Gemeente Urk

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Urk

Gemeente Urk

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Urk

Datum	11 maart 2021
Kenmerk	009127.20210301.R1.05
Eerste versie	17 september 2019

Inhoud Pagina

Samenvatting		**1**
1	**Inleiding**	**3**
2	**Plankader**	**6**
2.1	Beleidskader	6
2.2	Trends en ontwikkelingen	10
3	**Visie op bereikbaarheid en verkeersveiligheid**	**14**
3.1	Autoverkeer	14
3.2	Fietsverkeer	28
3.3	Vrachtverkeer	35
3.4	Openbaar vervoer	37
3.5	Verkeersveiligheid	44
4	**Van visie naar uitvoering**	**48**
4.1	Optimaliseren bestaande infrastructuur	48
4.2	Realiseren nieuwe infrastructuur	50
4.3	Parkeren en elektrische voertuigen	55
4.4	Langzaam verkeer	56
4.5	Vrachtverkeer	58
4.6	Openbaar vervoer	59
4.7	Verkeersveiligheid	62
5	**Kostenindicatie en prioritering maatregelen**	**64**
5.1	Contouren voor een uitvoeringsprogramma	64
5.2	Infrastructurele maatregelen	66
5.3	Maatregelen langzaam verkeer	69
5.4	Maatregelen parkeren en elektrische voertuigen	72
5.5	Maatregelen openbaar vervoer en vrachtverkeer	75
5.6	Maatregelen verkeersveiligheid	78

Samenvatting

In dit GVVP Urk zijn de doelstellingen en ambities op het gebied van verkeer en vervoer opgenomen voor de periode 2020-2030. Belangrijke thema's zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Een goede (economische) bereikbaarheid is voor Urk van groot belang, met het oog op de grootschalige ontwikkelingen die in de komende jaren gepland zijn. Het economische belang moet samengaan met een verkeersveilige, leefbare en duurzame omgeving.

Het GVVP moet passen binnen de overkoepelende beleidskaders. Voorafgaand aan het opstellen van het GVVP zijn daarom alle relevante beleidskaders (Rijk, provincie Flevoland en gemeente Urk) op een rij gezet en zijn de raakvlakken met het GVVP Urk benoemd. Daarnaast is gekeken naar de trends op het gebied van mobiliteit (zoals elektrisch rijden) die in de komende jaren op ons afkomen en de gevolgen die dit voor Urk heeft.

In de huidige situatie bestaan op Urk wegen met primair een verkeersfunctie (gebiedsontsluitingswegen), verblijfswegen met een belangrijke functie voor lokaal verkeer en verblijfswegen (erftoegangswegen). Binnen de gemeente Urk zijn er geen stroom-wegen. Sommige wegen zijn moeilijk te categoriseren, omdat ze kenmerken van verschillende wegcategorieën hebben. Dit zijn de zogenaamde grijze wegen. Om deze wegen te categoriseren, moet aanvullend onderzoek worden gedaan.

In de nabije toekomst zijn er enkele grote infrastructurele projecten gepland op Urk. Zo wordt de Michiel de Ruyterbrug de nieuwe toegang tot de Zeeheldenwijk, worden diverse bestaande wegen aangepakt en zijn er plannen voor de aanleg van een Randweg om de verkeersdruk op de Domineesweg in de toekomst te verminderen.

Op het gebied van trends en ontwikkelingen is vooral elektrisch rijden relevant voor Urk. Belangrijk is om voldoende laadinfrastructuur voor elektrische auto's te kunnen bieden aan inwoners, bezoekers en forensen. Een ander technologisch middel dat op Urk kan worden ingezet is dynamische signalering. Bij stremming van één van de bruggen over de Urkervaart kan verkeer hiermee worden omgeleid.

Voor het fietsverkeer is de belangrijkste ambitie het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige, verkeersveilige en fijnmazige fietsinfrastructuur. Er moeten verbindingen tussen bestaand Urk en de nieuwe ontwikkellocaties Zeeheldenwijk, het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven worden gemaakt. Ook zijn er diverse verbetermogelijkheden in de bestaande fietsinfrastructuur. Het zorgen voor een fietsnetwerk van goede kwaliteit moet zorgen voor een toename van het (elektrische) fietsgebruik binnen de gemeente.

De bedrijvigheid op Urk trekt nu en in de toekomst veel vrachtverkeer aan. De economische uitbreiding van Urk vindt met name aan de zuidzijde plaats, door de ontwikkeling van het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven. Een goede bereikbaarheid van Urk via de A6 en de Domineesweg is daarom van vitaal belang voor de lokale economie.

De toename van vrachtwagens kan echter ook voor overlast zorgen. Om parkeeroverlast van vrachtverkeer tegen te gaan, is het realiseren van een langparkeerterrein voor vrachtwagens dan ook een ambitie van de gemeente Urk.

Voor het openbaar vervoer is Urk afhankelijk van bussen, maar het busvervoer voldoet momenteel niet aan de gewenste kwaliteit. Voor veel Urkers is het openbaar vervoer daarom in de meeste gevallen geen concurrerend alternatief voor de auto. Urk valt vanaf 2023 onder de nieuwe OV-concessie IJssel-Vecht. De gemeente heeft bij de gezamenlijke concessieverleners duidelijke ambities voor een verbeterslag van het busvervoer uitgesproken. De ambities zijn onder andere het optimaliseren van de busroutes op Urk en een rechtstreekse busverbinding van Urk naar Lelystad. Omdat in de nieuwe OV-concessie elektrisch rijden uitgangspunt is, wordt op Urk mogelijk een centraal busstation met laadinfrastructuur gerealiseerd.

Voor de aanpak van verkeersveiligheid richting het jaar 2030 heeft Urk zich net als andere gemeenten in Nederland aangesloten bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Het SPV 2030 kent een vernieuwde visie op verkeersveiligheid waarin een nulambitie is geformuleerd: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Met gerichte communicatie- en educatietrajecten moet op Urk worden gezorgd voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Met name jonge bestuurders en (elektrische) fietsers vormen hierbij een belangrijke doelgroep. Ook infrastructurele maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

1

Inleiding

Het voormalige eiland Urk is een unieke gemeente binnen de provincie Flevoland. Urk is qua oppervlakte de kleinste gemeente van Flevoland en telt 21.031 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS). De gemeente grenst aan de westzijde aan het IJsselmeer en aan de noord-, oost- en zuidzijde aan de gemeente Noordoostpolder. Ondanks de verbondenheid van het oude eiland met het nieuwe vasteland van de Noordoostpolder, is het eilandgevoel op Urk nog sterk aanwezig.

Urk kent een sterke bedrijvigheid en (water)toerisme. Een goede bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer is daarom van levensbelang. Dit geldt niet alleen voor de verbindingen van Urk met de rest van Nederland en Europa, maar ook voor de interne bereikbaarheid. In de komende jaren staan grote projecten zoals de ontwikkeling van de Zeeheldenwijk, de realisatie van het Binnendijks Bedrijventerrein (BDBT) en de aanleg van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) op het programma. De uitbreiding van de Oranjewijk is inmiddels nagenoeg afgerond.

Een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

Dit gemeentelijk verkeers- en vervoersplan dient als leidraad om de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid te behalen. Er zijn echter meer belangen dan alleen bereikbaarheid. Ook verkeers-veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid krijgen de nodige aandacht in dit GVVP. Dit GVVP zet de koers op deze gebieden uit over de periode 2020-2030. Het moet daarnaast recht doen aan de verkeersproblemen die burgers momenteel ervaren in hun woonomgeving.

Actuele verkeersproblemen op Urk zijn bijvoorbeeld het gevoel van onveiligheid rondom rotondes in de Urkerweg, de slechte concurrentie-positie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto en het ontbreken van cruciale schakels in de fietsinfrastructuur. Dit zijn zaken die in dit GVVP uitgebreid aan bod komen.

Proces

Dit GVVP is een vervolg op de ambtelijke discussienota GVVP Urk 2018-2022 en het daaruit voortkomende concept-GVVP uit 2019. Het GVVP is door Goudappel opgesteld in co-productie met een brede vertegenwoordiging van de gemeente Urk. Als eerste zijn de hoofdlijnen van het concept-GVVP uit 2019 in een breed ambtelijk overleg besproken. Daarna zijn alle inhoudelijke reacties op het conceptstuk verzameld en verwerkt.

In een aantal ambtelijke terugkoppelingssessies is het GVVP vervolgens nader besproken en verder uitgewerkt. Tot slot is een lijst met maatregelen opgesteld, waarvoor een kostenindicatie en een prioritering is gemaakt. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot voorliggend Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan voor de periode 2020-2030.

Problematiek het Oude Dorp

Het Oude Dorp heeft zijn huidige vorm gekregen toen Urk nog een eiland waar de woningen vanwege de beperkte ruimte dicht op elkaar stonden. Auto's reden er toen nog niet op Urk. Met het huidige gebruik van de auto is het dan ook niet vreemd dat er gebrek aan ruimte voor de auto is in het Oude Dorp. Het gaat hierbij om ruimte voor parkeren voor personenauto's maar ook het laden en lossen door, vaak lange, vrachtauto's leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid en veiligheid.

De blauwe zone die in 2017 is ingevoerd in het Oude Dorp reguleert de parkeerdruk wel, maar lost de parkeerdruk niet op. De parkeerdruk verschuift deels naar de randen van het Oude Dorp, waarbij de uitbreiding van de slikhoogte hier op anticipeert. Bij grote evenementen in het oude dorp is er een tekort aan parkeerplaatsen in en rond het oude dorp.

In dit GVVP komt de problematiek met autoverkeer in het Oude Dorp op verschillende punten aan de orde (Parkeren, Vrachtverkeer) en worden er ook diverse maatregelen voorgesteld zoals:

- Consequente toepassing van de parkeernormen;
- Handhaving blauwe zone het Oude Dorp;
- Instellen inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 m (let wel: er is geen sprake van overlast door doorgaand verkeer. Elke vrachtwagen komt in opdracht van een bewoner of een bedrijf met een specifiek doel waar anders een ontheffing voor aangevraagd moet worden);
- Onderzoek naar alternatieve wijze van bevoorraden van het Oude Dorp;
- Optimale inpassing verkeerscirculatie in het Oude Dorp.

Toch blijft het hier bij sectorale oplossingen terwijl een integraal plan nodig is voor het oplossen van de problemen die veroorzaakt door de vele functies die tegenwoordig plaatsvinden in het Oude Dorp gecombineerd met de beperkte ruimte.

Daarom wil de gemeente deze problematiek dan ook integraal onderzoeken en aanpakken. De omgevingsvisie is hiervoor een geschikt instrument. Maar ook kan er gekozen worden voor een gerichte gebiedsvisie. Daarom gaan we in overleg met de ondernemers de mogelijkheden verkennen om tot een beter leefbaar Oude Dorp te komen, waar overlast door auto's en vrachtauto's tot het verleden behoort.

Doel van dit GVVP

Dit GVVP geeft richting aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente Urk tot het jaar 2030. Door ontwikkelingen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak verandert ook steeds de mobiliteitsvraag. Zeker op Urk met zijn sterke groei is het daarom belangrijk het verkeers- en vervoersbeleid up-to-date te houden.
Het doel van dit GVVP is om inzicht te krijgen in wat de gemeente Urk in de komende periode belangrijk vindt op het gebied van verkeer en vervoer en dit te koppelen aan een passend maatregelenpakket.

Leeswijzer

Als eerste worden in hoofdstuk 2 het beleidskader, de trends en de ontwikkelingen op het gebied van techniek en mobiliteit beschreven. Daarna komt in hoofdstuk 3 de visie op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid aan bod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de vertaalslag van visie naar uitvoering gemaakt. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de maatregelen en de bijbehorende kostenindicatie en prioritering opgenomen.

2

Plankader

In dit hoofdstuk wordt beschreven binnen welke kaders dit GVVP is opgesteld. De belangrijkste beleidskaders waarbinnen het plan dient te vallen zijn die van de hogere overheden. Andere factoren spelen echter ook een rol bij het maken van beleid. Technologie en het aanbod van nieuwe vervoersdiensten hebben bijvoorbeeld een steeds grotere impact op ons verkeers- en vervoersbeleid.

2.1 Beleidskader

Het GVVP moet in eerste instantie binnen de wetgeving vallen en passen binnen de kaders en plannen van de hogere overheden. Het GVVP is de schakel tussen het bovenlokale en het lokale verkeers- en vervoersbeleid en vormt het kader voor gemeentelijke plannen en ontwikkelingen. Daarnaast moet het aansluiten op de plannen en projecten van andere (gemeentelijke) beleidsterreinen.

Landelijk beleid

De **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)** is een onderdeel van de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk tot een strategische visie op de fysieke leefomgeving. Het doel is om alle onderdelen van de fysieke leefomgeving met elkaar in samenhang te brengen. Ook gemeenten en provincies maken een omgevingsvisie vanwege deze nieuwe wet. De Nationale Omgevingsvisie heeft echter een hoog abstractieniveau en beschrijft op het gebied van verkeer en vervoer geen specifieke ambities en doelstellingen voor Flevoland en Urk.

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Deze aanpak is opgenomen in het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).** Het SPV streeft naar een proactief beleid en samenwerking met partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul.

Het GVVP van de gemeente Urk sluit hierop aan en streeft naar een minimalisatie van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Dit doel moet worden bereikt met een lokaal uitwerkingsplan voor de risicogestuurde aanpak uit het SPV 2030.

In het **Klimaatakkoord** zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor het GVVP Urk betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is, waaraan richting de toekomst samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling gegeven moet worden. In het Klimaatakkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- Duurzame hernieuwbare energiedragers in mobiliteit;
- Elektrisch vervoer;
- Verduurzaming personenmobiliteit;
- Verduurzaming in logistiek.

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de **Tour de Force**. Bij de start van de Tour de Force is een concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Urk via dit GVVP aan kan bijdragen:

- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets;
- Gerichte stimulering van het fietsen.

Provinciaal beleid

Het **Programma Mobiliteit en Ruimte** van de Provincie Flevoland beschrijft de kansen en wensen voor het provinciale verkeersnetwerk met het jaar 2030 als horizon. De Provincie Flevoland wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoersmiddelen.

Door de verschillende netwerken onderling beter te verbinden, zorgt de Provincie voor optimale keuzemogelijkheden voor reizigers en vervoerders. Dit moet zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid in Flevoland. Daarnaast wil de Provincie tussen 2016 en 2030 het aantal verkeersslachtoffers terugdringen. In het Programma Mobiliteit en Ruimte zijn de tien doelstellingen van de mobiliteitsvisie uitgewerkt in concrete acties en investeringen voor de komende tien jaar. Voor de gemeente Urk worden in de visie de volgende acties genoemd:

- Onderzoek verbetering busverbinding Urk-Lelystad;
- Onderzoek verbetering busverbinding Urk-Emmeloord-Kampen(-Zwolle);
- Onderzoek ontsluiting Maritieme Servicehaven via Domineesweg.

