERKEERSVEILIGHEID	
19	Maak van de Nul een punt
20	Permanente verkeerseducatie
20.1	<i>Doelgroep 0-4jaar</i>
20.2	<i>Doelgroep 4-12jaar</i>
20.3	<i>Doelgroep 12-16jaar</i>
20.4	<i>Doelgroep 19-25jaar (beginnende bestuurders)</i>
20.5	<i>Doelgroep 25-60jaar (rijbewijsbezitters)</i>
20.6	<i>Doelgroep > 60jaar (ouderen)</i>
21	Duurzaam Veilig
22	Schoolzones
23	Verkeersveiligheidsmonitor
24	Verkeersstellingen
25	Communicatie
26	Handhaving
27	Lobby
28	Monitoren uitvoeringsprogramma VVP
29	Evaluatie projecten

Inhoudsopgave

	pagina
<u>1</u> <u>Inleiding</u>	142
• 1.1	Aanleiding
142	
• 1.2	Deze rapportage
143	
<u>2</u> <u>Bereikbaarheid</u>	145
• 2.1	Langzaam verkeer – Fietsverkeer
145	
• 2.2	Langzaam verkeer - Voetgangers
147	
• 2.3	Openbaar vervoer
150	
• 2.4	Gemotoriseerd verkeer
150	
2.4.1 Autoverkeer	150
2.4.2 Vrachtverkeer	153
2.4.3 Hulpdiensten	154
<u>3</u> <u>Leefbaarheid</u>	155
• 3.1	Geluid
155	
• 3.2	Luchtkwaliteit
155	
• 3.3	Trillingen
156	
• 3.4	Externe veiligheid
156	
• 3.5	Duurzaamheid
156	
• 3.6	Barrièrewerking
157	
<u>4</u> <u>Verkeersveiligheid</u>	158
• 4.1	Landelijk beleid
158	

• 4.2	Provinciaal beleid	
158		
• 4.3	Regionaal – Gebiedsgericht aanpak (GGA)	
159		
• 4.4	Gemeentelijk beleid	
160		
4.4.1	Infrastructuur	160
4.4.2	Verkeerseducatie	160
4.4.3	Objectieve verkeersveiligheid	161
4.4.4	Subjectieve verkeersveiligheid.	161
<u>5</u>	<u>Ondersteunende maatregelen en acties</u>	162
• 5.1	Overige maatregelen	
163		
<u>6</u>	<u>Uitvoeringsprogramma en Financiën</u>	165
• 6.1	Uitvoeringsprogramma per jaar	
165		
• 6.2	Programmabegroting Verkeer	
169		

Inleiding

Aanleiding

In februari 2008 is door de gemeenteraad van de gemeente Vught het Verkeer- en Vervoerplan (VVP) 2009 – 2015 vastgesteld. In de verdere toelichting wordt dit vigerende plan het VVP 2009 genoemd.

Het VVP 2009 is in nauwe samenwerking met de Raad, het college en belanghebbende partijen tot stand gekomen. Het VVP 2009 geeft de visie weer op het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/thema.

In de praktijk blijkt dat het plan een aantal tegenstellingen kent. Dit uit zich voornamelijk bij herinrichtingen van wegen. Vooral de thema's auto en fiets conflicteren. In het VVP 2009 zijn die conflicten niet onderkend en zijn er geen keuzes gemaakt. Ook vanuit het thema openbaar vervoer worden knelpunten ervaren. Dit zijn vooral (fysieke) inpassingproblemen in de openbare ruimte maar ook het ontbreken van de relatie trein-bus. .

Naast de tegenstellingen bij de uitwerking van maatregelen is er sprake van voortschrijdend inzicht. Op het gebied van rijksinfrastructuur zijn stappen gezet die (beleidsmatig) een plaats moeten krijgen. Tevens is gebleken dat een aantal inhoudelijke zaken een plek in het verkeersbeleid moeten krijgen. Het gaat hierbij om:

De landelijke CROW-richtlijn Basiskennmerken Wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen (publicatie 315).

Het Regionale Fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch.

Ontwikkelingen ten aanzien van het centrum van Vught.

Structuurvisie⁸.

Ontwikkelingen Rijksinfrastructuur.

Er is behoefte aan een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en, dat waar nodig, duidelijke keuzes maakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/ trajecten binnen de gemeentegrenzen. Normaliter gaat een plan zeker 5 tot 10 jaar mee, afhankelijk van de gehanteerde planhorizon. Omdat het VVP 2009 nog vrij "jong" is, wordt het bestaande plan niet geheel herschreven, maar op een aantal onderwerpen geoptimaliseerd of aangepast. Omdat het proces van de actualisatie toekomstgericht is opgesteld, wordt de looptijd van het VVP aangepast naar de periode 2014-2018.

⁸ Bij het schrijven van dit maatregelenpakket heeft de Structuurvisie een conceptstatus.

Fasering

Het VVP wordt geactualiseerd in 5 fasen:

Fase 1: Inventarisatie

Fase 2: Visie

Fase 3: Beleids- en structuurplan

Fase 4: Uitvoeringsprogramma

Fase 5: Rapportage

Deze rapportage

Dit document beschrijft de vierde fase van de actualisatie van het VVP, het uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma vloeit voort uit fase 3: Beleids- en structuurplan. De maatregelen uit het uitvoeringsprogramma zijn daarom op dezelfde uniforme wijze onderverdeeld.

Bereikbaarheid, met onderscheid naar:

langzaam verkeer (voetgangers en fietsverkeer)

gemotoriseerd verkeer

openbaar vervoer

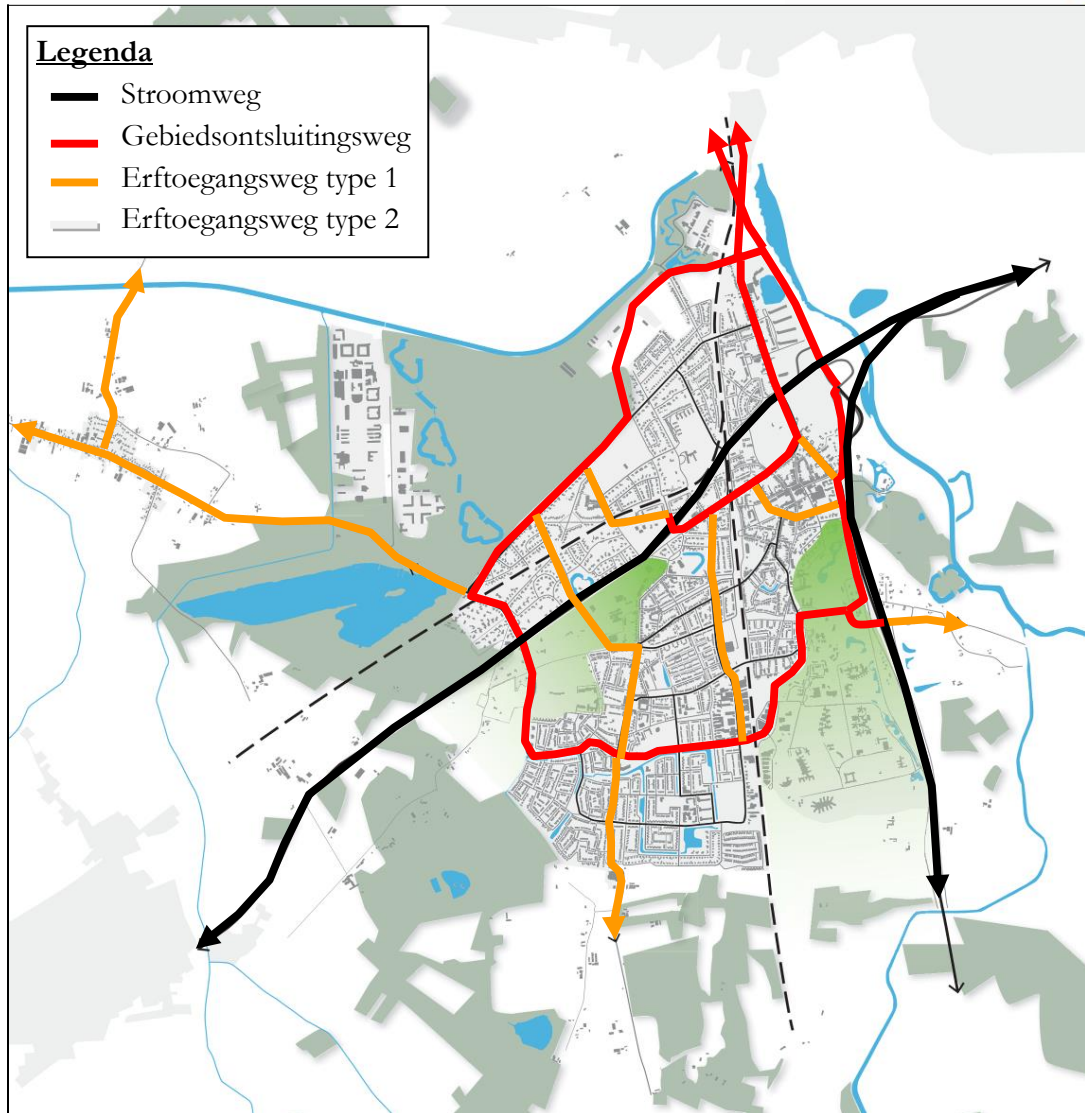
Leefbaarheid.

Verkeersveiligheid

Het uitvoeringsprogramma sluit af met een integrale en geprioriteerde aanpak. De onderverdeling van de thema's is leidend voor de prioritering.

Categorisering

Basis voor het verkeersbeleid en eindresultaat uit het beleids- en structuurplan is de categorisering van het wegennet. Deze is weergegeven in figuur 19.



figuur 20: categorisering volgens Duurzaam Veilig

Leeswijzer

De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn per thema uitgewerkt. Hoofdstuk twee gaat in op het thema bereikbaarheid. De thema's leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn opgenomen in hoofdstukken drie en vier. Hierna zijn in hoofdstuk vijf de ondersteunende maatregelen en acties toegelicht. De rapportage sluit in hoofdstuk zes af met de uitvoeringsplanning en de financiële paragraaf.

Bereikbaarheid

Net als in Fase 3: Beleids- en Structuurplan is voor het uitvoeringsprogramma binnen het thema bereikbaarheid ook onderscheid gemaakt naar:
langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers)
openbaar vervoer
gemotoriseerd verkeer (autoverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten).

Beleidsmatig is deze onderverdeling eveneens een prioritering. Per thema zijn de maatregelen benoemd en vervolgens uitgewerkt. De nummers van de maatregelen verwijzen naar het totaaloverzicht in bijlage 1.

Langzaam verkeer – Fietsverkeer

Maatregelen langzaam verkeer – fietsverkeer:

- 0 Realisatie hoogwaardig fietsnetwerk
- 1 Bevorderen fietsgebruik
- 2 Fietsparkeervoorzieningen
- 3 Fietsbewegwijzering.

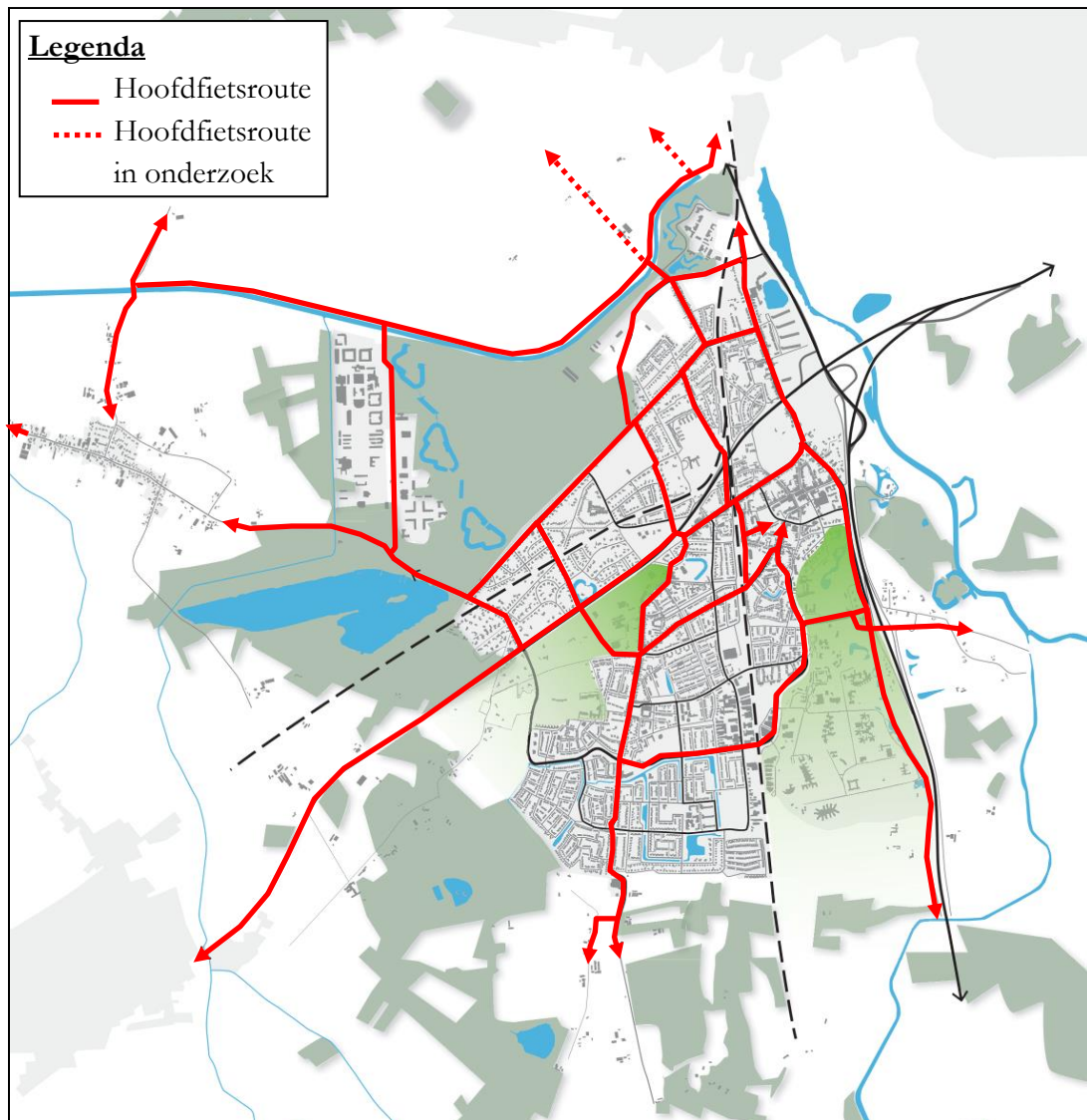
1 Realisatie hoogwaardig fietsnetwerk

Het fietsnetwerk kent alleen nog ‘hoofd fietsroutes’ en is opgebouwd aan de hand van het leggen van relaties tussen ‘gebieden, danwel herkomst en bestemming’. Dit is doorvertaald naar het netwerk uit figuur 13. Een hoofd fietsroute is gedefinieerd als:

De routes van het hoofd routen netwerk moeten voldoen aan de kwaliteitseisen uit het regionale fietsplan. Basisuitgangspunten daarbij zijn (vrijliggende) fietsvoorzieningen in gesloten verharding, bij voorkeur (rood) asfalt⁹ waarbij fietsverkeer (ook binnen verblijfsgebieden) in de voorrang zit.

⁹ Rekening houdend met kabels en leidingen.

In bijlage 2 is in tabelvorm een totaaloverzicht opgenomen van het fietsnetwerk. Het overzicht biedt (in alfabetische volgorde) een totaalbeeld van alle schakels van het fietsnetwerk en de gewenste dan wel potentiële maatregel van die schakel. Indien er geen maatregelen noodzakelijk zijn, dan is dit ook als zodanig aangegeven. Schakels waar geen maatregelen noodzakelijk zijn, zijn schakels die al voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen, schakels die de afgelopen 5 jaar opnieuw ingericht zijn en/of schakels waar vanuit ruimtelijk oogpunt geen maatregelen wenselijk zijn¹⁰.



figuur 21: hoofdfietsnetwerk Vught

¹⁰ Schakels waar vanuit ruimtelijk oogpunt geen maatregelen wenselijk zijn, liggen uitsluitend aan de Postweg waar de parallelstructuur is voorzien van elementenverharding.

