

	Start	Stimuleren	Reguleren
Omschrijving ambitieniveau	Huidig beleid en ambities voor mobiliteit implementeren, in aansluiting op omgevingsvisie. Zorgen voor duurzame, veilige en gezonde leefomgeving.	Extra inzet met 'zachte maatregelen' ten opzichte van bestaand beleid om mobiliteitstransitie te bevorderen en bij te dragen aan duurzaamheidsdoelstellingen.	Maximaal haalbare, innovatief, sturend. Met 'harde aanpak' en regulering is er meer instrument om invloed uit te oefenen en resultaat te behalen.
Woongebied	Voetgangers en fietsers gaan voorop (vanuit het STOMP-principe). In woonstraten verbeteren we de verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, water en groen, minder ruimte voor auto's en parkeren. Alle nieuwe woonstraten krijgen minimaal een voetpad aan één zijde en bestaande straten bij herinrichting ook. We maken brede, groene en veilige voet- en fietspaden die uitnodigen om auto te laten staan.	Meer deelauto's en hubs in wijken toevoegen en aandeel/gebruik vergroten door middel van campagnes. Sociaal vervoer en lokale initiatieven verder uitbreiden. Actief stimuleren van gebruik duurzame voertuigen ipv fossiele brandstofvoertuigen. Stimuleren fiets door woonstraten vaker in te richten als fietsstraat. Aandacht voor gebiedsontwikkeling, aan de voorkant kijken naar kansen die ruimtelijke plannen kunnen bieden voor het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit is niet volgend maar leidend in ruimtelijke plannen en dat wordt vastgelegd in de parkeernormennota.	Autoverkeer in woonstraten actief terugdringen door aanwijzen van fietsstraten. Smallere rijbanen maken voor nog meer ruimte voor groen en water. Minder parkeerplaatsen faciliteren voor terugdringen autogebruik (strenger parkeerbeleid opstellen, met striktere parkeernormen). Schoolstraten afsluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten. Bij nieuwe wijken voldoende ruimte reserveren voor water, groen en wegen in de planvorming.
	We zorgen voor goede loop en fietsroutes in schoolomgevingen	We zetten gedragscampagnes in om lopen en fietsen naar scholen te stimuleren	Schoolstraten afsluiten voor gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten.

Centrumgebied	<p>In centra is goede bereikbaarheid van voorzieningen belangrijk. Voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor voetgangers, door goede looproutes. Voetgangers gaan voorop in winkel/centrumgebied. Fietsers zijn in centrum Uden te gast. Goede fietsparkeervoorzieningen aan de ingangen van het centrum maken.</p>	<p>Stimuleren van het fietsgebruik voor centrumbezoek, stimuleren fietsparkeerlocaties met behulp van campagnes en communicatie. Fietsroutes richting centrum verbeteren in kwaliteit en aantrekkelijkheid.</p>	<p>Toegang centrum reguleren voor duurzame voertuigen.</p>
	<p>Anders omgaan met parkeervraag bij ontwikkelingen, bijvoorbeeld door parkeren op afstand en door alternatieven te onderzoeken. We gaan uit van bestaand areaal voor parkeren en eerst gebouwde voorzieningen benutten zodat er meer ruimte op straat overblijft.</p>	<p>Op langere termijn toewerken naar meer gereguleerd parkeren Uden Centrum voor efficiënter ruimtegebruik voor meer ruimte voor klimaat en ontwikkelingen. Onderzoeken parkeren op afstand, bijvoorbeeld met proeven om in de zomer parkeerterreinen af te zetten.</p>	<p>Sturend beleid voor autoparkeren in centrumgebied. Verminderen aantal parkeerplaatsen, voor meer ruimte voor groen, klimaat en ontwikkelingen in het centrum en de omgeving daarvan. Daarbij wel rekening houdend met ruimte voor evenementen. Mogelijk maken van ontwikkelingen met alternatieve parkeeroplossingen.</p>
Werkgebied	<p>Autobereikbaarheid handhaven en inzetten op verbetering OV-bereikbaarheid en fietsbereikbaarheid. Verkennen mogelijkheden gezamenlijk gebruik van de parkeervoorzieningen bij intensivering van het gebied. Bij groot onderhoud of herinrichting rekening houden met ruimte voor voetgangers, vanuit STOMP-principe.</p>	<p>Stimuleren van gebruik van deelvoertuigen (zoals deelfietsen/scooter) en lokale initiatieven voor bijvoorbeeld pendeldienst tussen Hub en bedrijventerrein. Meer inzet op de werkgeversaanpak.</p>	<p>Voetgangers en fietsers krijgen een eigen plaats op de weg op een voetpad en fietspad. De maximumsnelheid op wegen binnen bedrijventerreinen gaat naar 30 km/uur. Bedrijventerreinen zijn goed bereikbaar met een OV-voorziening.</p>

Buitengebied

Vanuit STOMP-principe bij herinrichting of groot onderhoud aandacht voor de plaats van wandelaars. Verbeteren veiligheid fietsers, met aandacht voor landbouwverkeer, aanpak knelpunten verkeersveiligheid vanuit risicoanalyse	Verbeteren bereikbaarheid van het buitengebied door vergroten sociaal vervoer en deelvervoer. Meer oog voor comfortabele inrichting haltes en stallingsmogelijkheden voor de fiets in afstemming met de provincie.	Alle landbouwroutes voorzien van veilige bermen en uitwijkmogelijkheden. Recreatief verkeer in natuurgebieden zoneren en wegen in kwetsbare gebieden afsluiten. Maximaal inzetten op OV en sociaal vervoer.
---	--	---

Hoofdnetwerk

Er komt een hoofdnetwerk met regionale (snel)fietsroute(s) en voorzieningen. Voetgangers hebben een eigen plek langs de hoofdroutes voor auto- en fietsverkeer. Ieder dorpshart krijgt een deelmobiliteitshub en lokale vormen van deelmobiliteit worden gestimuleerd. Meewerken aan de BRT en een regionale Hub langs de A50 ter hoogte van Uden. Aanpak verkeersveiligheidsknelpunt en op risicolocaties met oog voor risicogroepen op basis van de risicoanalyse verkeerveiligheid. Proactief monitoren van verkeersveiligheid.	Aanvullend inzetten op verkeersveiligheid door middel van campagnes, gedragsbeïnvloeding educatie en communicatie. Actieve aanpak verkeersveiligheid, in nauwe samenwerking met politie, voor bijvoorbeeld voor rijden onder invloed en snelheidsovertreders. Aandacht voor de focusgebieden vanuit BVVP: fietsers, afleiding in het verkeer, onervaren verkeersdeelnemers. Acties voor bewustwording van duurzaamheid en gezondheid, om mensen te stimuleren om fiets en OV te gebruiken.	Actief inzetten op verkeersveiligheid door - vooruitlopend op het onderhoudsprogramma - aanpassingen aan de infrastructuur: alle gebiedsontsluitingswegen voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen en waar dit niet past afwaarderen. Oversteekplaatsen worden veiliger gemaakt, bijvoorbeeld met middengeleiders. OV krijgt voorrang op de hoofdwegen, bijvoorbeeld op VRI-kruispunten of met busbanen.
--	--	--