De **Provinciale Omgevingsvisie Flevoland Straks** geeft aan welke kansen en opgaven er voor Flevoland liggen en welke ambities de Provincie heeft. De visie gaat over de periode tot 2030 en verder. In deze visie wordt benoemd dat Flevoland de hoogste bevolkings-dynamiek van het land heeft. Dit is vooral te danken aan Almere. De groei in de andere steden en dorpen – met uitzondering van Urk – neemt af. Ook in de Provinciale Omgevingsvisie wordt Urk aangemerkt als een gemeente met een sterke ontwikkeling die daardoor in de toekomst rekening moet houden met een aantal grote ruimtelijke opgaven.

Gemeentelijk beleid

In de **Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+** is opgenomen op welke wijze de gemeente Urk wenst om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen, onder meer op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer. De Geactualiseerde Structuurvisie geeft een ruimtelijk en realistisch beeld van de verwachte en wenselijke ontwikkelingen en de daarbij behorende randvoorwaarden. Het vertrekpunt van de Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+ is het feit dat de Urker bevolking wil leven op Urk, nu en in de toekomst. Er dient voldoende ruimte binnen de gemeentegrenzen aanwezig te zijn en te blijven om te kunnen wonen, leven, recreëren en werken. Een essentiële stap binnen de Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+ is het vastleggen van de toekomstrichting voor Urk: waar liggen de toekomstige uitbreidingen en hoe moeten ze eruit gaan zien, maar ook: wat moet er in het bestaande stedelijk gebied vernieuwd/verbeterd worden? De belangrijkste opgaven en ambities op het gebied van verkeer en vervoer zijn:

- Versterken (economische) bereikbaarheid Urk;
  - Realiseren derde verkeersbrug over de Urkervaart;
  - Realiseren Randweg Urk.
- Aanpak knelpunten Nagel;
- Optimaliseren fietsinfrastructuur en stimuleren fietsgebruik;
- Anders routeren van de bussen op Urk in het kader van verkeersveiligheid;
- Rechtstreekse busverbinding Urk-Lelystad;
- Verminderen verkeersdruk op het Oude Dorp.

In het **Coalitieakkoord 2018-2022 'Urk mit Eenkanger'** zijn de afspraken tussen de coalitiepartijen ChristenUnie, Hart voor Urk en de SGP opgenomen. Op het gebied van verkeer en vervoer worden in het coalitieakkoord de volgende punten benoemd:

- De komende periode gaat de gemeente aan de slag met de realisatie van een centraal busplein wat goed toegankelijk is, ook voor ouderen en gehandicapten;
- Een goede verbinding tussen Urk en Lelystad is een prioriteit in de gesprekken met de Provincie over openbaar vervoer. Ook het probleem van de 'overvolle bussen' wordt hierbij aangekaart;
- In de gemeente wordt een lokale fietsagenda ontwikkeld vanwege het toenemende belang van het (elektrische) fietsverkeer. Belangrijke thema's in deze agenda zijn: veiligheid, parkeren en elektrisch fietsen. Hierbij kan ook worden aangesloten op de provinciale fietsagenda;
- De looproutes naar en de toegankelijkheid van belangrijke ontmoetingsplekken en voorzieningen voor ouderen en andere mensen die minder mobiel zijn worden geoptimaliseerd;
- Zebrapaden moeten zo veilig mogelijk zijn. Gekeken moet worden waar verlichte zebrapaden de veiligheid kunnen vergroten;
- Er moet kritisch gekeken worden naar de verkeersveiligheid van de wegen. Ook een ongevallenregistratie om 'black spots' in beeld te brengen is belangrijk;
- In het Oude Dorp worden vrachtwagens waar mogelijk geweerd;
- Op het bedrijventerrein dient een plek te komen waar overblijvende vrachtwagens kunnen verblijven en accommoderen. Hierbij zoekt de gemeente de samenwerking met het Urker bedrijfsleven;
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt ook goed gekeken naar elektrische oplaadpunten;
- De verkeersproblematiek in combinatie met voetgangers in het Oude Dorp wordt goed onderzocht.

2.2 Trends en ontwikkelingen

Op het gebied van mobiliteit zijn er vijf landelijke trends c.q. ontwikkelingen te onderscheiden. Niet al deze trends zijn relevant voor Urk binnen de periode van dit GVVP. Onderstaande drie trends zijn dit wel:

- **Verbonden:** Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. Deze trend is niet zozeer relevant voor Urk, omdat er geen verkeersregelinstallaties (VRI's) binnen de gemeente Urk zijn. Dynamische (onderling verbonden) bewegwijzering kan wél een rol spelen. Bij brugopeningen kan een dergelijk verwijssysteem namelijk worden toegepast om lange wachtrijen op de hoofdrijbaan te voorkomen en verkeer te spreiden. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.
- **Elektrisch:** Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. Urk moet een keuze maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren.
- **Nieuw:** Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed-pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker worden, is dit relevant voor dit GVVP.

Invloed van trends en ontwikkelingen op Urk

Technologie heeft, zoals hiervoor beschreven, een steeds grotere invloed op onze samenleving en op de manier waarop we ons verplaatsen. Nieuwe vervoerswijzen, nieuwe vervoersdiensten en andere manieren om het verkeer aan te sturen worden ontwikkeld. Technologie en diensten bieden kansen om ons mobiliteitssysteem veiliger, duurzamer, schoner en aantrekkelijker te maken. Ook op Urk is *smart mobility* een actueel thema.

Elektrische auto's

In het **Beleidsdocument openbare laadinfrastructuur,** opgesteld in 2018 door Over Morgen, zijn het beleid en de ambities van de gemeente Urk op het gebied van openbare laadinfrastructuur opgenomen. De verwachting is dat de groei van duurzame vormen van mobiliteit zich in de komende jaren zal doorzetten. De eerste tekenen daarvan zijn al zichtbaar op Urk. De groei van het aantal elektrische voertuigen gaat samen met een toenemende behoefte aan laadinfrastructuur. Het plaatsen van adequate laadinfrastructuur is essentieel om de groei en het gebruik van elektrisch vervoer te faciliteren. Elektrische rijders die geen gelegenheid hebben om op eigen terrein hun auto op te laden, zullen veel gebruik maken van laadplekken in de openbare ruimte. Verwacht wordt dat de vraag naar publieke laadpunten ook in de gemeente Urk toeneemt.

Elektrische bussen

De huidige ov-concessie van de regio IJsselmond, waaronder Urk valt, loopt tot en met 2023. De gemeente Urk heeft bij de Provincie Flevoland het verzoek tot een kwaliteitssprong van het busvervoer ingediend. Het bundelen van de grote bussen op de Singel, Urkerweg, Domineesweg en op termijn de Michiel de Ruyterallee is daarbij een wens. Omdat in de nieuwe concessie elektrisch rijden uitgangspunt is, is het mogelijk dat op Urk een laadstation voor elektrische bussen wordt gerealiseerd. Momenteel wordt onderzocht of het wenselijk is om de route van de buslijnen 141 en 641 te strekken. Het aanleggen van laadinfrastructuur voor bussen is afhankelijk van het al dan niet strekken van voornoemde buslijnen en de bijbehorende dienstregeling.

Elektrische fietsen

Het aandeel elektrische fietsen neemt de laatste jaren sterk toe in Nederland. In 2016 al was 1 op de 3 nieuw gekochte fietsen een e-bike en inmiddels wordt bijna 70 procent van de totale marktomzet uit de verkopen van elektrische fietsen behaald[1]. Beleidsmakers hebben hoge verwachtingen van de bijdrage die de elektrische fiets kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen. Aan de andere kant vrezen sommigen dat de e-bike kan leiden tot meer verkeersonveiligheid en minder lichaamsbeweging.

Omdat veel Urkers ook op Urk werken, zijn er goede mogelijkheden voor het stimuleren van (elektrisch) fietsen op de woon-werkroute. De verwachting is dat het aantal brommers en scooters op Urk als gevolg van de opkomst van de e-bike zal afnemen. Op korte afstanden is (elektrisch) fietsen een uitstekend alternatief voor de auto, brommer of scooter. Voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van een goede fietsinfrastructuur binnen de gemeente.

[1] *Bron: BOVAG*

Kwaliteitsverbetering van fietspaden en -stallingen is tijdens de periode van dit GVVP dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Als stelregel wordt doorgaans gehanteerd dat bestemmingen binnen 7,5 kilometer goed bereikbaar zijn op de gewone fiets. Met een elektrische fiets wordt de actieradius echter tot 15 kilometer vergroot. Als met de elektrische fiets vanuit Urk wordt gerekend, vallen niet alleen Urk zelf, maar ook Tollebeek, Swifterbant, Nagele, Emmeloord, Espel en Creil binnen de actieradius van een e-bike. Dat betekent dat 35.000 extra inwoners op een acceptabele (elektrische) fietsafstand van Urk wonen. Met name in het kader van de toenemende bedrijvigheid biedt dit mogelijkheden.

Rijden op waterstof

Een auto die op waterstof rijdt wordt getankt met gasvormig waterstof onder druk. De waterstof wordt vervolgens tijdens het rijden toegevoerd aan een zogenaamde ''brandstofcel''. Een brandstofcel is een soort batterij, die uit waterstof en zuurstof (die uit de buitenlucht wordt gehaald) direct elektriciteit kan maken en waarbij enkel water als 'afvalproduct' vrijkomt. Vervolgens wordt de in de auto gemaakte elektriciteit gebruikt om een elektrische aandrijflijn met elektromotor de wielen van de auto aan te drijven[2].

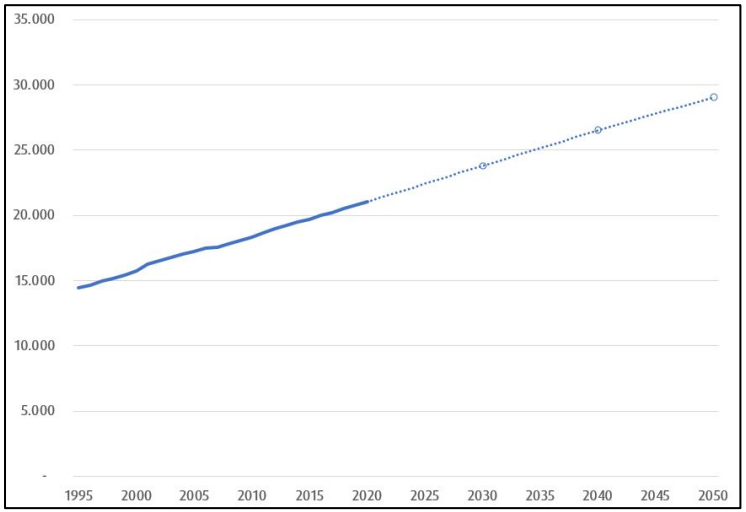
Om het gebruik van waterstofauto's te stimuleren, is een belangrijke voorwaarde de nabijheid van een waterstoftankstation. Momenteel zijn er daarvan slechts enkele in Nederland.
In het kader van duurzaamheid wordt gesproken over het produceren van waterstof op het nieuwe Binnendijks Bedrijventerrein. Daarnaast is de realisatie van een waterstoftankstation op Urk mogelijk. Mogelijk zijn hierin combinaties te maken.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Urk groeit verder de komende jaren, zowel qua bedrijvigheid als qua inwoneraantal. Het bedrijventerrein Zwolse Hoek is nagenoeg volgebouwd en kan niet verder groeien. Binnen afzienbare tijd wordt daarom waarschijnlijk het Binnendijks Bedrijventerrein (BDBT) gerealiseerd en worden de plannen voor de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) verder geconcretiseerd. Qua woningbouw is de ontwikkeling van de Oranjewijk bijna afgerond en bevindt de Zeeheldenwijk zich in de planfase. Prognoses voorspellen dat Urk in 2040 is gegroeid naar een inwoneraantal van 26.400, verdeeld over 8.800 huishoudens.

In 2050 wonen naar verwachting 29.100 mensen in 9.700 huishoudens op Urk. In figuur 2.1 op de volgende pagina is de bevolkingsgroei weergegeven in een grafiek.

[2] *Bron: www.waterstofnet.eu*



Figuur 2.1: Bevolkingsgroei Urk en prognose tot 2050

Ook het aantal arbeidsplaatsen in de gemeente zal stijgen, afhankelijk van de ontwikkeling van het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Dit betekent dat Urk in elk ontwikkelscenario rekening moet houden met een verdere groei van het verkeer.

3

Visie op bereikbaarheid en verkeersveiligheid

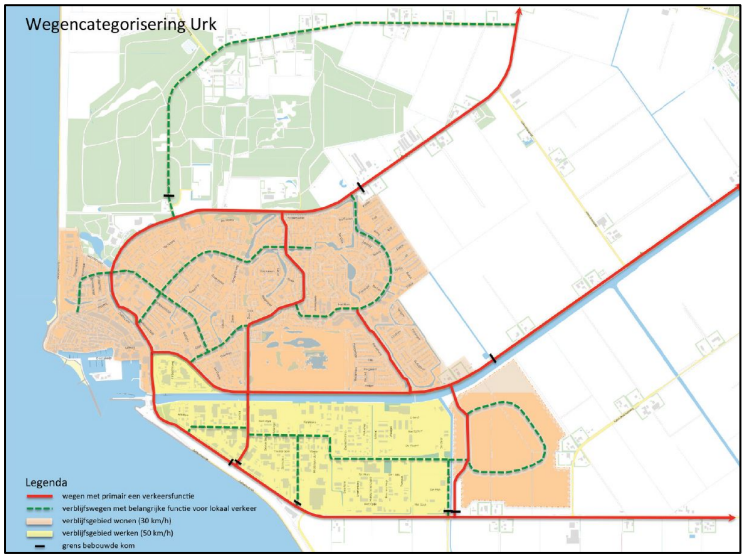
Een goede bereikbaarheid (zowel intern als extern) is van groot belang voor Urk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn aanwezig binnen de gemeentegrenzen en daarnaast biedt Urk veel werkgelegenheid aan haar inwoners. Tegelijkertijd kent Urk een opvallende verdeling tussen de vervoerswijzen. In vergelijking met andere gemeenten worden namelijk relatief veel verplaatsingen gemaakt (top 10 van Nederland; 3,01 reizen per dag). Er worden echter weinig kilometers gereisd (*top* 25 van NL; 20,7 km per dag - *qua aantal gereisde kilometers behoort Urk in dit geval tot de laagste 25 gemeenten van Nederland*.). Dit komt doordat Urkers veelal op Urk werken en tussen de middag vaak naar huis gaan om te eten.

Woongebieden, bedrijventerreinen, voorzieningen en toeristische attracties op Urk moeten in de nabije en verre toekomst vlot en veilig bereikbaar zijn met verschillende vervoerswijzen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie en het toekomstbeeld voor de verschillende vervoerswijzen en thema's.