In het beleids- en structuurplan is een prioritering aangegeven voor de aanpak van fietsroutes. De gemeente stelt het hoofdfietsnetwerk boven recreatieve routes. Binnen het hoofdfietsnetwerk gaat de realisatie van ontbrekende fietsverbindingen voor op het opwaarderen van bestaande verbindingen, waarbij schoolroutes weer voor de overige routes gaan. Het college zet in op stimuleren van het fietsgebruik en wil graag de ontbrekende kwaliteitseisen realiseren.

Aanpassingen worden zo veel als mogelijk doorgevoerd door werk met werk te maken binnen riool- of wegonderhoud. Bovenstaande wordt jaarlijks bij het opstellen van het meerjaren onderhoudsprogramma openbare ruimte (MOR) als uitgangspunt gehanteerd. Jaarlijks wordt tevens beoordeeld of (extra) financiële middelen beschikbaar zijn, of beschikbaar gesteld kunnen worden ten behoeve van een versnelde aanpak van het fietsnetwerk. Bij het schrijven van dit uitvoeringsprogramma is dit echter niet aan de orde en daarom ook niet als zodanig opgenomen.

2 Stimuleren fietsgebruik

Het stimuleren van het fietsgebruik vindt tweeledig plaats. Allereerst door realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk en bijbehorende fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast stimuleert de gemeente het fietsgebruik in communicatieve zin. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5, communicatie.

3 Fietsparkeren

Voor het aantal fietsparkeervoorziening gaat de gemeente uit van het Parkeerbeleid, de parkeernota 2013-2022 en de CROW-normen. In het Parkeerbeleidsplan is dit reeds verankerd en zijn financiële middelen beschikbaar gesteld voor met name de ontwikkelingen in en het centrum en bij openbaar vervoervoorzieningen (bushaltes). Binnen het centrum herinrichtingsplan wordt een fietsparkeerplan opgesteld. Daarnaast wordt vanuit het parkeerbeleid een inventarisatie gemaakt van de openbaar vervoervoorzieningen waar fietsparkeren wenselijk/noodzakelijk is.

Aanvullend op het Parkeerbeleidsplan is de maatregel opgenomen om naast het centrum en de openbaar vervoervoorzieningen ook een fietsparkeerplan op te stellen voor overige openbare en fietsaantrekkelijke voorzieningen zoals sportverenigingen, theater, e.d.

4 Fietsbewegwijzering

Een goede fietsbewegwijzering draagt bij aan eenduidige en herkenbare fietsroutes en tevens aan het stimuleren van fietsgebruik. Om die reden stelt de gemeente een fietsbewegwijzeringsplan op. Uitgangspunt is om, op het hoofdfietsnetwerk bestemmingen te bewegwijzeren en daarvoor de standaard (ANWB) rood-witte fietsbewegwijzering te hanteren.

Langzaam verkeer - Voetgangers

Maatregelen Langzaam verkeer - voetgangers

- 4 Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen
 - A. Knelpuntanalyse
- 5 Verbeteren relatie Station – Centrum

5 Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen.

De gemeente Vught heeft een hoog zorg-karakter. Om die reden is de toegankelijkheid van de openbare ruimte belangrijk.

5a Knelpuntanalyse

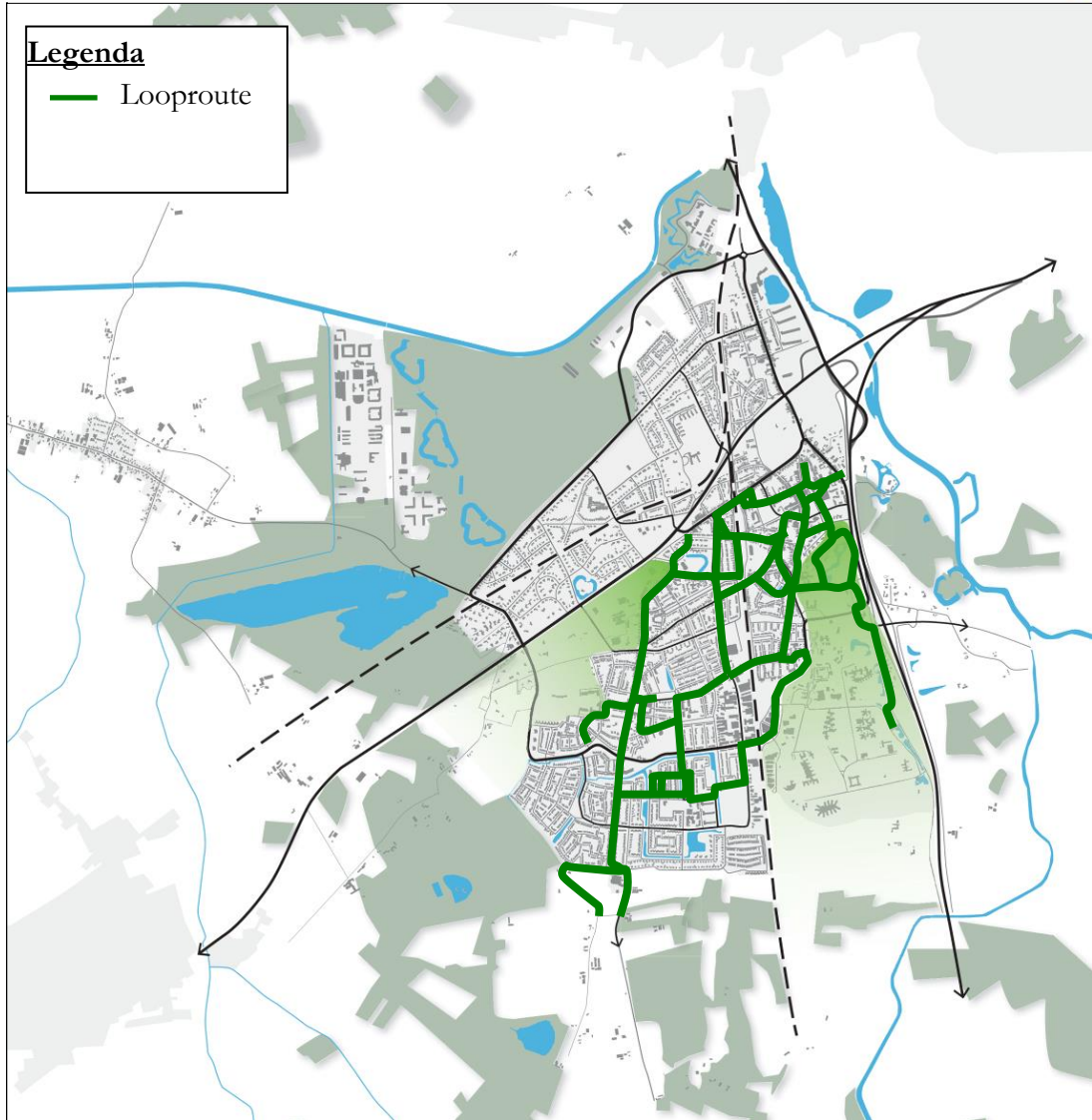
Vanuit het Verkeer en Vervoerplan 2009 is niet specifiek bekend waar zich eventuele toegankelijkheidsknelpunten bevinden. Om die reden is in dit VVP een knelpuntanalyse als maatregel opgenomen. In overleg met de werkgroep Toegankelijkheid vindt deze analyse plaats. Basis van de analyse is het overzicht van de looproutes uit figuur 3. Uit de analyse wordt een maatregelenoverzicht opgesteld. Deze maatregelen worden uitgevoerd door werk-met-werk te maken bij onderhoud van weg en/of riool.

6 Verbinding station en centrum

Vanuit diverse plannen, waaronder de Structuurvisie, het centrumplan, maar ook het VVP is het wenselijk de (ruimtelijke) relatie tussen het centrum en het station te verbeteren. In de huidige situatie is de Prins Bernhardlaan aangewezen als verbinding tussen het station en het centrum. Gelet op alle ontwikkelingen rondom (met name) het programma hoogfrequent spoor (PHS) wordt de versterking van de relatie station-centrum gefaseerd uitgevoerd.

De eerste aanzet voor het versterken en zichtbaar maken van de verbinding tussen station en centrum vindt plaats in het project St. Elisabethstraat en omgeving (gepland in 2014). Deze maatregelen betreft met name een verkeerskundige invulling.

De definitieve, meer ruimtelijke georiënteerde, uitvoering is mede afhankelijk van de ontwikkelingen rondom het spoor en de aanpassingen aan de infrastructuur die daar uit voort komen. Voor de looptijd van dit VVP spelen die ontwikkelingen nog niet. Hiervoor zijn derhalve geen maatregelen en/of kosten benoemd.



figuur 22: looproutes

Openbaar vervoer

Maatregelen openbaar vervoer

- 6 Behouden dan wel versterken huidige voorzieningenniveau Openbaar vervoer
- 7 Vergroten herkenbaarheid overstapvoorzieningen Trein-Bus.

7 Behouden dan wel versterken voorzieningenniveau Openbaar Vervoer.

Het uitgangspunt bij het openbaar vervoer is het handhaven van het huidige voorzieningenniveau van de bus binnen de gemeente en op belangrijke relaties binnen de regio. Hiervoor is het belangrijk dat concentraties van voorzieningen en activiteiten zoals winkelcentra, zorgcentra, werklocaties en recreatie ontsloten zijn door openbaar vervoer.

De gemeente is niet leidend in het bieden van Openbaar Vervoer. In hoofdstuk 5 is daarom aangegeven dat de gemeente blijft participeren in (regionale) overleggen over dit onderwerp, om aandacht hiervoor te blijven vragen.

8 Vergroten herkenbaarheid overstapvoorzieningen Trein-Bus.

Er is geen directe busverbinding van en naar NS-station Vught. Wel zijn er in de directe nabijheid, op loopafstand een tweetal bushaltes aanwezig. Deze bushaltes zijn echter vanuit het station niet direct zichtbaar. Het is daarom wenselijk de relatie tussen het treinstation en deze bushaltes te vergroten. Uitgangspunt is om dit te doen middels een verwijssysteem en eventueel een informatievoorziening (lijnvoering/dienstregeling) op het station.

Gemotoriseerd verkeer

Bij gemotoriseerd verkeer wordt onderscheid gemaakt naar autoverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten.

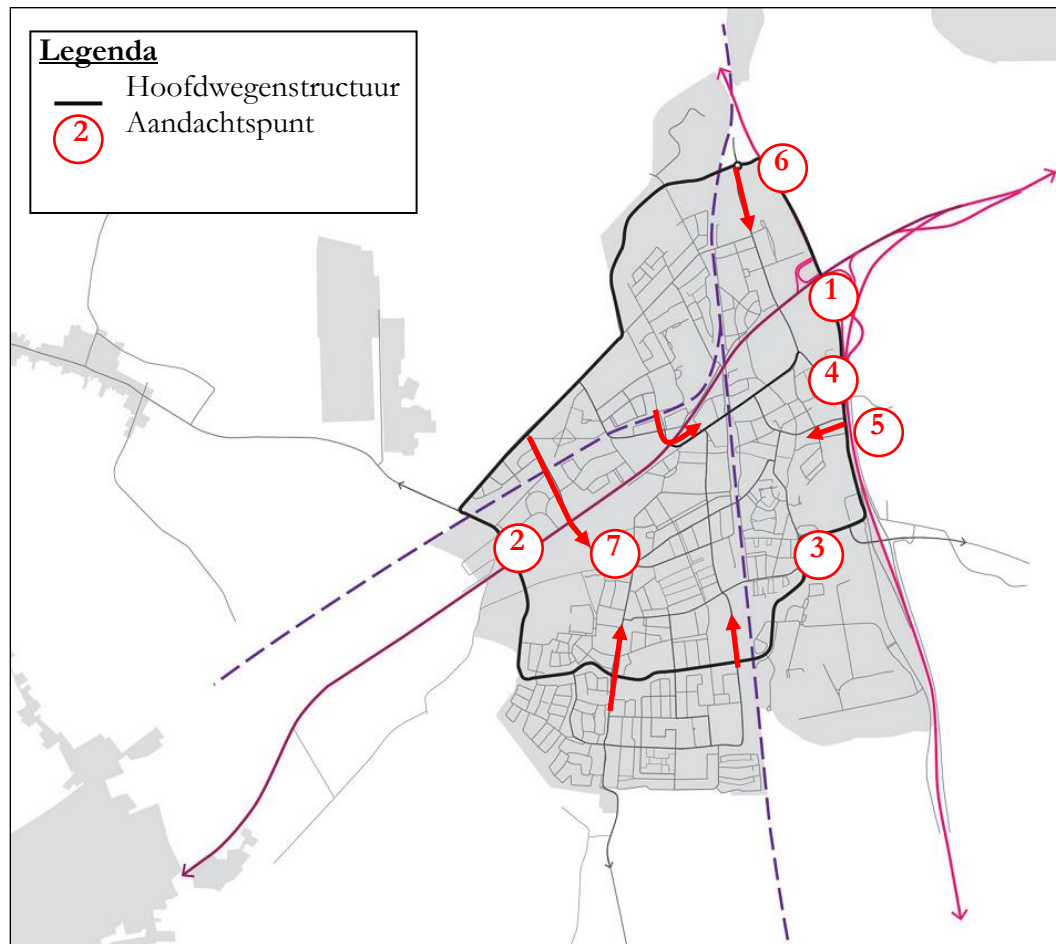
1.1.1 Autoverkeer

Maatregelen autoverkeer

- 8 Vergroten en versterken herkenbaarheid hoofdwegenstructuur
 - 9.1 Knooppunt Vught
 - 9.2 Vijverbosweg – Boslaan
 - 9.3 Glorieuxlaan – Laagstraat
 - 9.4 Kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat
 - 9.5 Kruising Boxtelseweg – Dr. Hillenlaan
 - 9.6 Postweg – Bosscheweg – Randweg 's-Hertogenbosch
 - 9.7 Martinilaan – bereikbaarheid bestemmingen
 - 9.8 Algemene maatregelen t.b.v. herkenbaarheid (poortconstructies, markering)
 - 9.9 Bewegwijzering
- 9 Centrum – verkeerscirculatie

9 Vergroten en versterken herkenbaarheid Hoofdwegenstructuur

In Fase 3, het beleids- en structuurplan is ingezet op een gedegen interne bereikbaarheid, gestuurd door de ontwikkelingen van de rijksinfrastructuur. Voor Vught is dit vertaald in een hoofdwegenstructuur, zie *figuur 6*.



figuur 23: hoofdwegenstructuur Vught

Voor een goede interne bereikbaarheid en een goed functionerende hoofdwegenstructuur zijn zeven locaties benoemd waar maatregelen wenselijk zijn:

1. Knooppunt Vught

Voor een succesvolle aanhaking van Vught op het hoofdwegenet is herinrichting van het knooppunt nodig, met extra in- en uitvoegstroken en kortsluitingen tussen de afslag Vught en de Grote Gent. Deze maatregel betreft een lange termijn maatregel en lift mee in de ontwikkelingen van de Rijksinfrastructuur.

2. Vijverbosweg – Boslaan

Naast de aansluiting van Vught op de hoofdwegenet is dit ook een schakel in de gemeentelijke hoofdwegenstructuur. Belangrijk voor Vught is dat zowel de aansluiting op de N65, als de relatie Vijverbosweg – Boslaan v.v. goed wordt ingericht en blijft doorstromen. Deze maatregel betreft een lange termijn maatregel en aanpassing van de aansluiting lift mee in de uitwerking van de ontwikkelingen van de Rijksinfrastructuur.

3. Glorieuxlaan – Laagstraat

De aanpassingen aan dit tracé hebben raakvlakken met de ontwikkelingen van de Rijksinfrastructuur. Op termijn is capaciteitsvergroting nodig. Deze maatregel betreft een lange termijn maatregel en speelt derhalve nog niet binnen de looptijd van de VVP.

4. Kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat

De doorgaande route wordt aangepast en volgt de hoofdwegenstructuur Grote Gent – Boxtelseweg. De Taalstraat sluit als erftoegangsweg op de route Grote Gent – Boxtelseweg aan en is daarmee van ondergeschikt belang. De uitvoering van deze maatregel is beoogd binnen de looptijd van het VVP echter de financiële middelen hiertoe zijn vooralsnog niet beschikbaar. Streven is om binnen de kadernota de beoogde financiële middelen beschikbaar gesteld te krijgen. Om die reden is deze maatregel vooralsnog als lange termijn maatregel opgenomen.

5. Kruising Boxtelseweg – Dr. Hillenlaan

Hiervoor geldt hetzelfde als maatregel d: om de hoofdwegenstructuur te benadrukken volgt ook op dit kruispunt de hoofdroute naar de Boxtelseweg. De Dr. Hillenlaan sluit als erftoegangsweg op de route Boxtelseweg aan en is daarmee van ondergeschikt belang. De uitvoering van deze maatregel is beoogd binnen de looptijd van het VVP echter de financiële middelen hiertoe zijn vooralsnog niet beschikbaar. Streven is om binnen de kadernota de beoogde financiële middelen beschikbaar gesteld te krijgen. Om die reden is deze maatregel vooralsnog als lange termijn maatregel opgenomen.

6. Aansluiting Postweg – Bosscheweg – Randweg 's-Hertogenbosch

Met eventueel toekomstige capaciteitsuitbreiding van de rotonde dient meer aandacht naar de fiets uit te gaan. De locatie wordt in overleg met de regio opgepakt, waarschijnlijk pas na de looptijd van de VVP.

7. Bestemmingen Martinilaan

Belangrijk aandachtspunt is de bereikbaarheid van de bestemmingen vanaf het rijkswegennet. Deze maatregel betreft een lange termijn maatregel en lift in de uitwerking van de ontwikkelingen van de Rijksinfrastructuur.

8. Algemene maatregelen herkenbaarheid

Maatregelen die bijdragen aan de herkenbaarheid van wegen zijn het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken (markering), het realiseren van poortconstructies op overgangen van 30 naar 50km/h wegen en bewegwijzering.

In 2011 en 2012 zijn alle 50km/h wegen binnen Vught voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken, te weten een dubbele as markering.

Op de toegangen tot de verblijfsgebieden (met name binnen de bebouwde kom) zijn duidelijke poortconstructies noodzakelijk. Die geven de overgang van de maximum snelheid aan. Bij voorkeur worden deze uitgevoerd als in-/uitritconstructie. Indien een uitritconstructie (verkeers-)technisch niet mogelijk/wenselijk is, dan worden de overgangen minimaal voorzien van een zonemarkering met bijbehorende bebording met snelheidsaanduiding. Deze maatregel betreft een doorlopende actie binnen weg- en rioolonderhoud.

9. Bewegwijzering

Aanvullende maatregel in het herkenbaar maken van de hoofdwegenstructuur is het afstemmen van de bewegwijzering op deze routes. De gemeente stelt hiervoor een bewegwijzeringsplan op waarbij aangesloten wordt bij de bestaande ANWB-bewegwijzering¹¹.

10 Centrum - verkeerscirculatie

Uitwerking van maatregelen in het kader van het centrumplan maakt geen onderdeel uit van het VVP, maar zijn opgenomen in het centrum herinrichtingsplan (CHIP).

11 Moleneindplein – vergroten leefbaarheid

Om de wens te kunnen realiseren om de leefbaarheid van het Moleneindplein te vergroten, is nader onderzoek nodig. Dit onderzoek heeft naast een verkeerskundig karakter ook een groot ruimtelijk karakter. Eventuele ruimtelijke ontwikkelingen zijn echter nog niet bekend. Om die reden vindt dit onderzoek niet plaats binnen de looptijd van dit VVP maar blijft deze maatregelen een aandachtspunt voor de lange termijn.

1.1.2 Vrachtverkeer

Maatregel vrachtverkeer

11 Routing hoofdwegennet

¹¹ De nationale bewegwijzeringsdienst verzorgt in Vught de bewegwijzering op basis van een overeenkomst tussen de Vught en de ANWB (overeenkomst 04-08-1992)

12 Routing hoofdwegennet

Het sturen van vrachtverkeer over het hoofdwegennet lift mee in de projecten voor de Rijksinfrastructuur. Bestemmingen in Vught zijn bereikbaar via de hoofdwegenstructuur.

In 2013 vindt onderzoek plaats naar de routing van het vrachtverkeer op het hoofdwegennet en de relatie met het spoorviaduct N65 en het onderliggend wegennet. Vooruitlopend op de uitkomst van dit onderzoek, raamt de gemeente € 25.000,- om eventuele aanvullende maatregelen te realiseren. Voorlopig gaat het daarbij nu alleen nog om het aanpassen van het kruispunt Rembrandtlaan – Pieter Breughellaan.

1.1.3 Hulpdiensten

Maatregel hulpdiensten

12 Structurele aandacht voor routing hulpdiensten

13 Aandacht voor routing hulpdiensten.

Om hulpdiensten snel en veilig te kunnen laten rijden, houdt de gemeente rekening met het aantal en type snelheidsremmende voorzieningen op de hulpdienstenroutes. Deze maatregel betreft een doorlopende actie binnen weg- en rioolonderhoud.

Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid is onderverdeeld in de volgende aspecten:

geluid
luchtkwaliteit
trillingen
externe veiligheid
duurzaamheid
barrièrewerking

Geluid

Maatregel geluid

13 Knelpuntanalyse geluid en luchtkwaliteit

12 Knelpuntanalyse

Naast het geluid afkomstig van de aanwezige rijksinfrastructuur bewaakt de gemeente ook op het lokale wegennet de wettelijke bepalingen qua geluid. Een nadere analyse van de hoofdwegenstructuur en anderszins (bestaande) knelpunten is wenselijk om eventuele geluidgerelateerde maatregelen in beeld te brengen. Deze analyse richt zich naast geluid ook op luchtkwaliteit. De gemeente beschikt daarvoor over een verkeersmilieukaart (zie ook luchtkwaliteit).

Om aandacht te krijgen voor de geluidshinder die de inwoners van Vught ervaren, zet de gemeente verder in op een sterke lobby bij hogere overheden, zie hiervoor ook hoofdstuk 5.

Luchtkwaliteit

Maatregel luchtkwaliteit

14 Alternatieve, zuinige, milieuvriendelijke mobiliteit

15 Alternatieve, zuinige, milieuvriendelijke mobiliteit

De gemeente heeft zelf relatief weinig invloed om de hoeveelheid fijnstof in de lucht terug te dringen. In het kader van luchtkwaliteit zet de gemeente op het volgende in:

Zuinige, milieuvriendelijke voertuigen in het gemeentelijke wagenpark.

Deelname in een proef voor rijden op groen gas.

Stimulering van gebruik van de fiets.

Toetsing van ontwikkelingen door middel van de verkeersmilieukaart.

Tevens zet Vught in op lobby richting het rijk, om de problemen in Vught te blijven benoemen en te zoeken naar oplossingen/maatregelen.

Trillingen

Er is vanuit de gemeente aandacht voor eventuele trillingshinder. Er zijn geen (preventieve) maatregelen nodig om het beleid uit te voeren. Dit onderdeel betreft een doorlopende actie binnen weg- en rioolonderhoud. Voor dit onderdeel wordt geen specifieke maatregel opgesteld.

Externe veiligheid

Maatregel externe veiligheid

15 Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen

16 Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen

Concrete maatregelen bij het thema externe veiligheid bestaan uit:

Toetsing aan de hand van visie Externe Veiligheid 2012-2014

Er is aandacht voor (extra) verkeersbewegingen en vrachtverkeer bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Ontwikkelingen die vrachtverkeer genereren worden zo dicht mogelijk bij het hoofdwegennet gerealiseerd.

Toetsing vindt plaats aan de hand van het bepalen van de productie/attractie van verkeer en of dit op de omliggende wegen kan worden afgewikkeld. CROW publicatie 317 is hiervoor de richtlijn.

Verkeersveiligheidseffecten van ontwikkelingen worden ingeschat in de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen. Bekende meldingen worden meegenomen als maatregelen nodig zijn worden deze vanuit de ontwikkeling gerealiseerd.

Duurzaamheid

Maatregel duurzaamheid

16 Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer

17 Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer

In het kader van duurzaamheid verleent de gemeente Vught medewerking aan de realisatie van laadpalen voor elektrische fietsen en auto's. Deze maatregel betreft een structurele aanpak. Overige maatregelen in het kader van Duurzaamheid zoals bijv. het inzetten van zuinige voertuigen, zijn of worden vanuit milieubeleid ingezet. Vanuit dit VVP is hier geen specifieke maatregel aan gekoppeld.

Barrièrewerking

Maatregel Barrièrewerking

17 Verminderen barrièrewerking

18 Verminderen barrièrewerking

Vught voert ter vermindering van de barrièrewerking als gevolg van de vele spoor- en rijkswegen een actieve lobby bij de hogere overheden (zie hoofdstuk 5). Vught trekt daarbij op met de regio om de Vughtse en de regionale belangen te behartigen. Belangrijkste uitgangspunt is om zowel de fysieke als de visuele barrièrewerking zoveel als mogelijk terug te dringen dan wel te beperken.

Verkeersveiligheid

Binnen het thema Verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt naar landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het gemeentelijke beleid is weer verder onderverdeeld naar infrastructuur, verkeerseducatie en objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

Landelijk beleid

Maatregel landelijk beleid

Inzet op Duurzaam Veilig, conform het landelijke beleid. Leidt niet tot apart acties

Provinciaal beleid

Maatregel provinciaal beleid

18 Maak van de nul een punt

19 Maak van de nul een punt

De gemeente Vught sluit zich aan bij de provinciale actie en maatregelen vanuit 'maak van de nul een punt'. Binnen dit project is de volgende doelgroepenbenadering opgenomen:

fietsers (2013)

ouderen (2014)

jonge bestuurders (2015)

Deze maatregel betreft met name een regionale inzet (zie ook paragraaf 4,3)

Regionaal – Gebiedsgericht aanpak (GGA)

Maatregel regionaal – Gebiedsgerichte aanpak (GGA)

19 Permanente Verkeerseducatie voor alle doelgroepen

20 Permanente Verkeerseducatie

Regionaal wordt gestreefd naar samenwerking in de aanpak van mensgerichte maatregelen, door projecten ‘op te schalen’ van gemeente naar regio. De GGA-regio heeft hiervoor een regionale campagnekalender opgesteld. Doel is alle PVE-doelgroepen te benaderen met regionale projecten. Gemeente Vught sluit op deze regionale campagnekalender aan en levert een (financiële) bijdrage aan projecten voor alle gemeenten in de regio. Met de inzet hierop is direct ook de maatregel benoemd om te blijven participeren in de regionale overleggen.

Voor de uitvoering van projecten wordt ingezet op samenwerking met derden en het maatschappelijk middenkader. De gemeente stimuleert en ondersteunt initiatieven voor maatregelen en stuurt aan op regionale inzet. Dit gebeurt door de initiatiefnemers hierover te informeren en in de regio aandacht voor de projecten te vragen.

De gemeente zet in op regionale projecten vanuit de PVE-aanpak. Met inzet van het budget voor de regionale aanpak worden de volgende gemeente projecten gecontinueerd:

BVL

BROEM

landelijk verkeersexamen

fietsverlichtingsactie

e-biketraining

Aanvullend (binnen hetzelfde budget) worden in samenwerking met het maatschappelijk middenkader projecten voor alle doelgroepen benoemd en daar waar mogelijk regionaal georganiseerd. Voorwaarde is dat de acties in Vught worden aangeboden. PVE kent de volgende doelgroepen:

0 – 4 jaar

4 – 12 jaar

12 – 16 jaar

16 – 25 jaar (met onderscheid naar 16 – 17 jarigen)

25 – 60 jaar

60 jaar en ouder

Vooral de doelgroepen in het midden van het spectrum worden traditioneel minder bediend, omdat deze minder makkelijk benaderbaar zijn. Vanuit de Toolkit PVE van het KpVV worden projecten geselecteerd waaraan het maatschappelijk middenkader een bijdrage kan en wil leveren. Daarnaast wordt in samenwerking met de werkgroep Toegankelijkheid een plan uitgewerkt voor verkeerseducatie voor de zorgdoelgroepen (blinden en slechtzienden).

Gemeentelijk beleid

Op basis van het landelijke en provinciale beleid richt het gemeentelijke beleid qua verkeersveiligheid zich op de volgende aspecten

infrastructuur

verkeerseducatie

objectieve verkeersveiligheid

subjectieve verkeersveiligheid

1.1.4 Infrastructuur

Maatregelen infrastructuur

20 Duurzaam Veilig

21 Schoolzones

21 Duurzaam Veilig

De gemeente blijft structureel inzetten op het concept Duurzaam Veilig. Een en ander vindt plaats binnen weg- en rioolonderhoudswerkzaamheden. De markering volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken en toepassing van snelheidsremmende maatregelen zijn hiervan voorbeelden.

22 Schoolzones

Vanuit verkeersveiligheid is er specifieke aandacht voor schoolzones. Door deze eenduidig in te richten weet iedereen dat een school(omgeving) wordt genaderd. De gemeente hanteert daarbij een sobere aanpak middels zonemarkering cf. het CROW en eventueel bebording. In samenwerking met de (BVL) scholen wordt op basis van verkeerseducatie ook aandacht besteed aan de school-thuisroutes. Zie hiervoor ook paragraaf 4.4.2.

1.1.5 Verkeerseducatie

Naast de infrastructurele component wordt de komende jaren steeds meer ingezet op educatie, communicatie en handhaving. In Vught is er speciale aandacht voor fietsers. Aansluitend op de landelijke en provinciale trend doet de gemeente een beroep op de eigen verantwoordelijkheid. Een nadere uitwerking van de verkeerseducatie is opgenomen in paragraaf 0, omdat hoofdzakelijk wordt ingezet op de regionale aanpak.

1.1.6 Objectieve verkeersveiligheid

Maatregel objectieve verkeersveiligheid

22 Verkeersveiligheidsmonitor

23 Verkeerstellingen

23 Verkeersveiligheidsmonitor

In het kader van monitoring van de verkeersveiligheid voert de gemeente tweejaarlijks een verkeersveiligheidsmonitor uit. Hierbij wordt gekeken of de landelijke doelstelling qua verkeersveiligheid gehaald wordt. Tevens wordt gekeken naar onveilige locaties en bij ongevallen betrokken doelgroepen.

24 Verkeerstellingen

Bij objectieve verkeersveiligheid hanteert de gemeente een tweetal meetinstrumenten, de verkeersveiligheidsmonitor (zie paragraaf 4.1) en verkeerstellingen uit het jaarlijkse verkeerstellprogramma.

Als aanvulling op de tweejaarlijkse verkeersveiligheidsmonitor voert de gemeente jaarlijks een verkeerstellprogramma uit. Binnen dit programma worden (op basis van roulatie) jaarlijks een twintigtal locaties structureel in beeld gebracht qua snelheid en intensiteit.

1.1.7 Subjectieve verkeersveiligheid.

Voor de aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid is geen specifieke maatregel opgesteld. De aanpak vindt plaats door de in het VVP benoemde verkeersveiligheidsmaatregelen uit te voeren. Tevens heeft de gemeente aandacht voor klachten en meldingen over verkeersveiligheid.

In de communicatie rondom klachten en meldingen worden een beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de burgers onderling. De maatregel bestaat er verder uit dat wanneer een klacht inhoudelijk vaker voor komt, hier op de website en de gemeentepagina aandacht aan wordt besteed en op dezelfde wijze een beroep wordt gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de burgers. Dit lift mee in de algemene werkzaamheden en vraagt geen extra budget.

Ondersteunende maatregelen en acties

De maatregelen genoemd in dit hoofdstuk zijn aanvullend en/of ondersteunend aan de eerdere maatregelen en bestaan uit communicatie, handhaving, samenwerking en lobby en evaluatie en monitoring.

Maatregelen ondersteunende maatregelen en acties

24 Communicatie

25 Handhaving

26 Samenwerking en Lobby

27 Evaluatie en monitoring

25 Communicatie

Algemene communicatie.

Algemene communicatie betreft met name een toelichting op de werkwijze van de gemeente. Het gaat vooral om communicatie over algemene verkeersinhoudelijke onderwerpen via de gemeentelijke website en gemeentepagina in huis-aan-huisblad van Vught, Het Klaverblad.

Directe communicatie

Binnen projecten, acties of anderszins verkeersgerelateerde vraagstukken, communiceert de gemeente direct met belanghebbenden, in de vorm van bewonersavonden, inspraak- of inloopavonden, ter inzage legging, nieuwsbrieven of bijvoorbeeld social media (zie ook samenwerking en lobby). Streven is om zowel voorafgaand aan een project, maar ook achteraf met bewoners het gesprek aan te gaan. De maatregel bestaat dus uit een voortraject bij projecten en uit evaluatie en monitoring.