3.1 Autoverkeer

3.1.1 Huidige situatie

Volgens de landelijk toegepaste verkeersveiligheidsvisie **Duurzaam Veilig** worden wegen in Nederland in drie categorieën verdeeld: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Ook op Urk worden de wegen conform Duurzaam Veilig gecategoriseerd. Figuur 3.1 op de volgende pagina geeft de wegencategorisering voor het huidige wegennet en een deel van het toekomstige wegennet weer.



Figuur 3.1: Wegencategorisering gemeente Urk (uit het Handboek Openbare Ruimte)

Binnen de gemeente Urk komen twee van de drie Duurzaam Veilig-wegtypes voor: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de Duurzaam Veilig-indeling hanteert de gemeente Urk een aantal typeringen, namelijk:

- Wegen met primair een verkeersfunctie (80 km/h, 70 km/h, 50 km/h);
- Verblijfswegen met een belangrijke functie voor lokaal verkeer (60 km/h, 50 km/h, 30 km/h);
- Verblijfsgebied wonen (30 km/h);
- Verblijfsgebied werken (50 km/h).

Figuur 3.1 is afkomstig uit het bestemmingsplan Schokkerhoek (inmiddels Zeeheldenwijk). In de wegencategorisering is al rekening gehouden met de wegenstructuur in Schokkerhoek.

In het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente is beschreven hoe de verschillende typen wegen dienen te worden ingericht. Hiervoor wordt de tabel op de volgende pagina als vertrekpunt gehanteerd.

	wegen met primair een verkeersfunctie	verblijfswegen met belangrijke functie voor lokaal verkeer	verblijfsgebied wonen (30 km/h)	verblijfsgebied werken (50 km/h)
maximum snelheid	50, 70 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
verharding	asfalt	elementen	elementen	elementen
wegbreedte	≥ 7 meter	7 meter	≤ 6 meter	8 meter
kruispunttype onderling	voorkeur rotonde of geregelde voorrang	gelijkwaardig/ inritconstructie	gelijkwaardig	gelijkwaardig
asmarkering	dubbel doorgetrokken	geen	geen	geen
kantmarkering	onderbroken	geen	geen	geen
bushaltes	buiten rijbaan	op rijbaan	geen	geen
parkeren	geen	naast rijbaan	op/ naast rijbaan	naast rijbaan
erfaansluiting	geen	op rijbaan	op rijbaan	op rijbaan
fysieke snelheidsremmer	middengeleiders, asverspringing	wonen: verhoogd kruispunt, wegversmalling werken: geen	incidenteel verhoogd kruispunt	geen
fietsvoorziening	vrijliggende fietspaden/ fietsstroken	suggestiestroken/ fietsstroken	geen	geen
oversteek langzaam verkeer	op kruispunt	op kruispunt, wegvak	op kruispunt, wegvak	op kruispunt, wegvak
openbare verlichting	stalen lichtmast, 7 meter hoog	stalen lichtmast, 7 meter hoog	oude dorp klassiek/ aluminium lichtmast 6 meter hoog, aluminium paaltop 4 meter hoog	aluminium lichtmast, 8 meter hoog
afwatering	via bermen/ banden	via banden, waterpasserend	via banden, waterpasserend	via banden

Figuur 3.2: Vertrekpunt inrichtingskenmerken wegencategorisering Urk

Wegencategorisering volgens Duurzaam Veilig

De basis voor een verkeersveilige verplaatsing is de ordening en inrichting van wegen volgens Duurzaam Veilig. Ook op Urk worden wegen volgens dit landelijke principe gecategoriseerd. De belangrijkste gebiedsontsluitingswegen op Urk zijn:

- De Domineesweg (N352);
- De Urkerweg (N351);
- De Ransuil;
- De route Singel/Staartweg (N712);
- De route Vlaak/Toppad/Meep.

Figuur 3.3: De Domineesweg (bron afbeelding: CycloMedia)

Dit zijn wegen die binnen de categorie gebiedsontsluitingsweg vallen en in de meeste gevallen een passende inrichting hebben. Een aantal wegvakken op deze wegen wordt in dit kader nog heringericht. Ook de toekomstige Michiel de Ruyterallee wordt uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. In de eindsituatie is het mogelijk dat een deel van de Michiel de Ruyterallee anders wordt gecategoriseerd en vormgegeven.

In de huidige categorisering zijn, naast wegen met primair een verkeersfunctie, verblijfswegen met een belangrijke functie voor lokaal verkeer aangeduid. Dit zijn wegen waar de verblijfsfunctie het belangrijkst is, maar waar toch een substantiële hoeveelheid verkeer rijdt. Dit type weg valt eigenlijk tussen twee categorieën in en wordt ook wel een grijze weg genoemd.

Grijze wegen

Grijze wegen zijn wegen waarover discussie bestaat en waarbij functie, gebruik en inrichting vaak strijdig zijn. Net als in veel andere gemeenten, zijn deze ook op Urk te vinden. Op Urk kunnen de volgende wegen als grijze weg worden gekenmerkt:

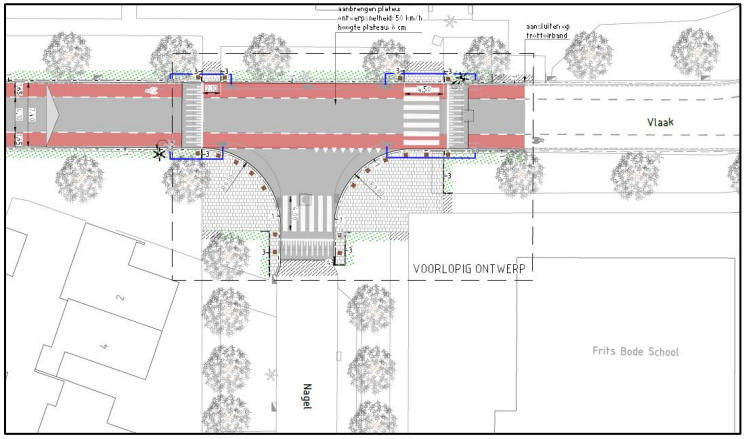
- Almerelaan;
- De Akkers;
- De Reede;
- Rotholm;
- De Lange Dam;
- Richel;
- Nagel.

De Nagel is van deze wegen momenteel het grootste knelpunt. Het deel van deze weg tussen de Vlaak en de Ransuil maakt geen deel uit van het netwerk van gebiedsontsluitingswegen. Dit terwijl de verkeersintensiteiten aanzienlijk hoger liggen dan op het noordelijk deel van de Vlaak en er lijnbussen in twee richtingen rijden. Het gebruik past bij een gebiedsontsluitingsweg. Voorgesteld wordt om de Nagel als volwaardige gebiedsontsluitingsweg in te richten om zo het netwerk sluitend te maken[3]. Daarvoor is een reconstructie van de Nagel noodzakelijk. Vanwege ruimtegebrek en de nabije schoolomgeving zijn ter hoogte van de Frits Bodeschool en het kruispunt Nagel-Vlaak waarschijnlijk concessies aan het beoogde wegprofiel nodig. Daarnaast is hier sprake van erfaansluitingen, waardoor maatwerk nodig is ter hoogte van de school.

[3] Indien de routering van de lijnbussen verandert, zijn meer opties mogelijk

Kruispunt Nagel-Vlaak

Voor de afwikkeling van het autoverkeer vraagt tevens het kruispunt Nagel-Vlaak de benodigde aandacht. In 2018 is het grootste deel van de Vlaak heringericht. Het kruispunt Nagel-Vlaak wordt in 2021 ingericht conform het ontwerp in figuur 3.4.



Figuur 3.4: Ontwerptekening kruispunt Nagel-Vlaak

Om de overige grijze wegen te categoriseren, zal eerst nader onderzoek moeten plaatsvinden.

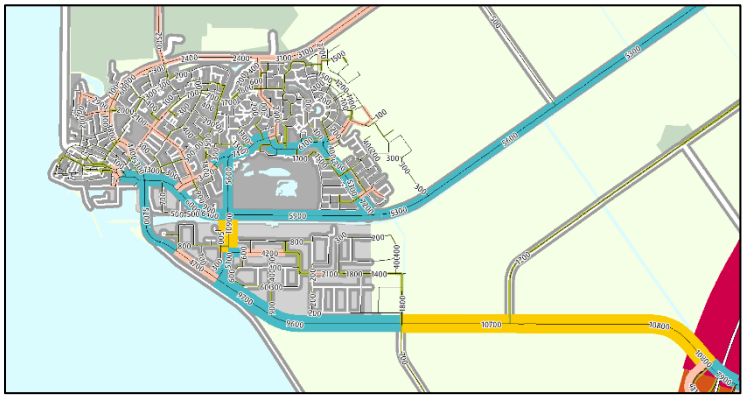
Gebruik

De drie belangrijkste invalswegen voor Urk zijn:

- De Domineesweg (verbinding met de A6);
- De Urkerweg (verbinding met Tollebeek en Emmeloord);
- De Staartweg (verbindt Urk met dorpen in de Noordoostpolder en het achterliggende agrarische gebied).

De Domineesweg wordt van de drie invalswegen het meest gebruikt, met een gemiddelde etmaalintensiteit die tussen de 10.000 en 11.000 motorvoertuigen ligt. De Meep (route via de Arie de Witbrug) is in de huidige situatie de drukste verbinding voor gemotoriseerd verkeer op Urk zelf. Op een gemiddelde werkdag in 2016 reden hier circa 10.900 motorvoertuigen[4]. Over het algemeen leidt dit echter niet tot vertragingen, behalve bij een geopende brug. Dan loopt de wachtstrook vol en ontstaat er vertraging op de hoofdrijbaan. Figuur 3.5 op de volgende pagina toont de etmaalintensiteiten uit het basisjaar (2016) van het verkeersmodel Noordoostpolder-Urk.

[4] *Bron: Verkeersmodel Noordoostpolder-Urk, Goudappel*



Figuur 3.5: Etmaalintensiteiten op een gemiddelde werkdag in 2016

Het feit dat de Domineesweg de drukste invalsweg is, komt omdat de meerderheid van het verkeer van en naar Urk op de A6 georiënteerd is en de Domineesweg de verbinding met de snelweg vormt. Verder valt in de Urker verkeerscijfers op dat er geen twee, maar drie spitsen op een werkdag zijn. Op Urk is namelijk nog sprake van een middagspits. Waar deze piek tot in de jaren zeventig in heel Nederland waarneembaar was, is Urk één van de laatste plaatsen waar een groot deel van de beroepsbevolking tussen de middag nog naar huis gaat om te eten.

3.1.2 Toekomstbeeld autoverkeer

In de komende jaren vindt een aantal grootschalige ontwikkelingen op Urk plaats, waarvan de belangrijkste de Zeeheldenwijk, het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland zijn. In 2019 en 2020 zijn door Goudappel verschillende verkeersmodelstudies uitgevoerd om tot een optimale wegenstructuur in 2040 te komen, passend bij de ontwikkelingen. Hierbij is steeds rekening gehouden met verschillende ontwikkelscenario's en -richtingen.

Verwachte verkeersgroei

Met name op de invalswegen wordt een sterke verkeersgroei verwacht naarmate de ontwikkeling van Urk zich voortzet. Door de ontwikkeling van het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven aan de zuidzijde van Urk, krijgt de Domineesweg de grootste verkeerstoename te verwerken. Om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling in de toekomst te borgen, wordt de noodzaak tot een oostelijke verbinding (Randweg) dan ook steeds groter.

De Randweg verbindt de drie invalswegen en zorgt voor een spreiding van het verkeer. Potentiële afwikkelingsknelpunten, zoals de aansluitingen van de Zeeheldenwijk en Zwolse Hoek op de Domineesweg worden hierdoor ontlast. Momenteel wordt in opdracht van de Provincie Flevoland een verkenning uitgevoerd naar de Randweg als mogelijke oplossing van de problemen op de Domineesweg. Vervolgens dient bestuurlijke besluitvorming plaats te vinden over de realisatie en financiering.

Verder betekent de realisatie van de Zeeheldenwijk dat een extra brug voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer over de Urkervaart moet worden gerealiseerd. Deze brug wordt de Michiel de Ruyterbrug genoemd. De Michiel de Ruyterbrug is met name belangrijk voor de ontsluiting van de Zeeheldenwijk zelf. Hierdoor wordt namelijk de verbinding tussen het bestaande bebouwde woon- en voorzieningengebied en het nieuwe woon- en voorzieningengebied gemaakt.

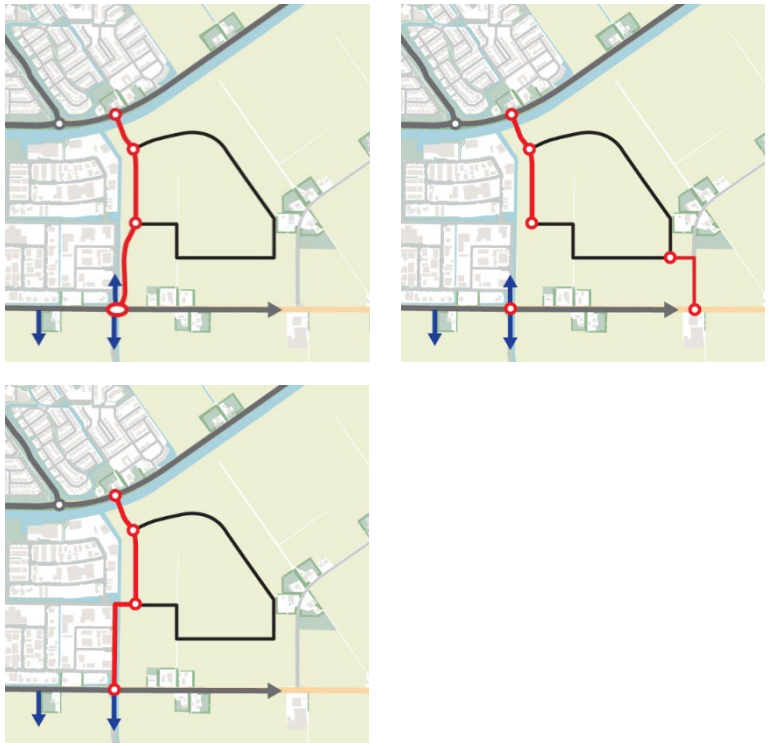
Infrastructuurscenario's

Op basis van bovenstaande gegevens en uitgangspunten zijn twee situaties uitgewerkt:

- Tijdelijke situatie: Urk zonder Randweg. Deze situatie is van toepassing voor de korte en middellange termijn
- Eindbeeld: Urk met Randweg. Deze situatie kan worden beschouwd als het lange termijn- en eindscenario.

Tijdelijke situatie: Urk zonder Randweg

Omdat in dit stadium nog niet duidelijk is of de Randweg in de toekomst daadwerkelijk wordt aangelegd en wanneer de weg open wordt gesteld, is een tijdelijke situatie uitgewerkt zonder Randweg. Binnen deze periode vinden de eerste ontwikkelingen plaats (nog niet volledig) in de Zeeheldenwijk, op het Binnendijks Bedrijventerrein en wellicht de Maritieme Servicehaven, waardoor deze gebieden nieuw verkeer genereren. De drie opties voor een tijdelijke situatie zijn schematisch weergegeven in figuur 3.6.