26 Handhaving

Er wordt een periodiek overleg gepland met politie en BOA, over de handhaving. De aandacht gaat uit naar verkeersveiligheid, snelheid en klachten en meldingen. Parkeren wordt meegenomen onder verwijzing naar het parkeerbeleid en de parkeernota.

27 Samenwerking en lobby

Gemeentelijke samenwerking

Jaarlijks vindt tweemaal overleg plaats met het Verkeersplatform (met daarin partijen als de Fietsersbond, Rover en werkgroep Toegankelijkheid). Dit overleg wordt in ieder geval voortgezet. Daar waar nodig vindt overleg plaats met bijvoorbeeld het MKB en het centrummanagement. Zoals eerder aangegeven, vindt bij projecten overleg met burgers plaats.

In het kader van samenwerking wordt ingezet op actie en maatregelen samen met het maatschappelijke middenkader, door de stichting Divers/Welzijn Vught (financieel) te ondersteunen. Uren drukken dan niet op het ambtelijke apparaat en de acties vinden wel doorgang.

Regionale samenwerking

Daar waar projecten gemeentegrens overschrijdend zijn, zoekt de gemeente de samenwerking met de betrokken partijen. Daarbij valt te denken aan aangrenzende gemeenten, de provincie maar ook Rijkswaterstaat en/of Prorail daar waar het gaat om Rijksinfrastructuur.

Lobby-projecten

Belangrijke inzet is de realisatie van de Vughtse visie ten aanzien van de rijksinfrastructuur. Hier gaat de hoogste prioriteit en meeste aandacht naar uit. Belangrijke partijen daarbij zijn Provincie, Rijkswaterstaat, (diverse) Ministerie(s) en/of politieke partijen. Deze lobby wordt de komende jaren op alle niveaus (ambtelijk en bestuurlijk) voortgezet.

28 Evaluatie en monitoring

Om de ontwikkeling van het verkeersbeleid de komende jaren te kunnen monitoren en het effect van acties te kunnen evalueren, worden acties uitgezet en maatregelen benoemd. de volgende maatregelen getroffen:

Jaarlijks telprogramma.

Tweejaarlijks monitoring stand van zaken uitvoeringsprogramma.

evaluatie en monitoring van (grote) projecten, om leerervaringen op te doen en mee te nemen in nieuwe projecten.

Betrekken van belanghebbenden in (grootschalige) projecten in de voorbereiding en bij de evaluatie.

Overige maatregelen

Het beleid zoals geformuleerd in werkdocument 3 brengt een diversiteit aan maatregelen met zich mee. Deze maatregelen zijn in dit document opgenomen. Gedurende de looptijd van het VVP kan het wenselijk zijn om maatregelen te treffen die ontstaan op basis van vraagstukken/klachten uit de samenleving, gesignaleerde knelpunten uit verkeersveiligheid monitor/verkeerstellingen, ruimtelijke ontwikkelingen en/of bestuurlijke wensen ed.

Concreet zijn een tweetal praktische voorbeelden van bovenstaande te noemen:

Plan Eikenheuvel; deze ruimtelijke ontwikkeling speelt reeds geruime tijd maar bij het schrijven van werkdocument 3 en dit uitvoeringsprogramma was onvoldoende bekend welke maatregelen er in dit plan terug gaan komen. Het is echter wel aannemelijk dat er uit dit plan verkeersgerelateerde maatregelen voortvloeien.

Nader onderzoek parallelstructuur Kruishoeweweg-N65: dit onderzoek is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt opgestart na vaststelling van werkdocument 3. Dit onderzoek is daarbij beleidsmatig niet concreet benoemd maar heeft wel een hoog verkeerskarakter met bijbehorende maatregelen.

Het Verkeer en Vervoerplan biedt, op basis van de gestelde beleidsuitgangspunten de vrijheid om gedurende de looptijd bovenstaande maatregelen alsnog toe te voegen. Daarbij wordt, zoals te doen gebruikelijk een prioritering gesteld vanuit de beschikbare financiën en capaciteit.

Uitvoeringsprogramma en Financiën

Uitvoeringsprogramma per jaar

In voorgaande hoofdstukken zijn alle maatregelen puntsgewijs per thema/onderdeel beschreven. In dit hoofdstuk worden alle maatregelen schematisch per jaar weergegeven. Input hiervoor is het Actieplan uit bijlage 1.

2014		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen	€ 3.000
4	Bewegwijzering fiets	€ 20.000
6	Verbeteren realisatie Centrum – Station	€ 0,00
8	Vergroten herkenbaarheid overstap trein – bus	€ 1.000
10	Centrum, verkeerscirculatie	€ 2.500
12	Vrachtverkeer, routing hoofdwegennet	€ 25.000
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
20.1	Doelgroep 0-4 jaar (Nijntje tegels)	€ 2.500
22	Schoolzones	€ 3.000
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 62.000

2015		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen, aanvullend op parkeerbeleidsplan	€ 3.000
9i	Bewegwijzering	€ 5.000
10	Centrum – v erkeerscirculatie	€ 2.500
14	Hoofdwegenstructuur: Analyse knelpunten geluid/luchtkwaliteit	€ 5.000
17	Realiseren / faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
20.1	Doelgroep 0-4jaar	€ 2.500
22	Schoolzone	€ 3.000
	Totaal	€ 23.000

2016		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen, aanvullend op parkeerbeleidsplan	€ 3.000
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 8.000

2017		
Nr.	Maatregel	Kosten
5a	Knelpuntanalyse toegankelijkheidsvoorzieningen	€ 1.000
	Totaal	€ 1.000

2018		
Nr.	Maatregel	Kosten
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 3.500

Doorlopende (jaarlijkse) maatregelen		
Nr.	Maatregel	Kosten VVP
1	Realisatie fietsnetwerk	€ 7.000.000
2	Stimuleren fietsgebruik	€ 0,00
5	Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen	€ 0,00
7	Behouden/versterken voorzieningenniveau openbaar vervoer	€ 0,00
9h	Algemene maatregelen t.b.v. herkenbaarheid	€ 0,00
13	Hulpdiensten – aandacht voor routing	€ 0,00
15	Alternatieve-zuinige-milieuvriendelijke mobiliteit	€ 0,00
16	Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen	€ 0,00
18	Verminderen barrièrewerking.	€ 0,00
20	Maak van de nul een punt	€ 0,00
20.2	Doelgroep 4-12jaar	€ 25.000
20.3	Doelgroep 12-16jaar	€ 2.500
20.4	Doelgroep 19-25jaar (beginnende bestuurders)	€ 20.000
20.5	Doelgroep 25-60jaar (rijbewijsbezitters)	€ 2.500
20.6	Doelgroep > 60jaar (ouderen)	€ 5.000
21	Duurzaam Veilig	€ 0,00
24	Verkeerstellingen	€ 17.500
25	Communicatie	€ 1.000
26	Handhaving	€ 0,00
27	Lobby	€ 0,00
29	Evaluatie projecten	€ 10.000
	Totaal (excl. Fietsnetwerk)	€ 83.500

Lange termijn maatregelen		
Nr.	Maatregel	Kosten VVP
9a	Knooppunt Vught	PM
9b	Doorstroming Vijverbosweg-Boslaan	PM
9c	Doorstroming Glorieuxlaan-Laagstraat	PM
9d/e	Traject/kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat / Traject/kruising Boxtelseweg – Dr. Hillenlaan	€ 568.000 ¹²
9f	Postweg-Boscheweg-Randweg 's-Hertogenbosch	PM
9g	Martinilaan – bereikbaarheid bestemmingen	PM
11	Moleneindplein – vergroten leefbaarheid	PM
	Totaal	PM

Het VVP 2014-2018 is gebaseerd op een realistisch en haalbaar ambitieniveau. Dit beleid past bij het schaalniveau van de gemeente Vught, zowel financieel als capaciteitstechnisch gezien.

Het overgrote deel van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma zijn binnen de bestaande capaciteit en financiën (huidige exploitatie en/of investeringsbudgetten vanuit het MOR) te realiseren. Om uitvoering te geven aan het VVP 2014-2018 zijn voor de komende jaren de volgende uitgaven geraamd.

TOTAAL	OVERZICHT	EXPLOITATIE	INVESTERING
<i>Jaar</i>	<i>Totaal/jaar</i>	<i>Totaal exploitatie</i>	<i>Totaal investering</i>
2014	€ 62.000	€ 3.500	€ 58.500
2015	€ 23.000	€ 7.500	€ 15.500
2016	€ 11.000	€ 0,00	€ 11.000
2017	€ 1.000	€ 1.000	€ 0,00
2018	€ 3.000	€ 0,00	€ 3.000
Doorlopend	€ 83.500	€ 73.500	€ 10.000
Lange termijn	€ PM	€ PM	€ PM

In bovenstaand overzicht ontbreken de financiële middelen voor de realisatie/aanpak van het fietsnetwerk. Het realiseren van ontbrekende schakels en/of het op het gewenste kwaliteitsniveau brengen van het fietsnetwerk, is binnen de looptijd van het VVP niet realiseerbaar. Het huidige investeringsbudget á € 200.000,00 vanuit het meerjaren onderhoudsprogramma openbare ruimte (MOR) is hiervoor niet toereikend.

¹² Kostenraming op basis van MOR kostencalculatie.

Indien een versnelde realisatie gewenst is, dan zijn aanvullende financiële middelen noodzakelijk. Een eerste raming laat zien dat hiermee een extra investering van € 7.000.000,-¹³ mee is gemoeid. Ondanks het ambitie niveau om fietsgebruik te stimuleren is er ook het besef dat de gemeente op dit moment financieel weinig tot geen mogelijkheden heeft om extra te investeren.

Ondanks bovenstaande constatering heeft de gemeente in de periode 2009-2012 laten zien fors te investeren in weg- en riolonderhoud. Binnen deze onderhoudswerkzaamheden zijn een groot aantal fietsrelaties als zodanig ingericht conform de kwaliteitseisen.

Programmabegroting Verkeer

Ten behoeve van het financiële beleid van de gemeente, wordt in ieder beleidsplan een financiële toelichting gegeven, een en ander afgestemd op de programmabegroting. In deze paragraaf zijn daarom de kaders voor de financiële paragraaf opgenomen. Dit zijn (gemeentelijke) kaders, ontwikkelingen en doelstellingen die de gemeente met het VVP wil bereiken.

Gemeentelijke kaders

Verkeer en Vervoerplan 2014-2018
CROW-richtlijnen
Regionaal Fietsplan GGA 's-Hertogenbosch
Centrum herinrichtingsplan (CHIP)
Structuurvisie centrum
Structuurvisie Vught
Ontwikkelingen rijksinfrastructuur
Visie hoofdwegenstructuur

Deze plannen grijpen op elkaar in, wat betekent dat de financiering en uitvoering van maatregelen op elkaar afgestemd wordt. Dit is een doorlopend proces dat jaarlijks plaatsvindt bij het opstellen van de kadernota/begroting. De beoogde lange termijn maatregelen worden, indien van toepassing, ook via de kadernota ingebracht.

Ontwikkelingen

In tegenstelling tot het Verkeer en Vervoerplan 2009 maakt het Verkeer en Vervoerplan 2014 – 2018 duidelijke keuzes tussen de diverse thema's. Daarbij wordt strategisch en toekomst gericht ingezet op een duurzame verkeersstructuur waarbij alle modaliteiten aandacht krijgen. Hieronder volgt een korte omschrijving van de meest relevante ontwikkelingen zoals deze ook zijn opgenomen in de programmabegroting 2014. Indien nodig is de tekst van de programmabegroting aangepast aan de actualiteit.

¹³ Dit bedrag betreft een globale raming van de kosten van realisatie van het volledige fietsnetwerk (vooruitlopend op weg- en riolonderhoud) waarbij ontbrekende schakels worden aangelegd en waarbij alle overige relaties ingericht worden conform de gestelde kwaliteitseisen.

Verkeer en Vervoerplan

De ontwikkelingen rondom Verkeer en Vervoer zijn vervat in de diverse werkdocumenten die in het kader van deze actualisatie zijn geschreven.

Kernbegrippen in het Verkeer- en Vervoersplan (VVP) zijn bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Extra aandacht gaat uit naar (de verdiepte ligging van) de N65 en het spoor. Voorrang van de fietser op hoofdfietsroutes is uitgangspunt van ons beleid en is leidend voor de inrichting. De actualisatie van het VVP leidt tot wijzigingen in de hoofdstructuur van het wegennet van Vught en heeft invloed op het regionaal verkeersmodel en de verkeersmilieukaart.

Rijksinfrastructuur

Vught wil een volwaardige partner zijn bij de ontwikkeling van de rijksinfrastructuren (A2, N65, spoorlijnen) en treedt actief op naar Rijk, Provincie en beheerders. Het doel van Vught is mee te werken aan een vlotte en veilige verkeersdoorstroming, die een zo min mogelijk nadelig effect heeft op de Vughtse leefbaarheid in de breedste zin. We willen de sociale cohesie versterken door de oversteekbaarheid te verbeteren en de doorsnijdingen te verminderen.

Het Ministerie heeft € 55 miljoen toegezegd voor verbeteringen aan de N65 op voorwaarde dat de regio € 45 miljoen voor haar rekening neemt. Aan deze voorwaarde is in 2012 voldaan. Op grond daarvan is een formele Verkenning N65 gestart in 2013. De Verkenning zal maximaal twee jaar in beslag nemen en leidt tot definitieve planvorming en uitvoering. De gemeente Vught zal daaraan een actieve en intensieve bijdrage leveren. Voor de uitvoering heeft Vught een bedrag van circa € 10 miljoen gereserveerd.

Daarnaast zal Vught participeren in het project Gebiedsontwikkeling N65 van de Provincie Noord Brabant. Dit project leidt tot een structuurvisie op het gebied rondom de N65 waarin we ook invulling geven aan het aspect duurzaam veilig.

Het programma PHS (hoogfrequent spoor) van de rijksoverheid is in de planuitvoeringsfase beland. Mede door de inspanningen van bewonersorganisaties en de gemeente Vught is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de MilieuEffectRapportage - MER een variant opgenomen waarbij de mogelijkheid wordt onderzocht om het spoor onder de N65 door te leiden. Bij de uitwerking van de varianten en voor de afstemming met andere partijen en plannen vervult Vught een zeer actieve rol, wat overigens ook van ons wordt verlangd. Het programma PHS leidt in de periode tot 2016 tot besluitvorming en komt in 2016 tot uitvoering.

Verkeersregelinstallatie

In 2013 is een bestek voor de verkeersregelinstallaties opgesteld, waarin de installaties worden aangepast. Uit deze vervangingsinvestering is tevens een beheerplan opgesteld. Aan de hand van de uitkomsten van het beheerplan worden de consequenties in beeld gebracht en waar nodig in de kadernota 2015 verwerkt.

Centrum herinrichtingsplan

In 2013 is invulling gegeven aan het centrum herinrichtingsplan. Met een centrale parkeergarage in het westelijke deel van het centrum en een gewijzigde verkeerscirculatie in het centrum, vindt er op het gebied van verkeer een groot aantal wijzigingen plaats. Vooralsnog is het uitgangspunt om de bij de uitvoering de bestaande budgetten voor het CHIP en het beheer en onderhoud van weg en riool in te zetten.

Wat willen we bereiken?

De ruimtelijke ambitie is om de (rijksinfrastructurele) barrières sterk te verminderen en daarmee een betere infrastructuurverbinding tussen de komdelen te bewerkstelligen. Hierdoor zijn alle voorzieningen vanuit heel Vught op een veilige en leefbare manier bereikbaar en neemt ook de leefbaarheid van de gemeente belangrijk toe. Daarnaast is de doorstroming van het doorgaande verkeer (auto en trein) gebaat bij toekomstvaste oplossingen, zoals ongelijkvloerse aanleg (verdiept of in tunnels)

Vught krijgt een verkeer- en vervoersysteem dat ook op de lange termijn enerzijds een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving en anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen waarborgt via gepaste vervoerwijzen. Hierin komen de landelijke en provinciale beleidsuitgangspunten terug, dat mobiliteit mag (groeien) binnen een juiste balans van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur.

Effectindicatoren ¹⁴	Streefcijfers				
	2014	2015	2016	2017	2018
Tevredenheid over bereikbaarheid buurt met auto	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6
Tevredenheid over parkeren gemeente	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Tevredenheid over openbaar vervoer gemeente	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Tevredenheid over wegen en fietspaden	7,0	7,1	7,2	7,3	7,4
Prestatie-indicatoren	Streefcijfers				
Aantal scholen dat meedoet aan Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL)	8 st.	8 st.	8 st.	8 st.	8 st.