Figuur 3.6: Drie opties voor een tijdelijke verkeerstructuur

De optie van een tijdelijke verbinding tussen de Urkerweg en de Domineesweg via de Michiel de Ruyterallee, heeft als nadeel dat er hoge kosten moeten worden gemaakt voor een tijdelijke weg.

Daarnaast is er een complexe en dure rotonde nodig bij de aansluiting op de Domineesweg.

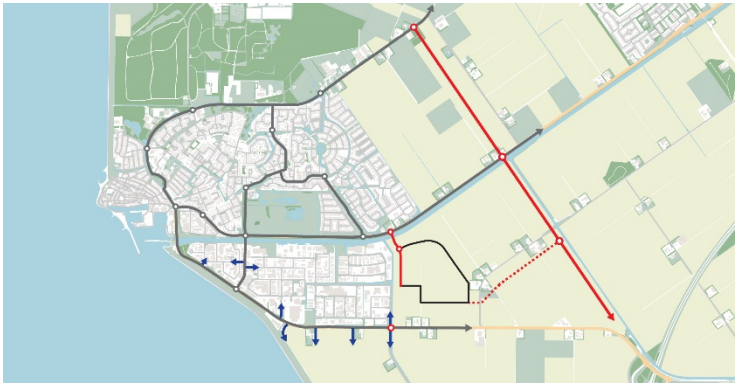
De optie om de Zeeheldenwijk via de Karel Doormanweg te ontsluiten op de Domineesweg, zorgt impliciet ook voor een verbinding tussen de Urkerweg en de Domineesweg. Dit leidt tot sluipverkeer op de binnenring van de Zeeheldwijk.

Een verbinding via het Ensgat met een (eventueel tijdelijke) verbinding tussen Ensgat en Michiel de Ruyterallee, is de eenvoudigste oplossing. Nadeel van deze oplossing is de hoeveelheid extra verkeer op het Ensgat. Vanwege de vele zijwegen en de fietsers die van dezelfde rijbaan gebruik maken, is dit onveilig. Met een aanvullend maatregelpakket, heeft deze variant de voorkeur.

Eindbeeld: Urk met Randweg

In de eindbeeld wordt uitgegaan van de realisatie van de Randweg. Bij de maximale groei van Urk, zowel economisch als demografisch, lijkt een Randweg namelijk onmisbaar. Als uit de provinciale studie blijkt dat de Randweg een nuttige en aantrekkelijke verbinding voor Urk kan vormen, komt de eindsituatie in beeld. Het eindbeeld is schematisch weergegeven in figuur 3.7.

De Randweg zorgt in de eindsituatie voor een meer evenwichtige spreiding van het verkeer over de verschillende invalswegen, waardoor de verkeersdruk op de Domineesweg en de Michiel de Ruyterallee afneemt.



Figuur 3.7: Eindbeeld: Urk met Randweg

De Michiel de Ruyterallee is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h, die de Zeeheldenwijk met de Urkerweg verbindt. Aansluitingen van de Zeeheldenwijk op de Michiel de Ruyterallee vinden plaats door rotondes. De Zeeheldenwijk wordt te zijner tijd ook vanaf de Randweg ontsloten. De exacte ligging van de verbinding moet nog worden onderzocht. In figuur 3.7 is de verbinding indicatief weergegeven.
De wegen van de Zeeheldenwijk zelf zijn ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Hiermee draagt de infrastructuur binnen de wijk bij aan het verblijfskarakter van de omgeving. De verbinding tussen de Zeeheldenwijk en Zwolse Hoek (via de Abbert) is nog in onderzoek.

Fasering van de werkzaamheden
Goudappel heeft de fasering van de infrastructuur in de Zeeheldenwijk nader onderzocht (onderzoek *Fasering aanleg nieuwe infrastructuur Urk*). De bouw begint in het noordelijk deel van de wijk, dat grenst aan de Urkervaart. In het zuidelijke deel worden eerst alleen bouwwegen aangelegd. Een verbinding tussen Zwolse Hoek en de Zeeheldenwijk (via de Abbert), is nog in onderzoek.

3.1.3 Verkeersafwikkeling in de toekomst

De Randweg zorgt voor een goede spreiding van het verkeer over de verschillende invalswegen. Werk- en industrieverkeer rijdt vooral via de Domineesweg, terwijl de verwachting is dat verkeer van en naar de woonwijken vaker voor de Urkerweg en de Staartweg zal kiezen.

Een terugkerend aandachtspunt in nagenoeg alle doorgerekende modelvarianten en -scenario's, is de aansluiting met de A6. In de toekomst komt de aansluiting met de A6 als afwikkelingsknelpunt naar voren. Hier ligt dan ook een aanvullende ontwerpopgave, die in de provinciale studie(s) naar de Randweg wordt meegenomen.

Bedieningstijden Urker bruggen
Op werkdagen zijn de bruggen over de Urkervaart van 12:45 – 13:15 uur en van 13:45 – 14:15 uur gesloten voor vaarverkeer. Dit omdat veel Urkers die werkzaam zijn op de industrieterreinen ten zuiden van de Urkervaart, tussen de middag naar huis gaan om te eten ('om de kost gaan'). Deze regeling is in overleg met de provincie Flevoland opgesteld, omdat bediening tijdens deze momenten in het verleden tot grote verkeersopstoppingen heeft geleid.

Michiel de Ruyterbrug
Om grote hoeveelheden omrijdend verkeer en afwikkelingsproblemen op Urk te voorkomen, wordt geadviseerd om ook de toekomstige Michiel de Ruyterbrug niet te bedienen tijdens de middagspits. Een ander argument hiervoor is dat als schepen de Michiel de Ruyterbrug wel kunnen doorvaren, ze in westelijke richting niet verder kunnen varen omdat de rest van de bruggen (Zwolsebrug, Arie de Witbrug en de Urkersluisbrug) niet wordt bediend tijdens de middagspits.

In 2018 is tijdens een conflictobservatie bij de Arie de Witbrug geconstateerd dat bij een brugopening van vier minuten in een spitsperiode de gehele wachtstrook volloopt en verkeer op de hoofdrijbaan moet wachten. Daardoor stagneert de doorstroming op de Urkerweg. In het onderzoek uit 2018 is verder berekend dat tijdens een brugopening in de avondspits (worst case), de wachtrijen op de Michiel de Ruyterallee tot meer dan 200 meter kunnen oplopen. Hierdoor wordt niet alleen de hoofdrijbaan geblokkeerd, maar ook de aansluiting naar de Zeeheldenwijk.

Het inzetten van dynamische signalering kan dit probleem oplossen, als voldoende automobilisten het advies opvolgen en doorrijden naar een volgende brug. De wachtrijen en de kans op blokkades rondom de gestremde brug kunnen hiermee worden beperkt.

Resumé toekomstbeeld autoverkeer
De diverse verkeersmodelstudies hebben inzicht gegeven in de verkeerskundige consequenties en oplossingsrichtingen op de lange termijn voor heel Urk. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in een

tijdelijke situatie en een eeindbeel. In de tijdelijke situatie is er geen Randweg, maar vinden wel de eerste ontwikkelingen aan de zuidzijde van Urk plaats. Hierdoor is het noodzakelijk dat er nieuwe ontsluitingsroutes worden aangelegd.

Het eindbeeld gaat uit van een gerealiseerde Randweg. Uit de diverse modelstudies blijkt namelijk dat zonder Randweg de maximale capaciteit van de Domineesweg in de huidige vormgeving op korte termijn wordt bereikt en dat ook de Urkerweg te druk wordt.

Voor de ontsluiting van de Zeeheldenwijk is in het eindbeeld de Michiel de Ruyterallee aan de noordzijde aangesloten op de Urkerweg, maar aan de zuidzijde niet aangesloten op de Domineesweg.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende ambities voor het autoverkeer:

Realiseren Randweg
(Verbinding Staartweg-Urkerweg-Domineesweg)

Optimale aansluiting nieuwe woon- en werkgebieden op bestaande infrastructuur

Wijziging van gebruik en uitstraling Staartweg, Urkerweg, Karel Doormanweg en Domineesweg

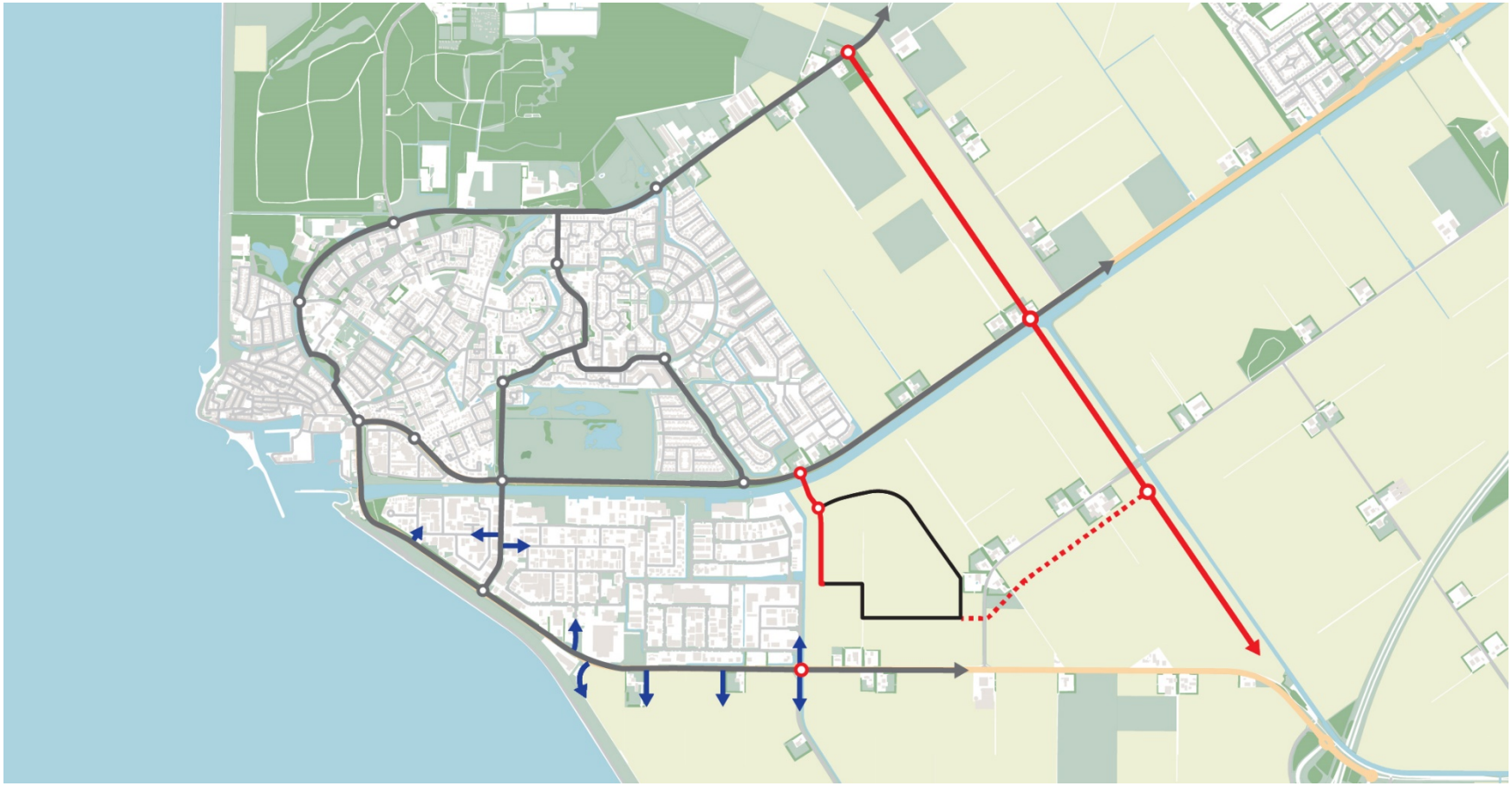
Optimalisatie aansluiting A6 (studie Randweg)

Een sluitend netwerk van gebiedsontsluitingswegen

Aanpak grijze wegen

Reconstructie kruispunt Nagel-Vlaak

Het toekomstige wensbeeld voor het autoverkeer ziet er als volgt uit (zie volgende pagina).



Figuur 3.8: Toekomstig wensbeeld autoverkeer

3.1.4 Elektrische voertuigen

Hoewel in de gemeente Urk begin 2018 slechts 11 volledig elektrische personenauto's en 100 hybride personenauto's geregistreerd waren, is de verwachting dat er in 2020 ruim 123 elektrische rijders (bewoners en forenzen) zijn die gebruik moeten maken van de openbare ruimte om hun voertuigen te laden. Dit vraagt om ruim 27 openbare laadpalen in 2020.

Uitbreiding laadinfrastructuur

Op basis van een uitgebreide GIS-analyse is in kaart gebracht waar de grootste vraag naar openbaar laden op Urk wordt verwacht en hoeveel openbare laadpalen er nodig zijn. Daarnaast is een marktanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan zijn aanknopingspunten gegeven waarmee de gemeente Urk toekomstbestendige afwegingen op het gebied van elektrisch vervoer kan maken. Aan de hand van de prognose en het beleidsdocument is een plankaart met locatievoorstellen voor openbare laadpunten op Urk uitgewerkt. Bij het opstellen van de plankaart zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Grondeigendom gemeente;
- Dekking: binnen 250 meter van (toekomstige) vraag naar openbaar laden een laadpunt voorzien;
- Binnen 25 meter van bestaand laagspanningsnet;
- Locaties met prioriteit;
  - Parkeerplein, tussen parkeervakken in;
  - Toegankelijk vanaf doorgaande weg en zichtbaar (bij kruising en aan doorgaande weg);
  - Dubbelgebruik mogelijk (bewoners, forenzen, bezoekers);
  - In de buurt van woningen en gebouwen zonder eigen oprit;
  - Tegen blinde gevel aan en aan de straatzijde met gebouwen (in verband met elektriciteitsnet);
- Voorwaarde: voldoende ruimte en geen belemmering van het zicht;
  - Bij voorkeur 120 centimeter doorloopruimte en minimaal 90 centimeter (laadpaal = 60 centimeter);
  - Voorkomen struikelgevaar, niet direct voor de deur, niet midden in groenstroken.;
  - Niet in nabijheid van andere objecten zoals bomen, containers en straatmeubilair.

Uitvoering van het beleid

Een groot deel van de gemeenten in Flevoland is aangesloten bij de MRA-E concessie. De MRA-E concessie vergemakkelijkt het aanvragen van een laadpaal voor bewoners en hanteert een vast plaatsingstarief. De gemeente Urk kan het beleid van het Rijk en de provincie Flevoland doorzetten door haar inwoners te stimuleren en te faciliteren om elektrisch te gaan rijden. Dit kan vanuit de zorg voor de publieke ruimte. De gemeente is namelijk verantwoordelijk voor waar de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd, wie de realisatie en exploitatie uitvoert en onder welke voorwaarden dit mag gebeuren. Dit betekent dat de gemeente beleid kan opstellen voor het plaatsen van laadinfrastructuur, dat de volgende zaken regelt:

- Wanneer een laadpaal geplaatst zal worden;
- Welke ruimtelijke criteria er gehanteerd worden;
- Welk marktmodel er gekozen zal worden.

Keuze marktmodel

De gemeente Urk geeft aan een voorkeur te hebben voor het zogenaamde concessiemodel. Het concessiemodel biedt de gemeente regie over kwaliteit en tarieven. Er kunnen vooraf aan de periode waarin de concessie loopt specifieke afspraken worden gemaakt met de exploitant over bijvoorbeeld een bijdrage vanuit de gemeente voor plaatsing, laadtarieven en plaatsingscriteria. Het financiële risico is relatief klein in dit model.

Daarnaast is er de mogelijkheid om als gemeente Urk aan te sluiten bij de bestaande concessie vanuit de regio. Hierbij moet de gemeente zich houden aan de gestelde kaders en voorwaarden van deze concessie en is sprake van een eenmalige gemeentelijke bijdrage per laadpaal. Er kan voor worden gekozen om de ontwikkeling van laadinfrastructuur vorm te geven via de samenwerking in het project MRA-E met het verzorgingsgebied Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. MRA-E organiseert en beheerst een regionale concessie voor openbare laadinfrastructuur. Op dit moment is Pitpoint B.V. de concessiehouder die laadpalen plaatst, beheert en exploiteert.

De samenwerking in de MRA-E concessie heeft als voordeel dat de gemeente Urk kan profiteren van schaalvoordelen, gezamenlijke kennis en een regionaal budget. De gemeentelijke organisatie wordt hierdoor ontlast. De gemeente is wel verantwoordelijk voor de locatiekeuze en het nemen van het bijbehorende verkeersbesluit.

Resumé elektrische voertuigen

Met de groei van elektrisch vervoer neemt ook de vraag naar openbare laadinfrastructuur toe. De gemeente Urk heeft als beheerder van de openbare ruimte een belangrijke taak bij het uitrollen van een dergelijk openbaar laadnetwerk. Een doordachte en onderbouwde gemeentelijke aanpak biedt kaders voor de markt om te investeren in laad-infrastructuur en biedt zekerheid aan (toekomstige) e-rijders dat zij hun auto kunnen laden. Door in te spelen op de wetenschappelijk geprognosticeerde groei en een passende strategie te ontwikkelen voor de uitbreiding van het laadnetwerk, kan het netwerk maximaal worden benut met minder druk op de openbare ruimte en minimale inspanning van de gemeente[5].

(Bron afbeelding: www.anwb.nl)

[5] *Beleidsdocument openbare laadinfrastructuur, OverMorgen*

3.1.5 Parkeren

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Urk is opgenomen in de **Visie Parkeren Urk 2014**. Het beleid is planologisch uitgewerkt in de **Parapluherziening 2014** en de exacte parkeernormen staan in de door B&W vastgestelde N**otitie parkeernormen Urk 2014 – 1e herziening**. Het gemeentelijk parkeerbeleid schrijft voor dat bij alle ruimtelijke activiteiten waarbij de parkeerbehoefte toeneemt, het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. De parkeerbehoefte per bestemming wordt bepaald aan de hand van de voorgeschreven parkeernormen. Voor inbreidingsplannen in het Oude Dorp, bestaande nieuwbouw, nog te ontwikkelen nieuwbouw en de bedrijventerreinen wordt het bestaande parkeerbeleid gecontinueerd.

Figuur 3.9: Parkeerterrein aan de Burgemeester J. Schipperkade (Bron afbeelding: CycloMedia)

Afwijken van de parkeernormen

In de afgelopen jaren is vaak afgeweken van de notitie Parkeernormen, met name bij de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen op bedrijventerreinen. De reden hierachter zou zijn dat de situatie op Urk anders is dan elders in Nederland. Het is wenselijk te onderzoeken wat de consequenties van het afwijken van het beleid zijn geweest en of een aanpassing van de notitie Parkeernormen gewenst is.

Autoparkeren in het Oude Dorp

Voor het Oude Dorp geldt een eigen parkeerregeling, omdat de visie om bij (ruimtelijke) activiteiten uit te gaan van parkeren op eigen terrein hier meestal niet te realiseren is. Dit geldt ook voor de mogelijkheden om parkeercompensatie toe te passen. Nadat er extra parkeerruimte is gerealiseerd op de Slikhoogte, is daarom in 2017 een blauwe zone ingevoerd in het gehele Oude Dorp. Bewoners kunnen hiervoor een ontheffing aanvragen.

Voor elke ruimtelijke activiteit waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en het parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, wordt de extra benodigde parkeerruimte bij voorkeur aan de rand van het Oude Dorp gerealiseerd. Als daartoe geen mogelijkheden zijn, wordt onderzocht op welke manier hiervan kan worden afgeweken. Door de invoering van de blauwe zone is de parkeerdruk net buiten de blauwe zone toegenomen. Dit effect wordt omschreven als het zogenaamde ‘waterbedeffect’.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende ambities voor elektrische voertuigen en parkeren:

Realisatie laadinfrastructuur elektrische auto's

Verlagen parkeerdruk in het Oude Dorp

3.2 Fietsverkeer

3.2.1 Huidige situatie

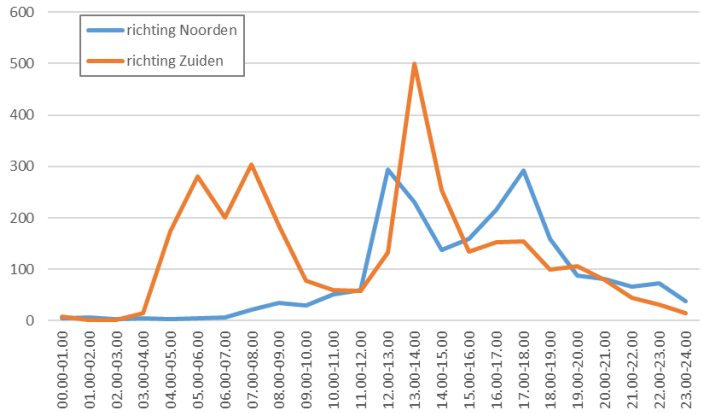
De afstanden op Urk zijn relatief kort, waardoor er veel wordt gefietst. De bruggen over de Urkervaart zijn belangrijke schakels in de routes van de woongebieden naar de industrieterreinen ten zuiden van de Urkervaart. Een herkenbaar fietsnetwerk is er op Urk echter niet. Daardoor ontbreken cruciale schakels die het netwerk fijnmaziger en directer maken.

Tellingen uit juni 2018 hebben uitgewezen dat de Meep (route via de Arie de Witbrug) de meest gebruikte fietsroute op Urk is. Op een gemiddelde werkdag passeerden hier 2.740 (brom)fietsers per etmaal. De gunstige ligging en de directe route van en naar de woonwijken zorgen ervoor dat de meerderheid van de fietsers aan deze route de voorkeur geeft. De verwachting is dat dit in de toekomst zo blijft, maar dat ook de Michiel de Ruyterbrug na de realisatie van de Zeeheldenwijk veel wordt gebruikt door langzaam verkeer. In figuur 3.10 zijn de fietstelresultaten uit 2018 per brug weergegeven.

Figuur 3.10: Aantal passerende (brom)fietsers per etmaal over de bruggen van de Urkervaart (2018)

Middagspits

Net als bij het autoverkeer is in de fietstelcijfers het verloop over de werkdag anders dan gebruikelijk in Nederland. Er is ook hier een duidelijke middagspits te herkennen. In figuur 3.11 is dit in een grafiek weergegeven.



Figuur 3.11: Aantal fietspassages Urkervaart op een gemiddelde werkdag (2018), met een duidelijk zichtbare middagpiek

3.2.2 Ontwerpeisen fietsinfrastructuur

In 2019 en 2020 heeft uitgebreid onderzoek[6] plaatsgevonden naar de fietsinfrastructuur op Urk. Tijdens dit onderzoek is een visie op het Urker fietsverkeer opgesteld. Urk wil een herkenbaar en kwalitatief hoogwaardige fietsinfrastructuur realiseren. Bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur worden de volgende ontwerpeisen[7] gesteld:

- Samenhang;
- Directheid;
- Verkeersveiligheid;
- Comfort;
- Aantrekkelijkheid.

Samenhang

Tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden dienen fietsverbindingen te lopen die ook als zodanig herkenbaar zijn. De maaswijdte van het netwerk is hierin een belangrijke factor. De samenhang van een netwerk wordt sterk bepaald door de combinatie van maaswijdte en verknoping. De maaswijdte is de afstand tussen (min of meer) parallel lopende verbindingen in een netwerk. De mate van verknoping wordt bepaald door het aantal uitwisselpunten (kruispunten) tussen de takken van het netwerk.

Een vereenvoudigde indicator voor de mate van samenhang binnen bebouwd gebied is de maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk. Binnen de bebouwde kom wordt meestal uitgegaan van een maaswijdte van 300 tot 500 meter.

[6] *Fietsstructuur Urk, een visie in varianten, Bureau Maris*

[7] *Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW*

Buiten de bebouwde kom moet het fietsnetwerk vooral voorzien in de belangrijkste fietsverbindingen tussen regionale centra, scholen, bedrijventerreinen en opstappunten van het openbaar vervoer. Dit komt in de praktijk vaak neer op een maaswijdte van 1.000 tot 1.500 meter.

Figuur 3.12: Rotonde Toppad – Rotholm – Vlaak, met fietsers in de voorrang (bron afbeelding: CycloMedia)

Directheid

Een fijnmazig fietsnetwerk zorgt voor directheid, maar ook voorrang, stopfrequentie en verkeerslichten spelen hierbij een rol. Directheid kan worden uitgedrukt in de omrijdfactor. De omrijdfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand. Voor een goed ontworpen hoofdfiets-netwerk binnen de bebouwde kom moet voor de gemiddelde omrijdfactor over het netwerk een streefwaarde van 1,2 worden gehanteerd.

Voor de kilometers buiten het hoofdfietsnetwerk om mag de gemiddelde omrijdfactor 1,3 á 1,4 bedragen. Bij een goed gebruikt hoofdfietsnetwerk leidt dit tot een overall omrijdfactor van maximaal 1,26.

Verkeersveiligheid

Bij de ontwerpeis verkeersveiligheid gaat het erom dat de fietsinfrastructuur de verkeersveiligheid en de gezondheid van fietsers waarborgt. Van goede fietsinfrastructuur mag hoe dan ook worden verlangd dat deze (bij normaal gebruik) zelf geen oorzaak van ongevallen is, ongevallen helpt voorkomen en – als er onverhoopt toch een ongeval plaatsvindt – de kans op ernstig letsel beperkt.
Hierbij valt te denken aan het toepassen van kantmarkering, het realiseren van vlakke overgangen naar de berm en het beperken van het aantal paaltjes op fietsroutes. Maar ook sociale veiligheid is belangrijk. Afgelegen en slecht verlichte fietstunnels zijn bijvoorbeeld niet wenselijk.

Comfort

Onder de hoofdeis comfort vallen factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur, waardoor de fietser extra fysieke inspanning moet leveren. De hoofdeis comfort vloeit voort uit de wetenschap dat niet alleen een hoge, maar ook een onregelmatige belasting (telkens stoppen en weer optrekken) het fietsen minder aangenaam maakt. Ook trillingshinder en steile hellingen maken het fietsen minder plezierig.

Criteria die een rol spelen bij comfort, zijn onder meer de vlakheid van de verharding, de heuveligheid van de route, de stopkans en hinder als gevolg van weer en verkeer.

Aantrekkelijkheid

Er zijn vele factoren die de aantrekkelijkheid van een fietsvoorziening, en daarmee het fietsgedrag, beïnvloeden. Per individu kunnen deze een zeer verschillend gewicht krijgen bij de keuze om wel of niet te gaan fietsen, en ook bij de keuze van de fietsroute. Bepaalde aspecten van het fietsen worden zelfs door de ene persoon positief, en door de andere persoon negatief gewaardeerd. Er zijn echter ook allerhande factoren die voor fietsers een route gemiddeld genomen aantrekkelijker maken.

Figuur 3.13: De Vuurtorenstraat (bron afbeelding: CycloMedia)

Onderzoek naar de aantrekkelijkheid van routes wijst erop dat fietsers over het algemeen groen, water, open ruimten en aansprekende architectuur kunnen waarderen; uitlaatgassen, congestie en subjectieve onveiligheid maken een route juist minder aantrekkelijk.

3.2.3 Toekomstbeeld fietsinfrastructuur Urk

Urk maakt een schaalsprong. Zowel de bevolking als de economische activiteit groeit. Het is noodzakelijk om daarbij de fietsinfrastructuur in hetzelfde tempo mee te laten groeien. Bij de aanleg van nieuwe woonwijken als de Zeeheldenwijk moet daarom al in de ontwerpfase rekening worden gehouden met de ambities voor het fietsnetwerk. Ditzelfde geldt voor nieuwe werkgebieden zoals het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven. Waar op Zwolse Hoek belangrijke schakels missen die nu moeilijk terug te brengen zijn, is er voor de nieuwe industrieterreinen nog de mogelijkheid om vanaf het eerste moment te zorgen voor een goede fietsinfrastructuur.

Voor het Binnendijks Bedrijventerrein is dit gedaan door in de ontwerpfase al een fijnmazig fietsnetwerk neer te leggen en de mogelijkheden voor het aansluiten op de bestaande infrastructuur te verkennen. Vooralsnog zijn de volgende locaties in beeld:

- ter hoogte van de Westwal;
- ter hoogte van de Breehorn;
- ter hoogte van de Pampus;
- ter hoogte van de Zuidermeerweg.

Nieuwe woon- en werkgebieden moeten door middel van veilige en kwalitatief hoogwaardige verbindingen worden aangesloten op de bestaande voorzieningencentra van Urk. Een fietsinfrastructuur van goede kwaliteit moet namelijk zorgen voor een verdere toename van het (elektrische) fietsgebruik binnen de gemeente.