Wat gaan we doen?

Activiteiten	Toelichting	Periode
Bovenstaande doelstellingen en uitgangspunten zijn voor de	Hiermee krijgt u voor de periode 2013-2018 inzicht in de	2014-2018

¹⁴ Ontleend aan benchmark “waar staat je gemeente”

periode van dit beleidsplan (2014-2018) benoemd in de hoofdstukken 2 t/m 5	activiteiten die u van ons kunt verwachten. Jaarlijks verwerken wij de voorgenomen activiteiten in de programmabegroting
--	--

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Actieplan

Bijlage 2: Totaaloverzicht fietsnetwerk

Bijlage 1

Actieplan

TOTAALOVERZICHT ACTIEPLAN			
Nr	Actie	€ (globale raming)	Jaar van uitvoering
BEREIKBAARHEID			
1	Realisatie Fietsnetwerk	€ 7.014.000	Doorlopend
1a	<i>Zie werkblad Fietsnetwerk</i>		
2	Stimuleren fietsgebruik	€ 0	Doorlopend
3	Fietsparkeervoorzieningen	€ 3.000	2014-2015-2016
4	Bewegwijzering fiets	€ 20.000	2015
5	Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen	€ 1.000	Doorlopend
5a	<i>Knelpuntanalyse toegankelijkheidsvoorzieningen</i>	€ 1.000	2014
6	Verbeteren relatie Centrum-Station	€ 0	2014
7	Behouden/versterken voorzieningenniveau openbaar vervoer	€ 0	Doorlopend
8	Vergroten herkenbaarheid overstapvoorzieningen trein-bus (NS station en bushaltes)	€ 1.000	2014
9	Hoofdwegenstructuur: versterken en vergroten herkenbaarheid	€ 573.000	Doorlopend
9.1	<i>Knooppunt Vught</i>	€ 0	Lange termijn
9.2	<i>Doorstroming Vijverbosweg-Boslaan</i>	€ 0	Lange termijn
9.3	<i>Doorstroming Glorieuslaan-Laagstraat</i>	€ 0	Lange termijn
9.4	<i>Kruising Grote Gent-Boxtelseweg-Taalstraat</i>	€ 568.000	Lange termijn
9.5	<i>Kruising Boxtelseweg-Dr. Hillenlaan</i>	zie D	Lange termijn
9.6	<i>Postweg-Boscheweg-Randweg 's-Hertogenbosch</i>	€ 0	Lange termijn
9.7	<i>Martinilaan - bereikbaarheid bestemmingen</i>	€ 0	Lange termijn
9.8	<i>Algemene maatregelen t.b.v. herkenbaarheid (bv. Poortconstructies, markering)</i>	€ 0	Doorlopend
9.9	<i>Bewegwijzering</i>	€ 5.000	2015
10	Centrum -verkeerscirculatie	€ 2.500	2014/2015
11	Moleneindplein - vergroten leefbaarheid	€ 0	Lange termijn
12	Vrachtverkeer - routing hoofdwegenet	€ 25.000	2014
13	Hulpdiensten - structurele aandacht routing hulpdiensten	€ 0	Doorlopend
LEEFBAARHEID			
14	Hoofdwegenstructuur: analyse knelpunten geluid/luchtkwaliteit	€ 5.000	2015
15	Alternatieve-zuinige-milieuvriendelijke mobiliteit	€ 0	Doorlopend
16	Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen	€ 0	Doorlopend
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000	2014-2015-2016
18	Verminderen barrierewerking	€ 0	Doorlopend
VERKEERSVEILIGHEID			
19	Maak van de Nul een punt	€ 0	Doorlopend
20	Permanente verkeerseducatie	€ 57.500	Doorlopend
20.1	<i>Doelgroep 0-4jaar</i>	€ 2.500	2014-2015-2016
20.2	<i>Doelgroep 4-12jaar</i>	€ 25.000	Doorlopend
20.3	<i>Doelgroep 12-16jaar</i>	€ 2.500	Doorlopend
20.4	<i>Doelgroep 19-25jaar (beginnende bestuurders)</i>	€ 20.000	Doorlopend
20.5	<i>Doelgroep 25-60jaar (rijbewijsbezitters)</i>	€ 2.500	Doorlopend
20.6	<i>Doelgroep > 60jaar (ouderen)</i>	€ 5.000	Doorlopend
21	Duurzaam Veilig	€ 0	Doorlopend
22	Schoolzones	€ 6.000	PM
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000	2014-2016-2018
24	Verkeerstellingen	€ 17.500	Doorlopend
25	Communicatie	€ 1.000	Doorlopend
26	Handhaving	€ 0	Doorlopend
27	Lobby	€ 0	Doorlopend
28	Monitoren uitvoeringsprogramma VVP	€ 0	2015-2017
29	Evaluatie projecten	€ 10.000	Doorlopend

Bijlage 2

Totaaloverzicht fietsnetwerk

Locatie	Van	Naar	Gewenste/potentiële maatregel(en)
Aert Heymlaan	Loonsebaan	Spoor	Geen maatregelen noodzakelijk
Aert Heymlaan	Spoor	Helvoirtseweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Aloysiuslaan	Theresialaan	Mr. Loeffplein	Geen maatregelen noodzakelijk
Bergenshuizensestraat	Komgrens Vught	Esscheweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Boslaan	N65	Loonsebaan	Asfalteren fietsstroken
Boslaan	Loonsebaan	IJzeren Man	Geen maatregelen noodzakelijk
Boslaan/Pepereind	IJzeren Man	Cromvoirtse Putten	Verbreiden fietspad naar 3,50m
Bossheweg	Loonsebaan	rotonde Postweg-Randweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Boxtelseweg	Glorieuxlaan	Leeuwensteinlaan	Asfalteren fietspad
Boxtelseweg	Haldersebaan	Glorieuxlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Boxtelseweg	komgrens Vught	Haldersebaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Boxtelseweg	Dr. Hillenlaan	Maurickplein	Vrijliggend fietspad 1 zijde-2richtingen
Boxtelseweg (parallelstructuur)	Leeuwensteinlaan	Dr. Hillenlaan	Fietsstraat asfalt
Breautelaan	Loonsebaan	N65	Fietsstroken 1,50m asfalt
Deutersestraat	komgrens Cromvoirt	s-Hertogenbosch	Vrijliggend fietspad 1 zijde-2richtingen
Drongelens Kanaal	Kampdijklaan	s-Hertogenbosch	Geen maatregelen noodzakelijk
Drongelens Kanaal	Deutersestraat	Kampdijklaan	Verbreiden fietspad naar 3,50m
Esschestraat (noordzijde)	rotonde Martinilaan	Stationstraat	Geen maatregelen noodzakelijk
Esschestraat (zuidzijde)	rotonde Martinilaan	Stationstraat	Fietsstroken 1,50m asfalt
Esscheweg	Hertoglaan	Druivenkas	Asfalteren fietspad
Esscheweg	Roupe van der Voortlaan	Turfveld	Asfalteren fietspad
Esscheweg	Bergenshuizensestraat	Piacenzastraat	Geen maatregelen noodzakelijk
Esscheweg	Wolfskamerweg	rotonde martinilaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Esscheweg (oostzijde)	Piacenzastraat	Hertoglaan	Fietsstroken 1,50m asfalt
Esscheweg (parallelstructuur)	Druivenkas	Roupe van der Voortlaan	Fietsstraat asfalt
Esscheweg (parallelstructuur)	Turfveld	Wolfskamerweg	Fietsstraat asfalt
Esscheweg (westzijde)	Piacenzastraat	Hertoglaan	Asfalteren fietspad en verbreden naar 2,00m
Glorieuxlaan	Laagstraat	Haldersebaan	Geen maatregelen noodzakelijk

Glorieuxlaan	Haldersebaan	Boxtelseweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Haldersebaan	A2	Reigerbosweg	Fietsstraat asfalt
Haldersebaan	Reigerbosweg	komgrens Vught	Geen maatregelen noodzakelijk
Haldersebaan	Glorieuxlaan	A2	Vrijliggend fietspad 1 zijde- 2richtingen
Helvoirtseweg	N65	van Voorst tot Voorststraat	Geen maatregelen noodzakelijk
Helvoirtseweg	van Voorst tot Voorststraat	spoor	Geen maatregelen noodzakelijk
Helvoirtseweg	spoor	Taalstraat	Geen maatregelen noodzakelijk
JF Kennedylaan	N65	Loonsebaan	Fietsstroken 1,50m asfalt
Kampdijklaan	Loonsebaan	Postweg	Fietsstroken 1,50m asfalt
Kampdijklaan	Postweg	Drongelens Kanaal	Fietsstroken 1,50m asfalt
Laagstraat	Wolskamerweg	Parklaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Laagstraat	rotonde Parklaan	Glorieuxlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Loonsebaan	Kampdijklaan	Boscheweg	Fietsstroken 1,50m asfalt
Loonsebaan	Heiweg	Breautelaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Loonsebaan	Breautelaan	Postweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Loonsebaan	Postweg	Aert Heymlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Loonsebaan	Boslaan	Heiweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Loonsebaan (parallelstructuur)	Aert Heymlaan	Kampdijklaan	Fietsstraat asfalt
Lunettenlaan	Boslaan	Drongelens Kanaal	Vrijliggend fietspad 1 zijde- 2richtingen
Martinilaan	N65	Jagersboslaan	Asfalteren fietspad
Martinilaan	Jagersboslaan	rotonde Martinilaan	Vrijliggend fietspad 1 zijde- 2richtingen
Mr. Loeffplein	Aloysiuslaan	Pastoor van den Houtstraat	Geen maatregelen noodzakelijk
Pastoor van den Houtstraat	Mr. Loeffplein	Helvoirtseweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Pepereind	Cromvoirtse Putten	Komgrens Cromvoirt	Fietspad asfalteren
Postweg (oostzijde)	Kampdijklaan	rotonde Postweg- Randweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Postweg (oostzijde)	Loonsebaan	rotonde Poortlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Postweg (oostzijde)	rotonde Poortlaan	Kampdijklaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Postweg (westzijde)	Loonsebaan	rotonde Poortlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Postweg (westzijde)	rotonde Poortlaan	Kampdijklaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Postweg (westzijde)	Kampdijklaan	rotonde Postweg- Randweg	Geen maatregelen noodzakelijk

Prins Bernardlaan	Stationsstraat	Kapellaan	Fietsstroken 1,50m asfalt
St. Elisabethstraat	Vlasmeersestraat	Kapellaan	Fietsstroken 1,50m asfalt
St. Elisabethstraat (noordzijde)	Stationsstraat	Vlasmeersestraat	Geen maatregelen noodzakelijk
St. Elisabethstraat (zuidzijde)	Stationsstraat	Vlasmeersestraat	Fietsstroken 1,50m asfalt
St. Lambertusstraat	komgrens Cromvoirt	Nieuwkuijkseweg	Verbreden fietspad naar 2,00m
Stationsstraat	Helvoirtseweg	Prins Bernardlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Stationsstraat	Prins Bernardlaan	Esschestraat	Geen maatregelen noodzakelijk
Taalstraat	Helvoirtseweg	viaduct N65	Asfalteren fietsstroken
Taalstraat	Viaduct N65	Loonsebaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Taalstraat	Maurickplein	Helvoirtseweg	Geen maatregelen noodzakelijk
Thersialaan	rotonde Martinilaan	Aloysiuslaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Vlasmeersestraat	Laagstraat	Vliertstraat	fietsstroken 1,50m asfalt
Wolfskamerweg	Esscheweg	Brabantlaan	Geen maatregelen noodzakelijk
Wolfskamerweg	Brabantlaan	Laagstraat	Verhoogde fietsstroken (1,50-2,00m) asfalt

Fase 5 Bestuurs-samenvatting

VVP Vught 2014 – 2018

Vastgesteld
24 oktober 2013

Gemeente Vught

Colofon

Titel:	Fase 5: Bestuursamenvatting
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Vught, Afdeling Ontwikkeling, Marco Cruijssen
Projectnaam:	VVP Vught
Projectnummer:	1028
Datum:	6 augustus 2013
Vastgesteld:	24 oktober 2013
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

	pagina
<u>1</u> <u>Inleiding</u>	184
• 1.1	Aanleiding
184	
• 1.2	Deze rapportage
185	
<u>2</u> <u>Procescommunicatie</u>	186
• 2.1	Interne communicatie
186	
• 2.2	Externe communicatie/participatie
186	
<u>3</u> <u>Procesbeschrijving</u>	188
• 3.1	Fase 1. Inventarisatie
189	
• 3.2	Fase 2. Visie
189	
3.2.1 Bereikbaarheid	190
3.2.2 Leefbaarheid	190
3.2.3 Verkeersveiligheid	191
• 3.3	Fase 3. Beleids- en Structuurplan
191	
• 3.4	Fase 4. Uitvoeringsprogramma
192	
• 3.5	Fase 5. Bestuursamenvatting
193	
<u>4</u> <u>Beleidsuitgangspunten</u>	194
• 4.1	Bereikbaarheid
194	
• 4.2	Beleid Leefbaarheid
196	
• 4.3	Beleid verkeersveiligheid
196	
• 4.4	Overige beleidsuitgangspunten
197	

5 **Wegcategorisering**

- [5.1](#)
198
- [5.2](#)
198
- [5.3](#)
199

[Principes Duurzaam Veilig](#)

[Categorisering gemeente Vught](#)

[Inrichtingsrichtlijnen](#)

6 **Uitvoeringsprogramma**

- [6.1](#)
200
- [6.2](#)
200

[Uitvoeringsprogramma](#)

[Financiën](#)

Inleiding

Aanleiding

In februari 2008 is door de gemeenteraad van de gemeente Vught het Verkeer- en Vervoerplan (VVP) 2009 – 2015 vastgesteld. In de verdere toelichting wordt dit vigerende plan het VVP 2009 genoemd.

Het VVP 2009 is in nauwe samenwerking met de Raad, het college en belanghebbende partijen tot stand gekomen. Het VVP 2009 geeft de visie weer op het gemeentelijk verkeer- en vervoersysteem, uitgewerkt in een wensbeeld per modaliteit/thema.

In de praktijk blijkt dat het plan een aantal tegenstellingen kent. Dit uit zich voornamelijk bij herinrichtingen van wegen. Vooral de thema's auto en fiets conflicteren. In het VVP 2009 zijn die conflicten niet onderkend en zijn er geen keuzes gemaakt. Ook vanuit het thema openbaar vervoer worden knelpunten ervaren. Dit zijn vooral (fysieke) inpassingproblemen in de openbare ruimte maar ook het ontbreken van de relatie trein-bus. .

Naast de tegenstellingen bij de uitwerking van maatregelen is er sprake van voortschrijdend inzicht. Op het gebied van rijksinfrastructuur zijn stappen gezet die (beleidsmatig) een plaats moeten krijgen. Tevens is gebleken dat een aantal inhoudelijke zaken een plek in het verkeersbeleid moeten krijgen. Het gaat hierbij om:

De landelijke CROW-richtlijn Basiskennmerken Wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen (publicatie 315).

Het Regionale Fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch.

Ontwikkelingen ten aanzien van het centrum van Vught.

Structuurvisie¹⁵.

Ontwikkelingen Rijksinfrastructuur.

Er is behoefte aan een integraal plan, waarbij de modaliteiten op elkaar zijn afgestemd en, dat waar nodig, duidelijke keuzes maakt betreffende de verschillende modaliteiten in relatie tot gebieden/ trajecten binnen de gemeentegrenzen. Normaliter gaat een plan zeker 5 tot 10 jaar mee, afhankelijk van de gehanteerde planhorizon. Omdat het VVP 2009 nog vrij "jong" is, wordt het bestaande plan niet geheel herschreven, maar op een aantal onderwerpen geoptimaliseerd of aangepast. Omdat het proces van de actualisatie toekomstgericht is opgesteld, wordt de looptijd van het VVP aangepast naar de periode 2014-2018.

¹⁵ Bij het schrijven van dit document heeft de Structuurvisie een conceptstatus.

Fasering

Het VVP wordt geactualiseerd in 5 fasen:

Fase 1: Inventarisatie

Fase 2: Visie

Fase 3: Beleids- en structuurplan

Fase 4: Uitvoeringsprogramma

Fase 5: Bestuurssamenvatting

Deze rapportage

Voorliggende bestuursrapportage vat de werkdocumenten van de voorgaande fasen samen. De werkdocumenten van de voorgaande fasen behouden hun eigen status en zijn bijlage bij dit document. Voor een nadere inhoudelijke toelichting kunnen de bijgevoegde werkdocumenten geraadpleegd worden. De bestuurssamenvatting is een praktisch document voor de vaststelling van het VVP door de gemeenteraad van Vught.

Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk geeft een toelichting op het doorlopen planproces, met een toelichting per fase. In hoofdstuk drie zijn de beleidsuitgangspunten per thema samengevat weergegeven, waarna in hoofdstuk vier wordt ingegaan op categorisering van het wegennet, die het resultaat is van het beleid per thema. De rapportage sluit in hoofdstuk vijf af met een toelichting op het uitvoeringsprogramma.

Procescommunicatie

Binnen het proces van de actualisatie van het VVP is op diverse manieren gecommuniceerd, zowel intern als extern. In dit hoofdstuk lichten we kort toe op welke wijze deze communicatie heeft plaatsgevonden.

Interne communicatie

Projectteam

Het projectteam voor de actualisatie van het VVP bestaat uit de beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer van de gemeente Vught, Marco Cruijssen, en de adviseurs van Accent adviseurs, bestaande uit Alex van den Heijkant en Bram Louwers.

Naast het projectteam zijn intern diverse disciplines geraadpleegd. Daarbij valt te denken aan Rijksinfrastructuur, Ruimtelijke Ordening en Civiel.

Stuurgroep

Om te kunnen bewaken dat het plan aansluit op de wensen en beleving van het bestuur, heeft structureel controle en begeleiding van de werkzaamheden plaats gevonden. Deze bewaking is verzorgd door de interne terugkoppeling aan de stuurgroep, bestaande uit:

Wethouder Verkeer en Vervoer (drs. W.S. Seuren)
Afdelingshoofd afdeling Ontwikkeling

College van burgemeester en wethouders / Gemeenteraad

Naast de stuurgroep is ook het college betrokken geweest bij het proces. Bij fase 3, 4 en 5 heeft het college een besluitvormende rol gehad. De gemeenteraad is gedurende het proces geïnformeerd via de diverse commissie/raadsvergaderingen en/of via een raadsinformatiebrief.

Externe communicatie/participatie

In het proces rondom de actualisatie is trede 2 (raadplegen) van de Algemene Inspraak- en Participatieverordening gehanteerd.

Verkeersplatform

Aan de voorkant is invulling gegeven aan deze participatie door het raadplegen van het verkeersplatform (met daarin de fietsersbond, de werkgroep toegankelijkheid en het coördinatiepunt Verkeersouders). Deze stap richtte zich op het concept werkdocument 3 Beleid- en structuurplan. Verder zijn in deze stap de Brandweer, MKB en centrummanagement Vught geraadpleegd. Tot slot is het (concept) werkdocument Beleid- en structuurplan toegezonden aan politie en de GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio).

Fietsersbond

Omdat het stimuleren van het fietsgebruik een specifieke ambitie is in het beleidsplan, is diverse malen bilateraal gesproken met de Fietsersbond. De Fietsersbond heeft in deze overleggen, en aanvullend een aantal maal schriftelijk, reactie gegeven op de inhoud van het VVP. Deze reacties zijn zoveel als mogelijk verwerkt. Indien het niet mogelijk/wenselijk was om de reacties te verwerken, dan is onderbouwd aangegeven welke keuzes gemaakt zijn.

Inspraak

Daarnaast heeft het werkdocument van fase 3, het Beleid en structuurplan ter inzage gelegen. In deze periode zijn een drietal reacties ontvangen. De ontvangen reacties zijn beoordeeld en samengevat is te stellen dat los van een aantal kleine tekstuele aanpassingen er uit de ontvangen reacties geen grootschalige inhoudelijke wijzigingen voort zijn gekomen.

Procesbeschrijving

In dit hoofdstuk is ingegaan op het doorlopen planproces voor het opstellen van het VVP Vught. Het proces van de actualisatie van het VVP is zoals in hoofdstuk 1 omschreven, opgedeeld in 5 fasen:

Fase 1: Inventarisatie

Fase 2: Visie

Fase 3: Beleids- en structuurplan

Fase 4: Uitvoeringsprogramma

Fase 5: Bestuurssamenvatting

Thematische opbouw

Gedurende het doorlopen van de actualisatie is zoveel als mogelijk de volgende thematische opbouw aangehouden:

Bereikbaarheid

- langzaam verkeer
 - fiets
 - voetgangers
- openbaarvervoer
- auto
- vrachtverkeer
- hulpdiensten

Leefbaarheid

- geluid en luchtkwaliteit
- externe veiligheid
- duurzaamheid
- barrièrewerking

Verkeersveiligheid

- landelijk beleid
- provinciaal beleid
- regionaal beleid
- gemeentelijk beleid
 - infrastructuur
 - objectieve verkeersveiligheid
 - subjectieve verkeersveiligheid
 - ondersteunend

Overige beleidsuitgangspunten

Fase 1. Inventarisatie

De eerste fase van de actualisatie van het VVP geeft een beschrijving van de huidige situatie. Relevante beleidsplannen zijn geanalyseerd, van landelijk tot gemeentelijk niveau. Op die manier is inzicht gekregen in het vigerende beleid en voorziene (ruimtelijke) ontwikkelingen. Daarnaast heeft een verkenning plaats gevonden van de fysieke ruimtelijke situatie en is daarvan een beschrijving gemaakt aan de hand van de thematische indeling.

Ten opzichte van het vigerende VVP 2009 is fase 1 vooral een actualisatie op de beschrijving van de huidige situatie. In het document van deze eerste fase is tevens ingegaan op de op dat moment bekende ontwikkelingen rondom de rijksinfrastructuur. De ontwikkelingen op dat gebied gaan echter snel. Tijdens de uitwerking van het verkeersbeleid is daarom steeds uitgegaan van de actuele stand van zaken, ontwikkelingen en wensen rondom de rijksinfrastructuur.

Opgemerkt wordt verder dat bij de inventarisatie niet specifiek is ingegaan op de in het VVP 2009 gestelde doelen en/of deze gehaald zijn. Het proces van dit VVP heeft zich met name gericht op actualisatie en niet op herziening. Daarom is er voor gekozen “slechts” de feitelijke situatie te inventariseren (zie werkdocument 1).

Fase 2. Visie

In de tweede fase van het VVP is invulling gegeven aan de (verkeers-)visie. De visie uit het VVP 2009 is door het college bekrachtigd en wordt niet aangepast. De visie kent twee centrale ambities:

2 De ruimtelijke ambitie

“Vught één geheel”. De ruimtelijke ambitie is om bestaande barrières sterk te verminderen en daarmee een betere infrastructurele verbinding tussen de komdelen te bewerkstelligen. Hierdoor zullen alle voorzieningen vanuit heel Vught op een veilige en leefbare manier bereikbaar zijn en zal ook de leefbaarheid van de gemeente belangrijk kunnen toenemen. Daarnaast is de doorstroming van het doorgaande verkeer (auto en trein) gebaat bij toekomstvaste oplossingen.

3 Mobiliteitsambitie

“Duurzame Mobiliteit”, dit betekent het bewerkstelligen van een verkeers- en vervoerssysteem dat ook op de lange termijn enerzijds een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving en anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen waarborgt via gepaste vervoerwijzen.

Binnen de visie is op een andere manier uitwerking gegeven aan het verkeersbeleid, in afstemming met de structuurvisie voor de gemeente Vught. De processen van het VVP en de Structuurvisie zijn nadrukkelijk op elkaar afgestemd. In het proces van de Structuurvisie zijn de wensen en ambities van de gemeente verwoord. Het VVP werkt een en ander nader verkeerskundig uit.

1.1.8 Bereikbaarheid

Vanuit de structuurvisie zijn een aantal vraagstukken benoemd, waarvoor een visie is uitgewerkt. Deze zijn input voor (de verkeerskundige) ontwikkelingen binnen de gemeente en uitgewerkt in het beleids- en structuurplan (fase 3):

Vught sluit op de hoofdwegenstructuur aan bij knooppunt Vught en bij de kruising Vijverbosweg – Boslaan.

Er wordt ingezet op een verdiepte ligging van het spoor en de N65, om de barrièrewerking te verminderen.

De hoofdwegenstructuur en de doorstroming daarvan wordt gerealiseerd door een aantal punten te versterken (Glorieuxlaan/Laagstraat, kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat, kruising Boxtelseweg - Dr. Hillenlaan en de veilige menging van fiets- en autoverkeer op de aansluiting Postweg – Taalstraat – Randweg Den Bosch).

Bereikbaarheid van de bestemmingen aan de Martinilaan, van en naar N65 moet uitgewerkt worden.

De noord-zuid relaties in Vught moeten blijven functioneren, met aandacht voor de leefbaarheid voor omwonenden. De hoofdwegenstructuur is bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Binnen de hoofdwegenstructuur van Vught heeft langzaam verkeer prioriteit.

Bestaande dwarsverbanden over het spoor moeten behouden blijven of uitgebreid worden.

Vrachtverkeer moet zo veel mogelijk buiten Vught worden gehouden. Binnen Vught gebruikt vrachtverkeer de hoofdwegenstructuur. Het onderliggende wegennet wordt alleen gebruikt voor het bereiken van de bestemmingen.

Een goede fietsbereikbaarheid is voorwaarde. Binnen de hoofdwegenstructuur heeft deze modaliteit prioriteit.

De (ruimtelijke) verbinding tussen station en centrum (Prins Bernhardlaan) en parken in het centrum wordt versterkt.

Het ruimtelijk en verblijfskarakter Moleneindplein van het Moleneindplein wordt versterkt.

In de derde fase is aan deze vraagstukken uitwerking gegeven, door ze mee te nemen in de uitwerking van de thema's in het Beleids- en Structuurplan.

1.1.9 Leefbaarheid

De relatie leefbaarheid en verkeer laat zich uitdrukken in de volgende aspecten:

Geluid

Luchtkwaliteit

Trillingen

Externe Veiligheid

Barrièrewerking

De overlast van deze aspecten moet worden teruggedrongen. De verkeersmilieukaart van Vught is hiervoor een belangrijk instrument. Omdat overlast mede wordt veroorzaakt door de rijksinfrastructuur wordt ingezet op lobby, om aandacht te krijgen voor de problemen.

1.1.10 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is een belangrijke peiler in het VVP. Het landelijke Duurzaam Veilig is de basis voor de uitwerking. Dit is vooral infrastructureel gericht. Mensgerichte maatregelen en acties maken eveneens onderdeel uit van het VVP. Hierbij sluit de gemeente aan op regionale en provinciale acties en campagnes.

Fase 3. Beleids- en Structuurplan

Op basis van de thematische indeling van het VVP en de vraagstukken uit het visiedocument is uitwerking gegeven aan de thema's. Hieronder volgt een verkorte weergave van Fase 3 waarbij tevens verwezen wordt naar hoofdstuk 4 waarin alle beleidsuitgangspunten uit deze fase samengevat staan weergegeven.

Bereikbaarheid

Voor fietsers worden een aantal verbindingen als hoofdfietsroute aangemerkt. Deze verbindingen zijn gericht op het utilitaire fietsverkeer en bieden een hoge kwaliteit. Met deze maatregelen wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd als hoofdvervoerwijze voor interne verplaatsingen.

Naast inzet op gebruik van de fiets en lopen, zet de gemeente ook in op versterking van het openbaar vervoer. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De koppeling tussen trein en bus is een belangrijke aanvullende wens van de gemeente. Hiervoor wordt ook aandacht gevraagd bij provincie en busvervoerder. Belangrijkste keuzes in het verkeerssysteem van Vught zijn de uitgangspunten en wensen ten aanzien van de rijksinfrastructuur en de inzet op de lokale hoofdwegenstructuur. Voor de rijksinfrastructuur wordt ingezet op verdiepte ligging van N65 en het spoor naar Eindhoven. Doel is de samenhang en leefbaarheid van Vught te vergroten, door de barrières te verminderen.

Voor Vught is een hoofdwegenstructuur ontwikkeld die het mogelijk maakt de woonwijken te ontlasten van doorgaand autoverkeer. Op de wegen gelegen binnen de Vughtse hoofdwegenstructuur krijgt langzaam verkeer prioriteit. Dit is ook het uitgangspunt als er sprake is van weg- en rioolonderhoud.

Leefbaarheid

Verkeer in het algemeen, maar meer in het bijzonder het verkeer op de rijksinfrastructuur beïnvloedt de leefbaarheid in Vught negatief, door geluidsoverlast, trillingshinder en fijnstof. De gemeente zet voor het terugdringen van die hinder in op een sterke lobby richting de hogere overheden. Inzet is tevens de barrièrewerking van (rijks-)infrastructuur terug te dringen. Daarnaast is er aandacht voor door de gemeente te beïnvloeden leefbaarheidsaspecten. Bij verkeersmaatregelen is er aandacht voor trillingshinder en voor effecten op het gebied van geluid en fijnstof. Om de laatst genoemde zaken in beeld te brengen, beschikt de gemeente over een verkeersmilieukaart.

Consequenties van ontwikkelingen worden vooraf in beeld gebracht, zodat in de voorbereiding en uitvoering noodzakelijke maatregelen te treffen zijn. Daar waar mogelijk kiest de gemeente duurzame oplossingen of wordt hier medewerking aan verleend (bijvoorbeeld laadpalen voor elektrische voertuigen).

Verkeersveiligheid

Voor de inrichting van het wegennet is Duurzaam Veilig het uitgangspunt. Door bijvoorbeeld de schoolomgevingen uniform herkenbaar te maken, is voor iedereen duidelijk dat kinderen hier verblijven en veilig kunnen oversteken. Daarnaast wordt ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid met mensgerichte maatregelen volgens de opbouw van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Specifiek onveilige locaties nemen af en door verkeersveiligheidsacties regionaal op te pakken, worden beschikbare capaciteit en middelen beter benut. De komende jaren wordt een verdere verschuiving van infrastructuurgerichte naar mensgerichte maatregelen voorzien. De gemeente volgt de ontwikkelingen en haakt hierop in als dit meerwaarde heeft.

Integrale afweging - categorisering

Op basis van het beleid en de uitgangspunten per thema, is een integrale categorisering voor het wegennet van Vught opgesteld. In hoofdstuk 5 is hier nader op ingegaan.

Fase 4. Uitvoeringsprogramma

De vierde fase van het VVP Vught 2014 – 2018 is het uitvoeringsprogramma. Hierin zijn per thema maatregelen benoemd die uitvoering geven aan het verkeersbeleid, passend binnen de planperiode en rekening houdend met de ontwikkelingen van de rijksinfrastructuur. De maatregelen zijn zoals eerder aangegeven onderverdeeld in de volgende thema's:

Bereikbaarheid

- langzaam verkeer
 - fiets
 - voetgangers
- openbaar vervoer
- auto
- vrachtverkeer
- hulpdiensten

Leefbaarheid

- geluid en luchtkwaliteit
- externe veiligheid
- duurzaamheid
- barrièrewerking

Verkeersveiligheid

- landelijk beleid
- provinciaal beleid
- regionaal beleid

- gemeentelijk beleid
 - infrastructuur
 - objectieve verkeersveiligheid
 - subjectieve verkeersveiligheid
 - ondersteunend

Overige beleidsuitgangspunten

De volgorde van de thema's geeft tevens de prioritering van de werkzaamheden weer en is input voor het MOR.

Kosten

De kosten per jaar variëren sterk afhankelijk van het type maatregel. Een groot deel van maatregelen en acties zijn doorlopend. Soms gaat het om een werkwijze binnen de gemeente en vraagt de maatregel geen (extra) kosten. In andere gevallen gaat het om maatregelen waarvoor reeds budget of investeringskrediet beschikbaar is. Ook voor die maatregelen zijn geen extra kosten opgenomen.

Fase 5. Bestuurssamenvatting

Dit document omschrijft Fase 5, de bestuurssamenvatting.

Beleidsuitgangspunten

Vanuit de uitwerking van fase 3, het Beleids- en structuurplan, zijn per thema beleidsuitgangspunten opgesteld. Deze zijn in dit hoofdstuk samengevat weergegeven.