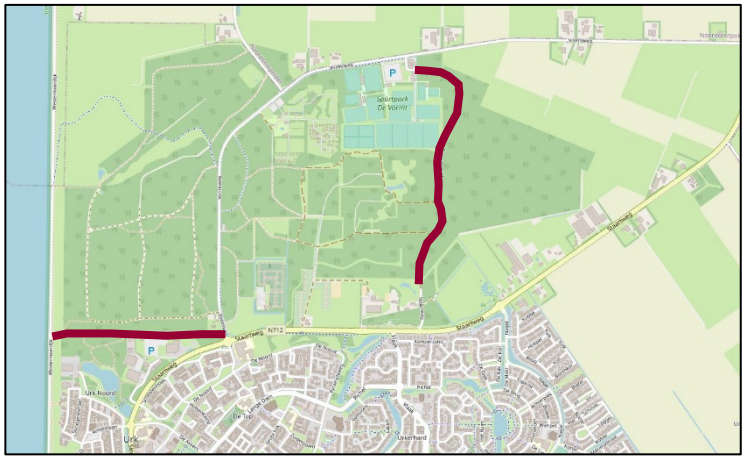
Uniformering fietsoversteken Urkerweg

Ter hoogte van de Michiel de Ruyterbrug sluit in de toekomst een aantal belangrijke fietsroutes op elkaar aan. De bestaande route Urk-Tollebeek-Emmeloord en de nieuwe route naar de Zeeheldenwijk kruisen elkaar aan de noordzijde van de Urkervaart, ter hoogte van de kinderboerderij. Deze fietsroutes kruisen niet alleen elkaar, maar ook de drukke Urkerweg. Ten aanzien van de verkeersveiligheid is daarom gekozen voor een gelijkvloerse fietsoversteek met attentieverhogende maatregelen toe te passen.

Ook op de andere rotondes in de Urkerweg kruisen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer elkaar. Door verschillende weggebruikers wordt hier regelmatig een gevoel van onveiligheid ervaren. De ambitie van de gemeente Urk is daarom om bij de andere rotondes in de Urkerweg hetzelfde type gelijkvloerse fietsoversteek als bij de Michiel de Ruyterbrug toe te passen. Hierdoor ontstaat een uniform en herkenbaar wegbeeld over het gehele traject. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Recreatief fietsen

Niet alleen de utilitaire fietsinfrastructuur is in ontwikkeling, ook recreatieve fietspaden worden steeds vaker gebruikt. In de natuurgebieden ten noorden van Urk, het Urkerbos en het Urkerveld, zijn er ambities om nieuwe recreatieve fietsroutes te realiseren. Het recent geopende fietspad door het Urkerveld toont aan dat er een sterke behoefte is aan een goede recreatieve fietsinfrastructuur. Daarom zijn er plannen om nog meer routes binnen de gemeente aan te leggen, waaronder een speciale mountainbikeroute.



Figuur 3.14: De nieuwe recreatieve fietsroutes ten noorden van Urk

Fietsparkeren

Net als voor autoparkeren, worden voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen bij een bepaalde nieuwe functie kencijfers gebruikt. De fietsparkeernormen voor Urk zijn opgenomen in de **Notitie parkeernormen Urk 2014-1e herziening.** Bij aanvragen wordt op dezelfde manier beoordeeld als bij autoparkeren.

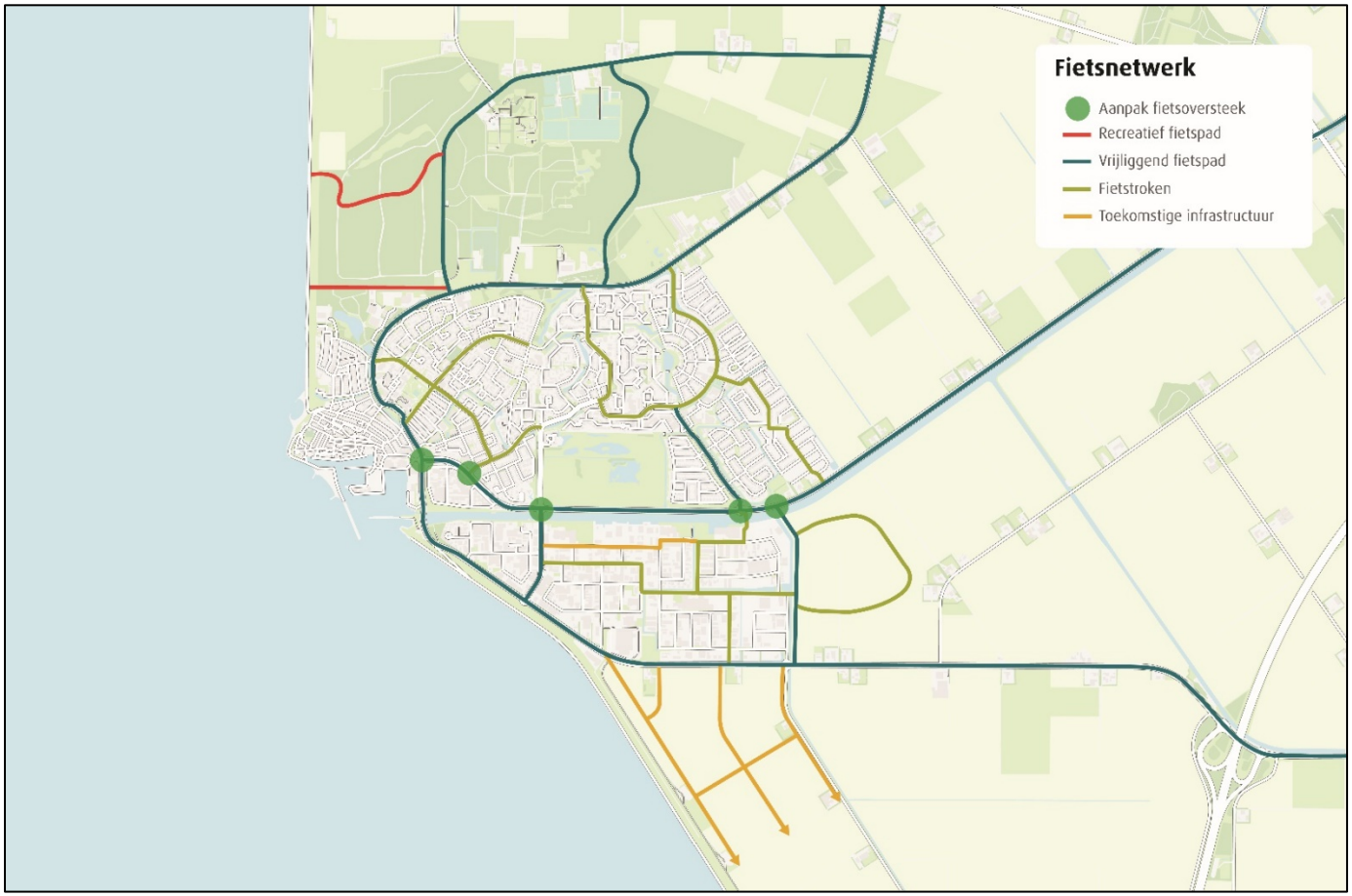
Bovenstaande vertaalt zich in de volgende ambities voor het fietsverkeer:

Het realiseren van een herkenbare, veilige, aaneengesloten en fijnmazige fietsstructuur

Het realiseren van verkeersveilige en uniforme gelijkvloerse fietsoversteken

Het uitbreiden en opwaarderen van de recreatieve fietsinfrastructuur

Het toekomstige wensbeeld voor het fietsverkeer ziet er als volgt uit:



Figuur 3.15: Toekomstig wensbeeld fietsverkeer

3.3 Vrachtverkeer

Door de snelle economische groei van Urk is een goede externe bereikbaarheid van groot belang. De Domineesweg vormt de directe verbinding tussen de bestaande bedrijventerreinen van Urk en de A6. De economische groei binnen de gemeente Urk zal zich naar verwachting doorzetten door de ontwikkeling van het Binnendijks Bedrijventerrein, de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland en de groei van bestaande bedrijven.

3.3.1 Huidige situatie

De bestaande en toekomstige economische activiteit concentreert zich aan de zuidzijde van Urk op de bedrijventerreinen Lemsterhoek, Kamperhoek en Zwolse Hoek. Alle bedrijventerreinen zijn gelegen aan goed ingerichte ontsluitingswegen. Daarnaast zijn belangrijke bestemmingen voor vrachtverkeer de verschillende winkelcentra op Urk, die tijdig moeten worden bevoorraad.

Het meeste vrachtverkeer rijdt via de Domineesweg van en naar de A6. Ook de verbinding met Emmeloord via de Urkerweg is in dit kader belangrijk. Echter, gezien de verwachte verkeersgroei in de komende jaren is vooral de capaciteit van de Domineesweg een aandachtspunt. Uit de diverse modelberekeningen komt naar voren dat zonder Randweg de Domineesweg te druk wordt en er vertraging optreedt in de spitsen. Vooral bij kruispunten stokt de verkeersafwikkeling. Ook de aansluiting op de A6 loopt op termijn tegen de maximale capaciteit aan.

Parkeren vrachtwagens

Op het gebied van het parkeren van vrachtwagens is op Urk momenteel geen specifiek beleid beschikbaar. Wel geldt tussen 18:00 en 8:00 uur voor de gehele bebouwde kom een parkeerverbod voor vrachtwagens langer dan 6 meter, met uitzondering van de industrieterreinen. Dit houdt in dat er ’s avonds en ’s nachts nergens op de openbare weg vrachtwagens geparkeerd mogen worden, behalve op de industrieterreinen.

Er zijn echter regelmatig klachten over overlast, juist op de industrieterreinen. Overlast als gevolg van het laden en lossen valt hier niet onder. In nieuwe situaties wordt het laden en lossen wel meegenomen in de omgevingsverordening, omdat ook hiervan hinder kan worden ondervonden.

Het ontbreken van een langparkeervoorziening voor (buitenlandse) vrachtwagens, kan een oorzaak van de overlast zijn. De gemeente Urk faciliteert vooralsnog niet in een centrale parkeervoorziening, maar zet in op het oplossen van de parkeerproblematiek van vrachtwagens door stringentere handhaving.

Vrachtverkeer in het Oude Dorp

De gemeente Urk heeft, vanwege de beperkte ruimte, het voornemen om een inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 meter in te stellen voor het Oude Dorp. Het Oude Dorp moet echter wel bereikbaar blijven voor vrachtwagens tot 12 meter, voor bijvoorbeeld de bevoorrading van winkeliers of het bezorgen van grote spullen bij bewoners. Voor uitzonderingen (bijvoorbeeld bakkers, die met grotere vrachtwagens worden bevoorraad) worden ontheffingen verleend. Een te onderzoeken optie is het realiseren van een overslagpunt op één van de bedrijventerreinen, van waaruit de kern van Urk op kleinere wijze (mogelijk elektrisch) kan worden bevoorraad.

3.3.2 Toekomstbeeld vrachtverkeer

De bestaande bedrijventerreinen op Urk zijn aan of nabij gebiedsontsluitingswegen gesitueerd. Gezien de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van Urk is de capaciteit van de Domineesweg een aandachtspunt. Op de Domineesweg, van en naar de aansluiting met de A6, wordt in de meeste ontwikkelscenario's een forse verkeerstoename voorzien.

Figuur 3.16: Aansluiting Urk, cruciaal in de externe bereikbaarheid

De ruimtelijke ontwikkelingen aan de randen van Urk betekenen daarom dat er maatregelen nodig zijn om de verwachte verkeersgroei op te vangen. Voor het vrachtverkeer is met name de Domineesweg van belang. De aanleg van een Randweg ontlast de potentiële knelpunten op de Domineesweg en zorgt voor een goede bereikbaarheid van zowel de bestaande als de geplande bedrijventerreinen aan de zuidzijde van Urk.

Langparkeerterrein voor vrachtwagens op het Binnendijks Bedrijventerrein

Het ontwikkelen van een langparkeerterrein voor vrachtwagens kan de overlast van geparkeerde voertuigen in de toekomst terugdringen. Een logische plek voor een langparkeerterrein is het Binnendijks Bedrijventerrein. Daarom dient binnen het Binnendijks Bedrijventerrein te worden gezocht naar een geschikte locatie, zodat hier bij de uitgifte van percelen rekening mee kan worden gehouden.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende ambities voor het vrachtverkeer:

Realiseren Randweg
(Verbinding Staartweg-Urkerweg-Domineesweg)

Handhaving parkeren (buitenlandse) vrachtwagens

Instellen inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 meter in het Oude Dorp

Alternatieve wijze van bevoorraden voor het Oude Dorp ontwikkelen

3.4 Openbaar vervoer

3.4.1 Huidige situatie

Voor het openbaar vervoer is Urk afhankelijk van bussen. De buslijnen 141 en 641 verbinden Urk met Emmeloord en Kampen, waarbij lijn 641 doorrijdt naar Zwolle en lijn 141 in Kampen aansluit op de Blauwnet-verbinding naar Zwolle. Lijn 141 rijdt de gehele dag en lijn 641 rijdt alleen tijdens de spits. Met bijna 1.750 instappers per dag is lijn 141 de meest gebruikte lijn in de huidige concessie IJsselmond.

(Bron afbeelding: www.duurzaamurk.nl)

Daarnaast zijn er nog de buslijnen 149 en 681. Buslijn 149 rijdt van het gemeentehuis via Zwolse Hoek naar de aansluiting op de A6. Hier kunnen reizigers overstappen op lijn 140. Buslijn 681 is een scholierenlijn die van Urk naar Kampen rijdt via Tollebeek, Emmeloord en Nagele/Ens.

Route buslijnen 141 en 641

De route van lijn 141 binnen Urk is echter niet optimaal. Er wordt gereden in een grote éénrichtinglus waarbij alleen de haltes Winkelcentrum en Ransuil in twee richtingen bediend worden.
Voor deze lus is 18 minuten per rit nodig. Naast de in sommige gevallen onnodig lange reistijd en onnodig hoge kosten als gevolg van het kilometertarief, heeft deze route ook een negatieve uitwerking op de verkeersveiligheid en zorgt voor overlast in de wijken. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er al langere tijd gesproken wordt over een alternatieve route op Urk.

De busroutes voeren momenteel deels door woonstraten, waardoor de verkeersveiligheid op bepaalde locaties onder druk staat. Ook legt het busverkeer een zware claim op het onderhoud van de wegen, die niet zijn ontworpen op een dergelijke hoeveelheid zwaar verkeer. Daarnaast ontstaat hierdoor trillingsoverlast in de aangelegen woningen.

Het overgrote deel van de busreizigers op Urk bestaat uit scholieren en studenten. Niet alleen het hoge autobezit is hiervan de oorzaak, maar ook de kwaliteit van de ov-verbindingen. Urkers die bijvoorbeeld met het openbaar vervoer naar Lelystad willen, moeten op een andere lijn overstappen bij de aansluiting met de A6.

Het openbaar vervoer is daardoor geen concurrerend alternatief voor de auto. Een ander knelpunt is het ontbreken van openbaar vervoer op zondag. Dit betekent dat uitwonende studenten niet op zondagavond al naar hun studieadres kunnen reizen.