Bereikbaarheid

Beleid langzaam verkeer

Fiets

De gemeente:

stimuleert fietsgebruik als hoofdvervoermiddel voor verplaatsingen op korte afstand en als onderdeel in ketenmobiliteit op langere afstand
realiseert een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk, dat aansluit op het regionale fietsplan, de daarin vermelde routes en kwaliteitseisen
plaatst hoofdfietsroutes in de voorrang, ook binnen verblijfsgebieden
realiseert voldoende, eenduidige en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen cf. het parkeerbeleid 2013-2022 en/of richtlijnen vanuit het CROW/Fietsberaad

Voetgangers

De gemeente:

stimuleert lopen voor verplaatsingen op korte afstand door realisatie van aantrekkelijke en toegankelijke routes voor voetgangers
handhaaft en/of vergroot grote verblijfsgebieden waar voetgangers relatief vrij en veilig kunnen bewegen
heeft speciale aandacht voor veiligheid en toegankelijkheid in woon-zorg zones, rondom scholen en in het centrum

Beleid openbaar vervoer

De gemeente:

zet in op handhaving van het huidige voorzieningenniveau van het openbaar (bus)vervoer binnen de gemeente en op belangrijke relaties binnen de regio
biedt bereikbaarheid bij concentraties van voorzieningen en activiteiten zoals winkelcentra, zorgcentra, werklocaties en recreatie
handhaaft of verbetert de integrale toegankelijkheid van haltes en halteomgeving
handhaaft of verbetert goede overstapvoorzieningen bij NS station en (belangrijke) bushaltes

Beleid gemotoriseerd verkeer

Auto

De gemeente:

zet in op een betrouwbare en voorspelbare autobereikbaarheid, waarbij autoroutes binnen de gemeentegrens niet per definitie de meest directe route bieden

voorziet dat gemotoriseerd in de basis gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur waarbij bestemmingen via een aantal centrale inprickers en het onderliggende wegennet worden bereikt handhaaft belangrijke dwarsrelaties waarbij wordt ingezet op aangepast gedrag van het gemotoriseerde verkeer en het stimuleren van fietsverkeer zet in op een centrum met een autoluw karakter met behoud van een aantal inprickers ten behoeve van de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen hanteert voor parkeren de beleidsuitgangspunten uit het “parkeerbeleid en parkeernota 2013-2022”

Vrachtverkeer

De gemeente:

voorziet dat vrachtverkeer zonder bestemming in Vught gebruikt maakt van het Rijkswegennet zet in op het opheffen van het knelpunt bij het spoorviaduct N65 waarbij te hoog vrachtverkeer gebruikt maakt van vooraf gedefinieerde routes via de hoofdwegenstructuur voorziet dat vrachtverkeer met bestemming Vught en/of directe regio gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur

Hulpdiensten

De gemeente:

voorziet dat hulpdiensten gebruik maken van het hoofdwegennet en een aantal vooraf gedefinieerde uitrukroutes gaat terughoudend om met snelheidsremmende maatregelen op het hoofdwegennet en uitrukroutes waarborgt de bereikbaarheid voor hulpdiensten in alle delen van Vught

Beleed Leefbaarheid

Geluid/Luchtkwaliteit/Trilling/Duurzaamheid (G/L/T/D)

De gemeente:

stimuleert lopen en fietsen voor verplaatsingen op korte afstand (G/L/T/D)

zet de Verkeersmilieukaart in bij analyse van ontwikkelingen op het gebied van de rijksinfrastructuur en het lokale wegennet (G/L)

zet in op het toepassen van een milieuvriendelijk wagenpark (zuinige voertuigen, proef “groen gas” (L/D)

past snelheidsremmende maatregelen op knelpuntlocaties zorgvuldig toe. (G/L/T)

Externe veiligheid

De gemeente:

voorziet dat vrachtverkeer, zolang als mogelijk, gebruik maakt van de rijksinfrastructuur en het hoofdwegennet

houdt bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij sprake is van transport gevaarlijke stoffen rekening met de lokatiebepaling in relatie tot het hoofdwegennet

Barrièrewerking

De gemeente:

zet in op het beperken dan wel terugdringen van fysieke en visuele barrièrewerking

Beleed verkeersveiligheid

Beleed van hogere overheden

De gemeente:

zet in op landelijk beleid verkeersveiligheid met aanvullend het streven naar nul verkeersdoden cf. de provinciale beleidslijn “maak van de nul een punt”

Infrastructuur

De gemeente:

zet in op het concept Duurzaam Veilig

zet in op eenduidige en herkenbare schoolomgevingen

Mensgericht

De gemeente:

zet in op (regionale uitvoering van) mensgerichte maatregelen door toepassing van het concept “Permanente Verkeerseducatie” (doelgroepenbenadering)

Objectieve/subjectieve verkeersveiligheid

De gemeente:

voert structureel tweejaarlijks een verkeersveiligheidsmonitor uit

voert jaarlijks een verkeerstellprogramma uit

streeft naar een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid.

Overige beleidsuitgangspunten

Communicatie

De gemeente:

communiceert in algemene zin over beleidsmatige zaken

communiceert direct met belanghebbenden binnen projecten en/of beleidsmatige vraagstukken

Handhaving

De gemeente:

zet in overleg met politie in op gerichte handhaving van knelpunt locaties (op basis van ongevallen, verkeerstellingen en/of meldingen)

Samenwerking en lobby

De gemeente:

werkt op lokaal niveau samen met lokale (maatschappelijke) partijen en bevolking

werkt op regionaal niveau samen met de regiogemeenten, vertegenwoordigd in de GGA 's-Hertogenbosch (GGA=gebiedsgerichte aanpak)

zet op provinciaal, dan wel landelijk niveau, in op een sterke lobby richting partijen als Provincie, Rijkswaterstaat, de diverse ministeries en/of politieke partijen

Evaluatie en monitoring

De gemeente:

houdt rekening met subjectieve en sociale veiligheid bij de inrichting van infrastructuur

Wegcategorisering

Op basis van het beleid, de uitgangspunten en uitwerking per thema, is een categorisering opgesteld voor de infrastructuur van Vught. Hierbij is uitgegaan van de landelijke principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat het wegennet is ingedeeld in wegen waar verkeer wordt afgewikkeld (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en in verblijfsgebieden (erftoegangswegen).

Principes Duurzaam Veilig

De kaart met de categorisering wordt vaak gelezen als ‘wegcategorisering voor het gemotoriseerde verkeer’. Waar het echter om gaat, is dat conform Duurzaam Veilig wordt bepaald waar “verkeren” en waar “verblijven” wenselijk is. Verkeer verplaatst zich over de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, op de erftoegangswegen heeft verblijven prioriteit. Binnen de verblijfsgebieden krijgt langzaam verkeer de meeste aandacht, gemotoriseerd verkeer is te gast en moet rekening houden met het verblijven. Vught heeft hierin duidelijk keuzes gemaakt. In het beleid is aangegeven dat langzaam verkeer prioriteit krijgt op wegen gelegen binnen de hoofdwegenstructuur en in het centrum.

De categorisering is afgestemd op de routes van het openbaar vervoer en hulpdiensten. Dit wordt op straat zichtbaar door bijvoorbeeld andere typen maatregelen (en inrichting).

Categorisering gemeente Vught

De profielen per thema zijn in figuur 19 vertaald in een integrale categorisering voor de Vughtse infrastructuur. Daarbij is onderscheid gemaakt naar:

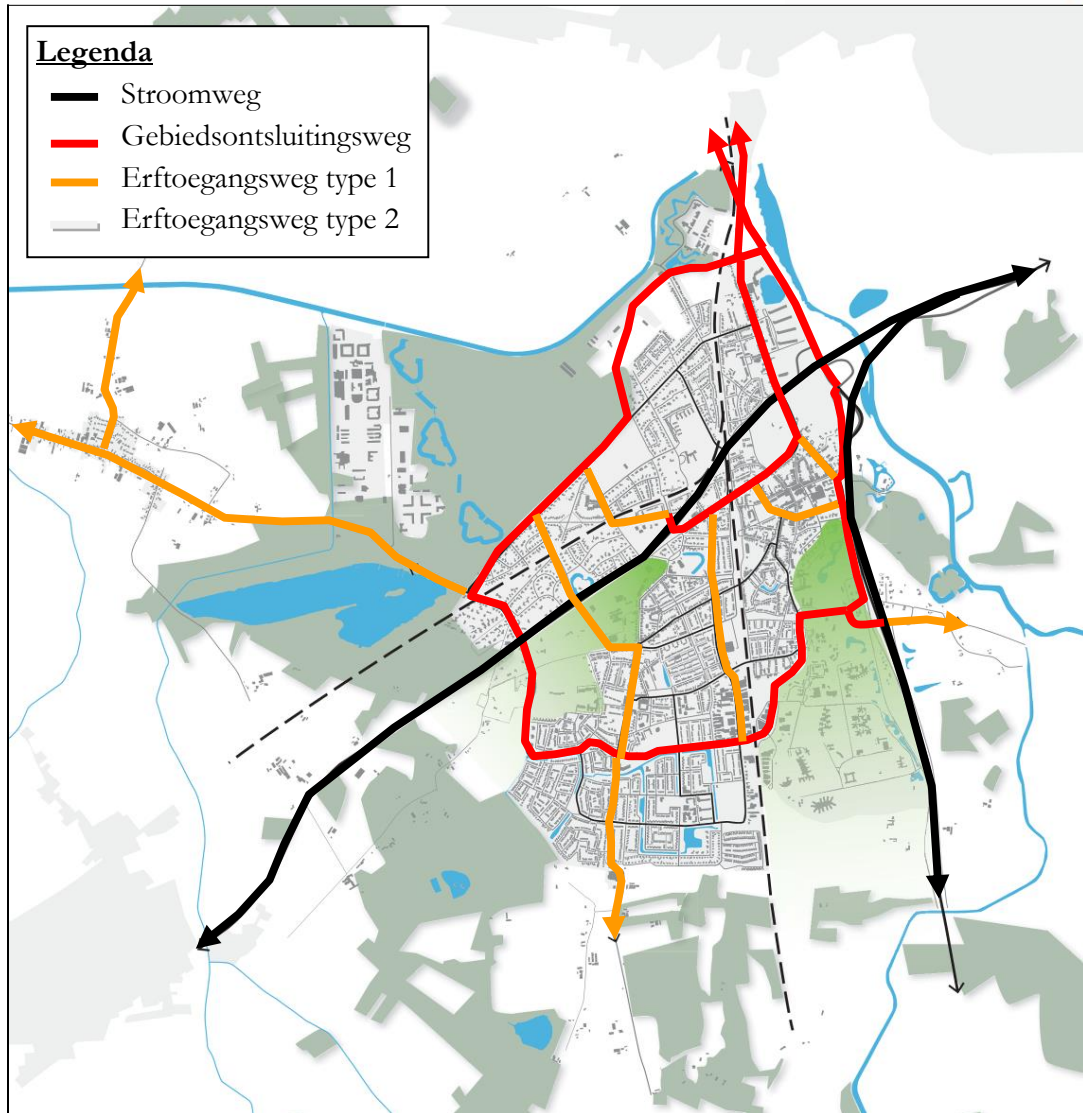
Stroomwegen

Gebiedsontsluitingswegen

Erftoegangswegen type 1 (30km/h met lichte verkeersfunctie)

Erftoegangswegen type 2 (30km/h met verblijfsfunctie)

Alle wegen die niet voorzien zijn van een kleur, zijn erftoegangswegen type 2. Deze zijn derhalve zijn niet op kaart aangegeven.



figuur 24: categorisering volgens Duurzaam Veilig

Inrichtingsrichtlijnen

Ieder wegtype heeft ‘eigen’ principekenmerken voor de inrichting van de weg. Deze zijn afgeleid van de landelijke richtlijnen en afgestemd op de specifieke Vughtse situatie. Door deze kenmerken op straat aan te brengen wordt het verkeersbeleid zichtbaar gemaakt. Het realiseren van de (ontbrekende) inrichtingskenmerken is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Er wordt onderscheid gemaakt naar inrichtingsaspecten binnen en buiten de bebouwde kom. In werkdocument 3 zijn de inrichtingsrichtlijnen opgenomen.

Uitvoeringsprogramma

Uitvoeringsprogramma

Uit het werkdocument van fase 3, Het Beleid en structuurplan vloeien een aantal maatregelen voort. Deze zijn doorvertaald in een uitvoeringsprogramma voor de periode 2014 – 2018. Dit is weergegeven in de tabellen in bijlage 1.

Financiën

Het VVP 2014-2018 is gebaseerd op een realistisch en haalbaar ambitieniveau. Dit beleid past bij het schaalniveau van de gemeente Vught, zowel financieel als capaciteitstechnisch gezien.

Het overgrote deel van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma zijn binnen de bestaande capaciteit en financiën (huidige exploitatie en/of investeringsbudgetten vanuit het MOR) te realiseren. Om uitvoering te geven aan het VVP 2014-2018 zijn voor de komende jaren de volgende uitgaven geraamd.

TOTAAL	OVERZICHT	EXPLOITATIE	INVESTERING
<i>Jaar</i>	<i>Totaal/jaar</i>	<i>Totaal exploitatie</i>	<i>Totaal investering</i>
2014	€ 62.000	€ 3.500	€ 58.500
2015	€ 23.000	€ 7.500	€ 15.500
2016	€ 11.000	€ 0,00	€ 11.000
2017	€ 1.000	€ 1.000	€ 0,00
2018	€ 3.000	€ 0,00	€ 3.000
Doorlopend	€ 83.500	€ 73.500	€ 10.000
Lange termijn	€ PM	€ PM	€ PM

In bovenstaand overzicht ontbreken de financiële middelen voor de realisatie/aanpak van het fietsnetwerk. Het realiseren van ontbrekende schakels en/of het op het gewenste kwaliteitsniveau brengen van het fietsnetwerk, is binnen de looptijd van het VVP niet realiseerbaar. Het huidige investeringsbudget á € 200.000,00 vanuit het meerjaren onderhoudsprogramma openbare ruimte (MOR) is hiervoor niet toereikend.

Indien een versnelde realisatie gewenst is, dan zijn aanvullende financiële middelen noodzakelijk. Een eerste raming laat zien dat hiermee een extra investering van € 7.000.000,-¹⁶ mee is gemoeid. Ondanks het ambitie niveau om fietsgebruik te stimuleren is er ook het besef dat de gemeente op dit moment financieel weinig tot geen mogelijkheden heeft om extra te investeren.

Ondanks bovenstaande constatering heeft de gemeente in de periode 2009-2012 laten zien fors te investeren in weg- en rioolonderhoud. Binnen deze onderhoudswerkzaamheden zijn een groot aantal fietsrelaties als zodanig ingericht conform de kwaliteitseisen.

¹⁶ Dit bedrag betreft een globale raming van de kosten van realisatie van het volledige fietsnetwerk (vooruitlopend op weg- en rioolonderhoud) waarbij ontbrekende schakels worden aangelegd en waarbij alle overige relaties ingericht worden conform de gestelde kwaliteitseisen.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Overzicht uitvoeringsprogramma.