3.4.2 Toekomstbeeld openbaar vervoer

In april 2019 is de **Visie op openbaar busvervoer op Urk** aangenomen door de gemeenteraad. Het concentreren van de lijnvoering op gebiedsontsluitingswegen en een rechtstreekse verbinding van Urk met Lelystad zijn hierin nadrukkelijke wensen van de gemeente.
Uitgangspunt is dat grote (gelede) bussen op de Singel, Urkerweg, Domineesweg en op termijn de Michiel de Ruyterallee worden gebundeld. Daarnaast moet, omdat in de nieuwe concessie elektrisch rijden uitgangspunt is, op Urk wellicht worden gezocht naar een locatie om bussen op te laden. Dit laatste hangt af van de uiteindelijke lijnvoering en dienstregeling in de nieuwe concessie die na een nieuw aanbestedingstraject vooralsnog in 2023 van start gaat.

Op het gebied van openbaar vervoer zijn er de volgende vraagstukken, die momenteel worden uitgewerkt:

- Is het wenselijk om de routes van de lijnen 141 en 641 te strekken?
- Is het nodig om laadinfra (pantograaf) te realiseren op een nog in te richten eindpunt op Urk?

Het aanleggen van laadinfrastructuur voor bussen is afhankelijk van het al dan niet strekken van de routes van de buslijnen 141 en 641. De provincie Flevoland ziet als concessieverlener richting de toekomst een aantal grote veranderingen in het busvervoer plaatsvinden.

Het traditionele busvervoer maakt steeds meer plaats voor alternatieve mobiliteitsdiensten. De bus zal zich meer gaan richten op grote reizigersstromen waarbij snelheid, prijs en comfort van groot belang zijn.

Dit betekent in de praktijk het strekken van buslijnen en het niet langer bedienen van wijken met een beperkt aantal instappers. Ook het rijden in lussen, zoals nu gebeurt, wordt zoveel mogelijk vermeden. Het streven is om haltes in twee richtingen te bedienen ten behoeve van de reistijd en het vermijden van onnodig hoge kosten voor reizigers. Belangrijk is om het openbaar vervoer op Urk in de toekomst goed bereikbaar te houden. Voor- en natransport is hierbij een belangrijk criterium.

Al met al lijkt het strekken van buslijnen op Urk in eerste instantie de volgende voordelen te hebben:

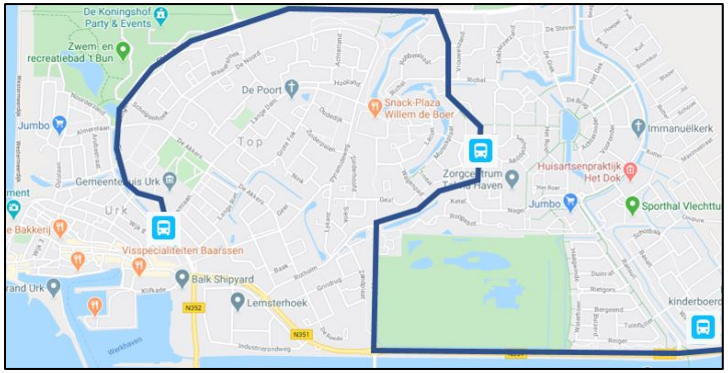
- Snellere route;
- Lagere kosten voor de reizigers;
- Duidelijk eindpunt op Urk maakt stilstand in Emmeloord waarschijnlijk overbodig;
  - Dit biedt een reistijdwinst voor reizigers die over Emmeloord Busstation heen reizen;
- Efficiëntere inzet van dienstregelinguren;
- Verbetering van de verkeersveiligheid op Urk;
- Afhankelijk van de benodigde rijtijd zorgt laden van de elektrische voertuigen op Urk mogelijk voor een gunstige dienstuitvoering.

Denkrichtingen voor het strekken van buslijnen

Voor het strekken van de buslijnen zijn drie verschillende denkrichtingen onderzocht:

Optie 1: Via de Staartweg in twee richtingen

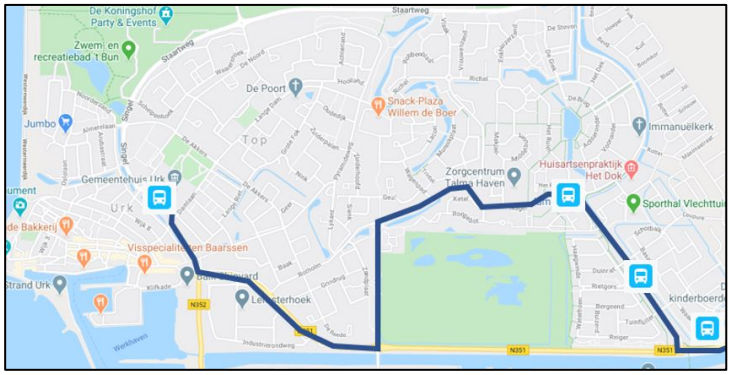
Deze optie combineert het strekken van de lijn met een goede oppervlaktedekking op Urk. De toenemende afstanden voor het voor- en natransport blijven beperkt. Tegelijkertijd worden wel de minder toegankelijke wegen gemeden, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Deze route wordt in twee richtingen gereden.



Figuur 3.17: Optie 1: Via Staartweg in twee richtingen

Optie 2: Via de Nagel

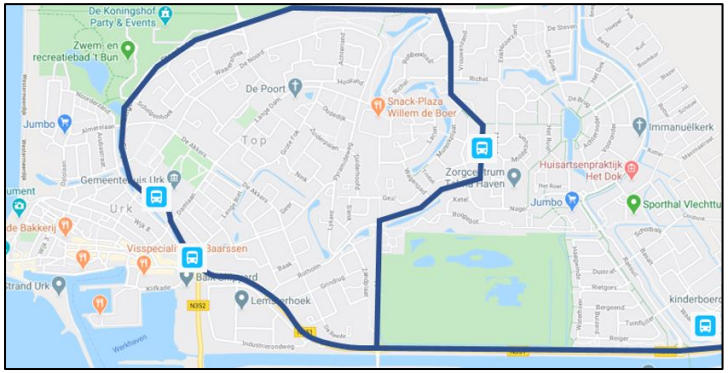
Net als bij optie 1 is ook deze een optie een combinatie van strekken en oppervlaktedekking. De afstanden voor het voor- en natransport zijn gemiddeld genomen iets langer dan bij optie 1. Deze route wordt in twee richtingen gereden.



Figuur 3.18: Optie 2: Via Nagel

Optie 3: Via Staartweg in één richting

Dit is een variant op optie 1. In plaats van het rijden in twee richtingen wordt er, komende vanaf Emmeloord, een éénrichtinglus gereden via het Toppad richting de Staartweg en via de Singel weer richting Emmeloord. Dit is een meer voordelige variant dan optie 1, maar voor reizigers minder aantrekkelijk.



Figuur 3.19: Optie 3: Via Staartweg in één richting

Voorkeursoptie

Als voorlopige conclusie is gesteld dat de voordelen van optie 1 zwaarder lijken te wegen dan optie 2, al staat daar tegenover dat het voor- en natransport bij optie 1 in veel gevallen meer toeneemt dan bij optie 2. Bij optie 1 wordt de busroute optimaal gestrekt via de Urkerweg.
Het zorgt voor de snelst mogelijke route maar heeft als nadeel dat het voor- en natransport flink toeneemt.

Combinatie openbaar vervoer-fiets

In het Tour de Force-programma worden het openbaar vervoer en de fiets als een 'gouden combinatie' beschreven voor afstanden boven de tien kilometer, mits de condities kloppen. Goede fietsparkeer-voorzieningen bij overstaplocaties zijn hiervoor van groot belang. Bij de realisatie van een centraal busstation op Urk is het bieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheden dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de (elektrische) fiets als vervoermiddel. Zeker als de buslijnen op Urk in de toekomst worden gestrekt, wordt de kwaliteit van het voor- en natransport belangrijker. In het concept uitvoeringsprogramma van Tour de Force zijn maatregelen benoemd die moeten bijdragen aan de realisatie van het uiteindelijke doel: 20 procent meer fietskilometers in 10 jaar tijd.

Aan de groei van het fiets- en stallingsgebruik zitten echter ook grenzen. Daarom wordt gekeken naar innovaties om de beschikbare stallingscapaciteit beter te benutten. Zaken als bewegwijzering naar stallingen en vrije plekken kunnen hier bijvoorbeeld bij helpen.

Directe busverbinding Lelystad

Een wens die de gemeente Urk al langere tijd heeft is het realiseren van een directe busverbinding tussen Urk en Lelystad. Nu moeten reizigers vanaf Urk namelijk eerst met buslijn 149 naar de halte bij de aansluiting op de A6 reizen om op de bus naar Lelystad te kunnen stappen. Eén van de randvoorwaarden in de nieuwe OV-concessie is dat de directe verbinding met Lelystad in 2023 ingaat.

Op dit moment wordt er door de Provincie Flevoland, in samenwerking met de gemeenten Lelystad, Noordoostpolder en Urk een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar het verbeteren van de OV-verbinding Lelystad - Urk/Emmeloord. De resultaten hiervan kunnen mogelijk in de nieuwe concessie worden meegenomen.

Voorgaand vertaalt zich in de volgende ambities voor het openbaar vervoer:

Optimaliseren busroutes op Urk (mogelijk strekken)

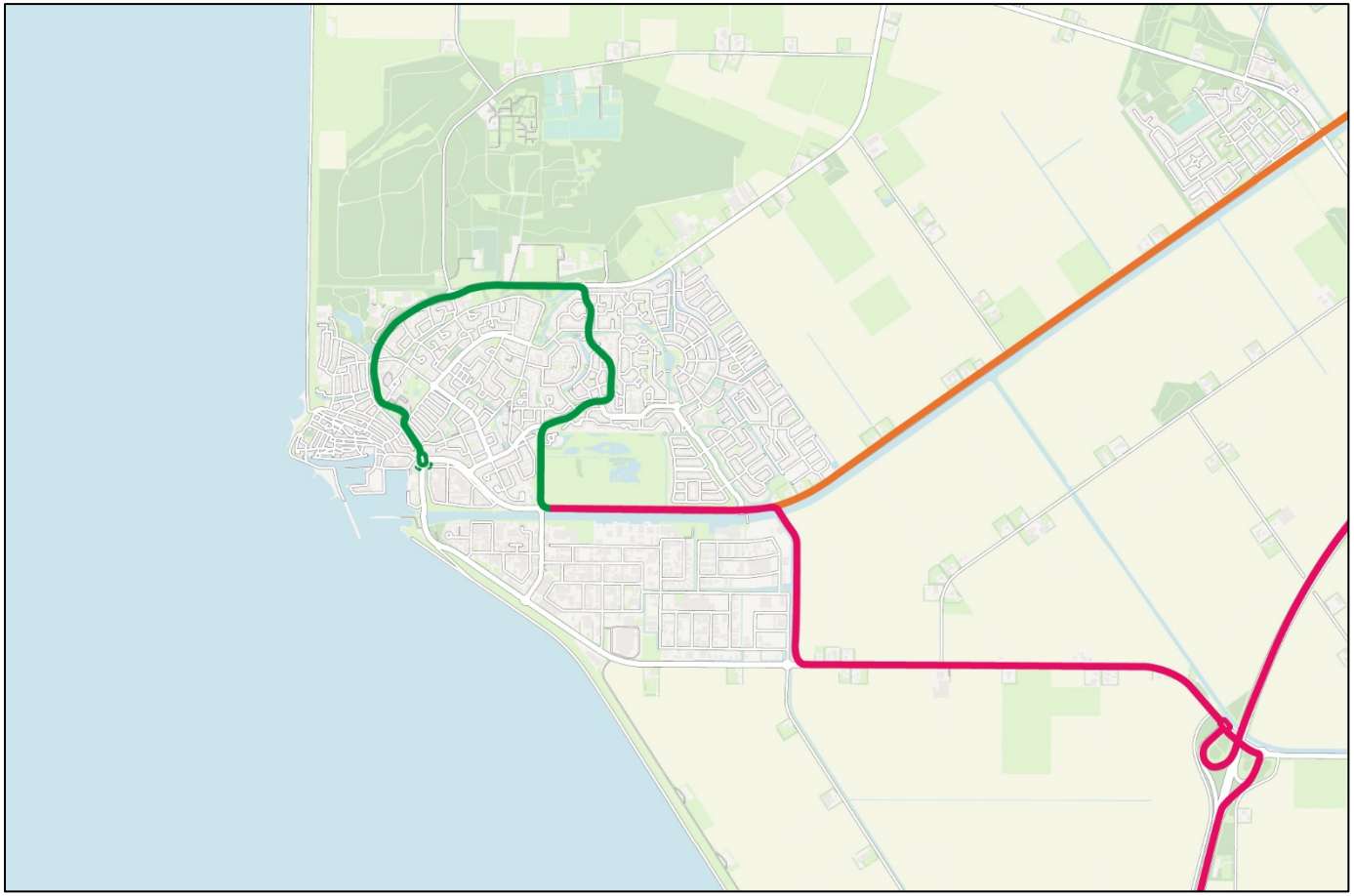
Concentreren lijnvoering op gebiedsontsluitingswegen

Een rechtstreekse busverbinding van Urk naar Lelystad

Nieuwe locatie busstation Urk, inclusief laadinfrastructuur elektrische bussen (afhankelijk van lijnvoering)

Voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheden voor fietsen bij openbare voorzieningen

Het toekomstige wensbeeld voor het openbaar vervoer, waarbij rekening is gehouden met een route langs de Zeeheldenwijk via Ensgat of een afzonderlijke busbaan (op de bouwweg), ziet er als volgt uit:

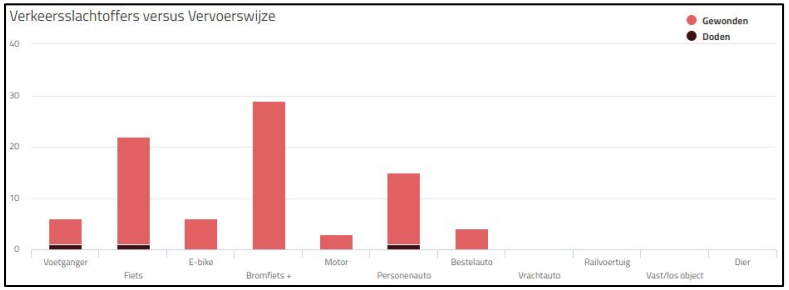


Figuur 3.20: Toekomstig wensbeeld openbaar vervoer

3.5 Verkeersveiligheid

3.5.1 Objectieve verkeers(on)veiligheid

Er zijn op Urk geen grote ongevalsconcentraties (black spots) met meer dan vijf vergelijkbare ongevallen op dezelfde locatie. De afgelopen jaren is het aantal ongevallen echter wel toegenomen. Dit is gelijk aan de landelijke trend en is voornamelijk te wijten aan meer ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. In de onderstaande grafiek[8] is het aantal verkeersongevallen op Urk over de periode 2014 (januari) – 2020 (september) weergegeven.