Bijlage 1

Overzicht uitvoeringsprogramma

2014		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen	€ 3.000
4	Bewegwijzering fiets	€ 20.000
6	Verbeteren realisatie Centrum – Station	€ 0,00
8	Vergroten herkenbaarheid overstap trein – bus	€ 1.000
10	Centrum, verkeerscirculatie	€ 2.500
12	Vrachtverkeer, routing hoofdwegennet	€ 25.000
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
20.1	Doelgroep 0-4 jaar (Nijntje tegels)	€ 2.500
22	Schoolzones	€ 3.000
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 62.000

2015		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen, aanvullend op parkeerbeleidsplan	€ 3.000
9i	Bewegwijzering	€ 5.000
10	Centrum – v erkeerscirculatie	€ 2.500
14	Hoofdwegenstructuur: Analyse knelpunten geluid/luchtkwaliteit	€ 5.000
17	Realiseren / faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
20.1	Doelgroep 0-4jaar	€ 2.500
22	Schoolzone	€ 3.000
	Totaal	€ 23.000

2016		
Nr.	Maatregel	Kosten
3	Fietsparkeervoorzieningen, aanvullend op parkeerbeleidsplan	€ 3.000
17	Realiseren/faciliteren laadpalen elektrisch vervoer	€ 2.000
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 8.000

2017		
Nr.	Maatregel	Kosten
5a	Knelpuntanalyse toegankelijkheidsvoorzieningen	€ 1.000
	Totaal	€ 1.000

2018		
Nr.	Maatregel	Kosten
23	Verkeersveiligheidsmonitor	€ 3.000
	Totaal	€ 3.500

Doorlopende (jaarlijkse) maatregelen		
Nr.	Maatregel	Kosten VVP
1	Realisatie fietsnetwerk	€ 7.000.000
2	Stimuleren fietsgebruik	€ 0,00
5	Realisatie toegankelijkheidsvoorzieningen	€ 0,00
7	Behouden/versterken voorzieningenniveau openbaar vervoer	€ 0,00
9h	Algemene maatregelen t.b.v. herkenbaarheid	€ 0,00
13	Hulpdiensten – aandacht voor routing	€ 0,00
15	Alternatieve-zuinige-milieuvriendelijke mobiliteit	€ 0,00
16	Toetsing externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen	€ 0,00
18	Verminderen barrièrewerking.	€ 0,00
20	Maak van de nul een punt	€ 0,00
20.2	Doelgroep 4-12jaar	€ 25.000
20.3	Doelgroep 12-16jaar	€ 2.500
20.4	Doelgroep 19-25jaar (beginnende bestuurders)	€ 20.000
20.5	Doelgroep 25-60jaar (rijbewijsbezitters)	€ 2.500
20.6	Doelgroep > 60jaar (ouderen)	€ 5.000
21	Duurzaam Veilig	€ 0,00
24	Verkeerstellingen	€ 17.500
25	Communicatie	€ 1.000
26	Handhaving	€ 0,00
27	Lobby	€ 0,00
29	Evaluatie projecten	€ 10.000
	Totaal (excl. Fietsnetwerk)	€ 83.500

Lange termijn maatregelen		
Nr.	Maatregel	Kosten VVP
9a	Knooppunt Vught	PM
9b	Doorstroming Vijverbosweg-Boslaan	PM
9c	Doorstroming Glorieuxlaan-Laagstraat	PM
9d/e	Traject/kruising Grote Gent – Boxtelseweg – Taalstraat / Traject/kruising Boxtelseweg – Dr. Hillenlaan	€ 568.000 ¹⁷
9f	Postweg-Boscheweg-Randweg 's-Hertogenbosch	PM
9g	Martinilaan – bereikbaarheid bestemmingen	PM
11	Moleneindplein – vergroten leefbaarheid	PM
	Totaal	PM

¹⁷ Kostenraming op basis van MOR kostencalculatie.

1^e herziening Verkeer en vervoerplan 2014-2018.

Herziening op basis van besluitvorming Rijksinfra.

Colofon

Titel: 1^e herziening 2016 Verkeer en Vervoerplan 2014-2018

Auteur(s): Marco Cruijssen

Datum: 28 maart 2017

Zaakdossier: Z16 - 178261

Documentnummer: INT/17 - 176617

Status: Versie 2.0 - DEFINITIEF

Vastgesteld: Raadsvergadering 15 juni 2017

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Besluitvorming Rijksinfra	5
2.1 N65	5
2.2 PHS	5
3. Actualisatie Visiedocument (werkdocument 2)	6
3.1 Afwijkingen beleid versus besluitvorming	6
De keuzes ten aanzien van PHS hebben geen invloed op het visiedocument	7
3.2 Beleidswijziging.....	7
4. Actualisatie Beleid en structuurplan (werkdocument 3)	8
4.1 Afwijkingen beleid versus besluitvorming	8
4.2 Beleidswijziging.....	8

1. Inleiding

Het VVP 2014-2018 (verder VVP) is op 24 oktober 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. In het kader van rijksinfra projecten N65 en PHS (verder Rijksinfra) is op diverse momenten¹ vastgelegd welke keuzes de betrokken partijen in deze projecten hebben gemaakt.

Voor het vervolgproces van de Rijksinfra projecten doorlopen wij nu een aantal processen, bijvoorbeeld het proces rondom het bestemmingsplan N65. In het kader van deze processen is het noodzakelijk om de gemaakte keuzes beleidsmatig af te stemmen met de vigerende beleidsplannen waaronder het VVP.

Met dit document actualiseren wij de belangrijkste beleidsmatige wijzigingen die voortvloeien uit de besluitvorming Rijksinfra in het VVP. Deze wijzigingen richten zich op de inhoud van werkdocumenten 2 (Visie) en 3 (beleid en structuurplan VVP). De overige werkdocumenten en alle daarin te actualiseren zaken nemen we mee in de evaluatie van het VVP, welke gepland staat voor begin 2018. In dit document laten we de andere werkdocumenten dan ook verder buiten beschouwing.

De concept versie van de 1^e herziening heeft in de periode van 16-11-2016 t/m 28-12-2016 ter inzage gelegen. Gedurende die periode zijn een tweetal zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn daar waar van toepassing verwerkt in deze definitieve versie van dit rapport.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we kort in op de belangrijkste besluitpunten in het kader van de projecten N65 en PHS. Hoofdstuk 3 omschrijft allereerst de afwijkingen tussen de besluitvorming en het beleid vanuit het Visiedocument VVP en geeft aan er beleidsmatig wijzigt. De afwijkingen tussen de besluitvorming en het beleid incl. de beleidsmatige wijzigingen van het Beleid en Structuurplan werken wij uit in hoofdstuk 4.

¹ 14 juni 2014: Besluiten PHS (brief Staatssecretaris)
26 mei 2015: Bestuursovereenkomst PHS
27 juni 2016: Besluit voorkeursalternatief N65

2. Besluitvorming Rijksinfra

2.1 N65

Na een lange voorgeschiedenis is voor de N65 in de Stuurgroep van december 2015 een voorlopig bestuurlijk voorkeursalternatief (VKA) gekozen en zijn aanvullend twee onderzoeksvragen geformuleerd. Onderzocht werd of bij de verdiepte kruising Helvoirtseweg/ J.F. Kennedylaan een halve aansluiting mogelijk was en of het mogelijk was om op de aansluiting Rembrandtlaan de afrit en bij de Olmenlaan de oprit van de N65 open te houden.

Op 24 maart 2016 vormden de resultaten van de onderzoeken en het standpunt van de gemeenteraad daarover de basis voor het ‘definitieve’ voorkeursalternatief van de stuurgroep. De halve aansluiting en de af- en oprit bij de Rembrandtlaan en Olmenlaan worden meegenomen in het VKA voor de N65. Op deze datum is het voorkeursalternatief dan ook definitief vastgesteld door de Stuurgroep en is vervolgens de MIRT verkenning afgerond. Een en ander staat verwoordt in het rapport “Notitie Voorkeursalternatief / MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren”. Het VKA bestaat (voor Vught) uit de volgende bouwstenen:

- Halve aansluiting naar Tilburg ter hoogte van de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan en de N65 kruist deze locatie verdiept;
- Ongelijkvloerse kruising Martinilaan/De Bréautélaan met N65 verdiept;
- Geoptimaliseerd gelijkvloers kruispunt Boslaan/Vijverbosweg;
- VRI Groenewouddreef;
- Aanpassing overgang autosnelweg (A65) – autoweg (N65) in oostelijke richting verplaatsen naar knooppunt Vught;
- Oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan handhaven.

Op 27 juni 2016 is door de minister bovenstaande formeel vastgesteld in een voorkeursbeslissing en is een bestuursovereenkomst N65 Vught-Haaren ondertekend.

2.2 PHS

Voor PHS is op 26 mei 2015 een bestuursovereenkomst gesloten tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Noord Brabant en de gemeente Vught. Doel van deze overeenkomst is het vastleggen van de gemaakte afspraken in het kader van het PHS traject Meteren-Boxtel op het deeltraject Vught. Samengevat betekent dit:

- Een verdiepte ligging van het spoor (V3 variant) vanaf de Loonsebaan tot aan de Wolfskamerweg
- De onderdoorgang Postweg blijft gehandhaafd
- Fietstunnel Loonsebaan
- De Rembrandtlaan (nieuwe oost-west relatie), N65, Helvoirtseweg, Esschestraat en Molstraat kruisen het spoor ongelijkvloers middels een dek over het spoor, het spoor gaat onder de weg door.
- De Wolfskamerweg kruist het spoor ongelijkvloers (de weg gaat onder het spoor door middel van een tunnel).

3. Actualisatie Visiedocument (werkdocument 2)

3.1 Afwijkingen beleid versus besluitvorming

In het Visiedocument staat de centrale visie van de gemeente omschreven. De centrale visie, verwoordt in een tweetal ambities blijft van kracht. De uitwerking van de centrale visie naar een verkeersvisie is verwoordt in een aantal kaders. Als gevolg van de besluitvorming Rijksinfra wijken een aantal van die kaders af van wat destijds is vastgesteld. Het gaat daarbij om de volgende kaders:

1. De N65 wordt verdiept aangelegd en twee aansluitingen blijven behouden, Vijverbosweg – Boslaan en knooppunt Vught. Doorstroming van de N65 én de hoofdwegenstructuur van Vught is noodzakelijk.
2. Aansluitingen Rembrandtlaan en Olmenlaan komen te vervallen. In het kader van een goed functioneren van de hoofdwegenstructuur en het voorkomen van overlast op het onderliggend wegennet wordt de halve aansluiting Rembrandtlaan – Olmenlaan na gereed komen van een nieuwe knoop spoor – N65 opgeheven.

Kader 1 blijft van kracht op het onderdeel dat de N65 verdiept wordt aangelegd, ondanks dat dit op de locatie Boslaan-Vijverbosweg binnen het huidige voorkeursalternatief niet als zodanig is besloten. Een verdiepte ligging op deze locatie blijft echter ook in de toekomst mogelijk evenals de mogelijkheid om op deze locatie een langzaam verkeerverbinding te realiseren.

Afwijkend in dit kader is het feit dat er naast de aansluitingen Boslaan-Vijverbosweg en knooppunt Vught een derde aansluiting op de N65 komt/blijft, namelijk ook bij de Helvoirtseweg. Hier komt er een (halve) aansluiting op de N65 (afrit vanaf Tilburg en oprit naar Tilburg).

Bij de besluitvorming van een halve aansluiting Helvoirtseweg is tevens aangegeven dat de afrit Rembrandtlaan en de oprit Olmenlaan behouden blijven. Kader 2 komt met het laatste onderdeel van dit besluit tevens te vervallen.

De toevoeging van een extra aansluiting doet geen afbreuk aan het uitgangspunt van een goede doorstroming op de N65 en de hoofdwegenstructuur van Vught. Door de verdiepte ligging nabij de aansluiting Helvoirtseweg en kruising Breautélaan-Martinilaan is er zelfs sprake van een verbetering van de doorstroming van de N65 op deze locaties. De doorstroming van de hoofdwegenstructuur is gewaarborgd door een meer evenredige verdeling van het verkeer over de aansluitingen. De halve aansluiting Helvoirtseweg en het open houden van de af- en oprit Rembrandtlaan/Olmenlaan dragen hier ook aan bij.

Achterliggende gedachte van de visie bij bovengenoemde onderdelen is het waarborgen van een goede doorstroming en het optimaal benutten van de hoofdwegenstructuur in Vught. Destijds was de gedachte dit met deze maatregelen te bereiken. Deze kaders zijn in het visiedocument niet getoetst aan de hand van verkeersonderzoeken. Dergelijke onderzoeken vinden veelal pas plaats bij vervolprocessen zoals in dit geval bij het bepalen van het voorkeursalternatief N65.

De verkeersonderzoeken behorende bij de “Notitie Voorkeursalternatief / MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren” laten namelijk zien dat de halve aansluiting in combinatie met het behoud

van de afrit Rembrandtlaan en oprit Olmenlaan het lokale verkeer op de best mogelijke wijze verspreidt over het wegennet van Vught.

De keuzes ten aanzien van PHS hebben geen invloed op het visiedocument.

3.2 Beleidswijziging

Conclusie uit de notitie voorkeursalternatief is dat het behoud van een (halve) aansluiting op de Helvoirtseweg, de afrit Rembrandtlaan en de oprit Olmenlaan van doorslaggevende betekenis zijn voor de verkeersafwikkeling in Vught. Verder laten de onderzoeken zien dat het op bepaalde wegen drukker wordt, maar dat die extra drukte binnen de daarvoor geldende normen van het VVP blijft.

Het visiedocument wordt op de onderdelen 1 en 2 geactualiseerd met deze 1^e herziening. Aanvullende wijzigingen vanuit de besluitvorming Rijksinfra zijn niet noodzakelijk.

4. Actualisatie Beleid en structuurplan (werkdocument 3)

4.1 Afwijkingen beleid versus besluitvorming

Het beleid en structuurplan werkt de verkeersvisie uit en omschrijft het beleid en de structuren van de thema's bereikbaarheid, Milieu & Leefbaarheid en Verkeersveiligheid. Als gevolg van de besluitvorming Rijksinfra wijzigen een aantal structuren, zowel voor gemotoriseerd verkeer (auto/bus/hulpdiensten) als voor langzaam verkeer (voetganger/fiets). De meest essentiële wijzigingen zijn de volgende:

1. Hoofdfietsnetwerk:
 - a) Door de omkering spoor-N65 vervalt de hoofdfietsroute over de Aert Heymlaan.
 - b) In planvorming PHS houden we (aan de oostzijde van het spoor) rekening met de mogelijkheid om op de verbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven in Vught een snelfietsroute te realiseren.
2. Openbaar Vervoer: koppeling trein-bus: In dit werkdocument van het VVP is de wens uitgesproken om een verknoping te realiseren tussen NS-station en de buslijnen in Vught. Uitgangspunt daarbij is altijd geweest dat de bus een route incl. haltevoorzieningen direct van en naar en bij het station zou krijgen.
3. Route hulpdiensten: vanuit de ontwikkelingen PHS vervallen de routes voor hulpdiensten over de relaties Loonsebaan (spoorkruising tussen Kampdijklaan en Taalstraat) en Aert Heymlaan.

4.2 Beleidswijziging

Hieronder geven wij weer hoe wij de hierboven vermelde onderdelen beleidsmatig actualiseren.

Ad. 1a: Gelet op het belang van het behoud van een noord-zuid fietsrelatie is het noodzakelijk via de nieuwe (oost-west) verbinding van de Aert Heijmlaan naar de Rembrandtlaan een nieuwe langzaam verkeer verbinding te realiseren. Dit dient plaats te vinden door een nieuw aan te leggen fietstunnel onder de N65, aan de oostzijde van de verdiepte spoorligging.. De nieuwe relatie Aert Heymlaan-Rembrandtlaan gaat hierdoor onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk, dit als vervanging van de vervallen hoofdfietsroute over de Aert Heijmlaan. Aanvullend daarop gaat de oostelijke verbinding vanaf de Rembrandtlaan naar de Loonsebaan, zijnde de route over de Pieter Breugellaan en de Molenvenseweg ook onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk. Deze routes worden in het kader van PHS dan ook direct als zodanig ingericht.

Ad. 1b: momenteel studeren diverse partijen waaronder de Provincie Noord Brabant en de regio-gemeenten naar een snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven. In het hoofdfietsnetwerk houden wij daarom rekening met een zoekgebied voor de realisatie van een dergelijke route aan de oostzijde van het spoor. Dit vindt onder andere plaats door in de uitwerking van PHS uit te gaan van hetgeen vermeldt onder punt 1a/1b en door bijv. bij de onderdoorgang Wolfskamerweg ruimte te reserveren voor de realisatie van een extra dek.

Ad. 2: Onderzocht is of het verknopen van bus en spoor bij het station mogelijk is. In de lijnvoering (rijtijden), inpassen van een haltevoorziening en de noodzaak tot terugrijden naar de Helvoirtseweg levert dit problemen op. Gebruik van andere straten is niet mogelijk vanwege het krappe wegprofiel. Op basis van overleg met de vervoerder en betrokken partijen binnen PHS is het uitgangspunt van een directe koppeling van een route/haltevoorziening voor de bus naar het

NS-station losgelaten. De koppeling tussen trein en bus wordt nu binnen PHS gemaakt door centrale haltevoorzieningen op de Helvoirtseweg te situeren. Deze haltes liggen op de directe loop- en fietsroutes van en naar het station, als ook in de zichtlijn van het verdiepte spoor.

Ad. 3: De bereikbaarheid van de hulpdiensten van de gebieden aangrenzend aan de Loonsebaanen Aert Heymlaan verandert door het vervallen van de verbindingen over het spoor. Wel blijft de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd door de aanwezigheid van goede alternatieve aanvoerroutes via de hoofdwegenstructuur (Postweg, Bosscheweg-Taalstraat) en de nieuwe structuur over de Lekkerbeetjelaan.

In overleg met de hulpdiensten bekijken we of en zo ja hoe we de routes van de hulpdiensten aanpassen.