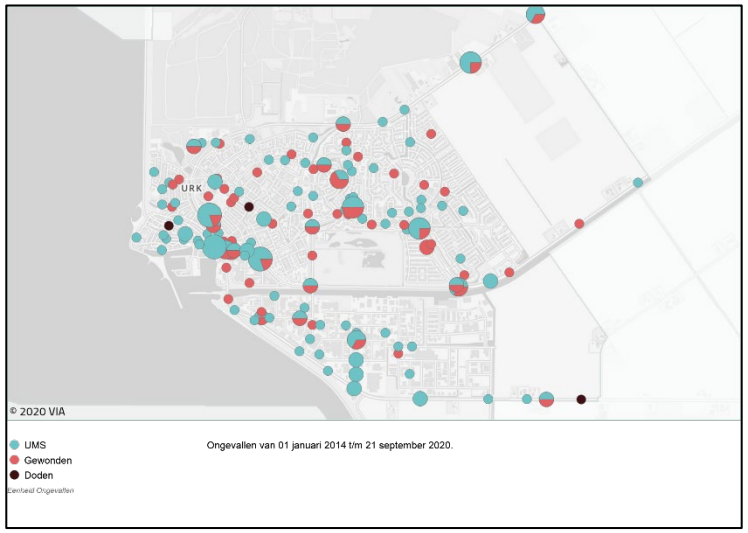


Figuur 3.21: Aantal verkeersongevallen op Urk van 2014-2020

In de grafiek is te zien dat er in de afgelopen zes jaar drie verkeersdoden te betreuren zijn geweest op Urk. Twee van de drie verkeersdoden namen deel aan het langzaam verkeer.

Verder is te zien dat de vervoerswijzen fiets en bromfiets, naast personenauto, het vaakst te zien zijn in de ongevalscijfers.

Als wordt gekeken naar waar de ongevallen hebben plaatsgevonden, valt een aantal locaties op. De omgeving van de rotonde Singel-Klifweg, de rotonde Urkerweg-Rotholm, het kruispunt Nagel-Vlaak, de Ransuil nabij het winkelcentrum en de Staartweg zijn locaties waar meerdere ongevallen plaatsvonden. In onderstaande figuur zijn de ongevals-locaties op kaart weergegeven.



Figuur 3.22 Kaart verkeersongevallen Urk van 2014-2020

[8] *Bron: ViaStat Software*

Tot slot is een noemenswaardig punt de toename van het aantal e-bikes in de ongevalscijfers. Deze trend is in heel Nederland te zien. Omdat de verwachting is dat het aantal e-bikes blijft toenemen, is ook dit een actiepunt op het gebied van verkeersveiligheid.

3.5.2 Subjectieve verkeers(on)veiligheid

Naast de objectieve verkeersveiligheid (aantal geregistreerde ongevallen) bestaat er subjectieve verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om locaties en wegvakken waarop weggebruikers gevoelens van onveiligheid ervaren. Op Urk speelt dit onderwerp op een aantal wegvakken en bij rotondes. Met name op de rotondes in de Urkerweg heerst momenteel een gevoel van verkeersonveiligheid. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerde verkeer als voor de fietsers.

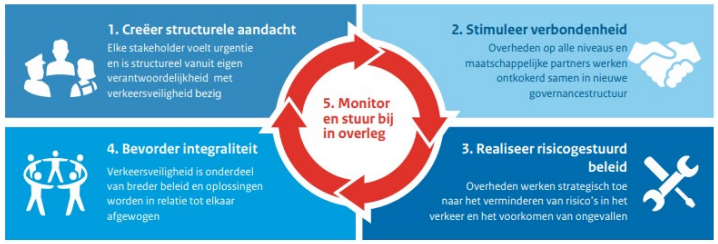
Het geheel wegnemen van het gevoel van onveiligheid is echter onmogelijk en onwenselijk. In het recente onderzoek naar de fietsinfrastructuur op Urk is gestreefd naar een oplossing die leidt tot het optimaal verminderen van het gevoel van verkeersonveiligheid, in relatie tot eventuele nadelen en een voor Urk passende situatie.

Voor de rotondes in de Urkerweg is de wens van de gemeente Urk daarom om zo veilig mogelijke gelijkvloerse fietsoversteken te realiseren. Voor extra zichtbaarheid van het langzaam verkeer worden deze oversteken voorzien van attentieverhogende maatregelen, in lijn met de nieuwe fietsoversteek bij de rotonde bij de Michiel de Ruyterbrug.

3.5.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Net als andere gemeenten in Nederland, heeft Urk zich aangesloten bij de aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Het SPV 2030 kent een vernieuwde visie op verkeersveiligheid waarin een nulambitie is geformuleerd: elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

In het SPV 2030 wordt ingezet op een meer 'risicogestuurd' verkeers-veiligheidsbeleid: ongevallen moeten worden voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Hiervoor moeten wegbeheerders een risicoanalyse maken voor hun eigen wegennet. De resultaten van de risicoanalyse voor de gemeente Urk, die in de zomer van 2020 worden verwacht, zijn meegenomen in dit GVVP.



Figuur 3.23: De kernelementen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Resultaten risicoanalyse SPV 2030 voor de gemeente Urk
Uit de risicoanalyse voor de gemeente Urk bleek een aantal opvallende punten:

- Jonge bestuurders (18 t/m 24 jaar) en volwassenen (25-39 jaar) hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. Het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep is relatief gezien minder groot;
- Fietsers hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers;
- Op 50 km/h-wegen valt het grootste aantal slachtoffers. Het risicocijfer is het hoogst op 30 km/h-wegen.

Daarbij horen de volgende risicolocaties:

- Vlaak, met name deel tussen Nagel en Toppad;
- Nagel (deel Vlaak-Ransuil)/Kruispunt Vlaak-Nagel;
- Singel, kruispunt De Noord en Kruispunt Damlaan.

De komende jaren gaat de gemeente Urk aan de slag met het aanpakken van de risicothema's en de genoemde risicolocaties. Periodiek wordt de risico-analyse voorzien van een update.

3.5.4 Aanpak verkeersveiligheid op Urk

Om aan te sluiten bij het landelijke verkeersveiligheidsdoel, moet ook op Urk worden gestreefd naar nul verkeersslachtoffers. Om een structurele afname van het aantal verkeersongevallen te bewerkstelligen, moet de risicogestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden toegepast. Dat betekent dat op basis van de risicoanalyse voor het huidige wegennet een passend uitvoeringsprogramma moet worden gemaakt. De bestaande verkeersveiligheidsaanpak van de gemeente Urk kan worden gecombineerd met het uitvoeringsprogramma.

Belangrijk is dat er structurele aandacht is voor kwetsbare groepen. Er moeten gerichte communicatietrajecten worden ingezet op de groepen waar het meeste effect verwacht kan worden. Daarnaast zijn in de komende jaren technologische ontwikkelingen en landelijke trends zaken die een duidelijke impact op de verkeersveiligheid hebben.

Communicatietrajecten
Binnen het thema verkeersveiligheid is een aantal kwetsbare groepen aan te wijzen:

- Kinderen van 4 tot en met 12 jaar die naar de basisschool gaan;
- Jongeren van 12 tot en met 16 jaar, met name jongens, die voor het eerst naar de middelbare school gaan en buiten hun bekende omgeving gaan fietsen en lopen;
- Jongeren van 16 tot en met 24 jaar;
- Ouderen.

Communicatie op het gebied van verkeersveiligheid is het meest effectief als het is gericht op deze vier groepen. Deze groepen staan het meest open voor communicatie (kinderen van 4 t/m 12 jaar) of maken deel uit van een risicogroep (ouderen en jongeren van 12 t/m 24 jaar). Uit de statistieken op Urk blijkt dat er relatief weinig ongevallen in de groep jongeren van 12 t/m 16 jaar plaatsvinden. Dit is een teken dat de huidige communicatie effect heeft. Ouderen komen echter wel steeds vaker terug in de ongevallenstatistieken, met name als e-bikegebruiker.

Infrastructurele maatregelen

Tot slot dragen ook infrastructurele maatregelen bij aan een betere verkeersveiligheid. Zoals beschreven in paragraaf 3.5.1, is onder andere de verkeersveiligheid rondom de rotonde Klifweg-Urkerweg een aandachtspunt. In het kader van de uniformering van de rotondes in de Urkerweg wordt voorgesteld om met infrastructurele maatregelen voor een zo verkeersveilig mogelijke situatie te zorgen. Figuur 3.24 laat een voorbeeld van een dergelijke maatregel zien.

Figuur 3.24: Mogelijke attentieverhogende maatregel rotonde Klifweg-Urkerweg

Voorgaande vertaalt zich in de volgende ambities op het gebied van verkeersveiligheid:

Streven naar nul verkeersslachtoffers op Urk

Opstellen infrastructurele maatregelenprogramma

Opstellen communicatietrajecten

4

Van visie naar uitvoering

In dit hoofdstuk wordt beschreven met welke maatregelen de visie en doelstellingen ten uitvoering moeten worden gebracht. Per thema zijn er verschillende opgaven, die in dit hoofdstuk worden vertaald naar maatregelen. Dit zijn zowel maatregelen met een relatief korte voorbereidings- en realisatietijd (tot 2023) als maatregelen met een lange voorbereidings- en realisatietijd (2023 e.v.).

4.1 Optimaliseren bestaande infrastructuur

Doelstelling: Een sluitend netwerk van gebiedsontsluitingswegen

Urk telt een aantal gebiedsontsluitingswegen, die een netwerk vormen rondom het Oude Dorp, de oostelijke woongebieden en de bedrijventerreinen. De enige ontbrekende schakel in dit netwerk is momenteel het deel van de Nagel tussen de Vlaak en de Ransuil. Door dit traject te reconstrueren tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg, ontstaat een gesloten wegenstructuur met een eenduidige inrichting. Ter hoogte van de Frits Bodeschool zullen door de beperkte ruimte wel concessies aan het beoogde wegprofiel moeten worden gedaan. Dit omdat hier sprake is van erfaansluitingen op de weg en een schoolomgeving. De schoolomgeving moet vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid worden ingericht als 30 km/h-zone. De rest van de Nagel kan als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h worden vormgegeven.

De Vlaak wordt in de komende periode vanaf het kruispunt met de Nagel in westelijke richting gereconstrueerd.

De voorkeursoplossing voor twee kruisende gebiedsontsluitingswegen, een rotonde, is niet inpasbaar op het kruispunt Nagel-Vlaak. Daarom wordt hier een voorrangskruispunt met plateau aangelegd. In de nieuwe situatie dient verkeer vanaf de Nagel nog steeds voorrang te verlenen aan verkeer op de Vlaak.

Figuur 4.1: De Vlaak, op het deel dat reeds is ingericht als gebiedsontsluitingsweg (bron afbeelding: CycloMedia)

In het kader van de doelstelling 'een sluitend netwerk van gebiedsontsluitingswegen' worden ook de Staartweg en de Singel benoemd. Deze twee wegen voldoen momenteel niet geheel aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Ook deze wegen worden op termijn gereconstrueerd tot volwaardige gebiedsontsluitingswegen.

Maatregelen (tot 2023)

- Reconstructie Nagel (tussen Vlaak en Ransuil) tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg
- Reconstructie kruispunt Nagel-Vlaak conform voorkeursontwerp
- Reconstructie Staartweg tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg
- Reconstructie Singel tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg

Doelstelling: Aanpak grijze wegen

Urk kent een aantal grijze wegen, namelijk de Almerelaan, De Akkers, de Rotholm en de Lange Dam. Doordat functie, gebruik en inrichting hier niet in overeenstemming zijn, is er onduidelijkheid over welk gedrag wordt verwacht van weggebruikers. Dergelijke wegen worden vaker als onveilig ervaren dan andere wegen, waarvan wel duidelijk is tot welke categorie ze horen. Kleinere maatregelen zoals snelheids-remmers kunnen hier op oplossingen bieden op de korte termijn.

Figuur 4.2: Voorbeeld van een snelheidsremmende maatregel

Per weg die momenteel niet aan de gewenste categorisering voldoet moet worden onderzocht welke problemen zich precies voordoen. Op basis hiervan kan een passend maatregelenpakket worden opgesteld. Op de lange termijn kunnen meer ingrijpende maatregelen, zoals een reconstructie, noodzakelijk zijn.

Maatregelen (tot 2023)

- Onderzoek naar wegen die niet aan de gewenste categorisering voldoen

4.2 Realiseren nieuwe infrastructuur

Doelstellingen:

- Realiseren Randweg (verbinding Staartweg-Urkerweg-Domineesweg)
- Optimalisatie aansluiting A6

Naarmate Urk verder groeit, nemen ook de verkeersintensiteiten toe. Zonder Randweg raakt de Domineesweg op termijn overbelast. Een Randweg zorgt voor een goede spreiding van het verkeer over de verschillende invalswegen. Afhankelijk van de keuze die wordt gemaakt voor de infrastructuur in de Zeeheldenwijk, wordt de Domineesweg in meer of mindere mate ontlast en worden de Urkerweg en Staartweg belangrijker als verbinding tussen Urk en de A6.
Om complexe verkeerssituaties bij de inpassing van de Randweg te voorkomen, dient voor een aantal locaties een nadere uitwerking plaats te vinden.

Een terugkerend knelpunt is de aansluiting met de A6. In nagenoeg alle doorgerekende modelvarianten en -scenario's komt de aansluiting met de A6 in de toekomst als afwikkelingsknelpunt naar voren. Hier ligt dan ook een aanvullende ontwerpopgave, die in de provinciale studie(s) naar de Randweg nader moet worden uitgewerkt. Ook voor de aansluiting(en) van het Binnendijks Bedrijventerrein op de Domineesweg moet nog een besluit worden genomen.

In figuur 4.3 is een mogelijk eindbeeld van de infrastructuur op Urk schematisch weergegeven en figuur 4.4 geeft een impressie van de inpassing van de Randweg in het landschap.

Figuur 4.3: Mogelijk eindbeeld infrastructuur Urk

Figuur 4.4: Impressie van de inpassing van de Randweg (bron: CycloMedia)

Maatregelen (tot 2023)

- Provinciale tracéstudie t.b.v. optimale inpassing Randweg
- Nader onderzoek naar aansluitingen op het bestaande wegennet

Maatregelen (2023 e.v.)

- Realisatie Randweg Urk
- Aansluiten Randweg op het bestaande wegennet

Doelstelling: Realiseren aansluiting Zeeheldenwijk – bestaand Urk (inclusief verkeersveilige fietsoversteek Michiel de Ruyterbrug)

De Michiel de Ruyterbrug is in de toekomst de onmisbare verbinding tussen de Zeeheldenwijk en bestaand Urk. In figuur 4.5 is een artist impression van het brugontwerp weergegeven, ontworpen door ingenieursbureau ipv Delft.

Figuur 4.5: Artist impression Michiel de Ruyterbrug (Bron: ipv Delft)

Vanuit de Zeeheldenwijk kunnen fietsers in de toekomst via een tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de nieuwe rotonde de Urkerweg bereiken. Het nieuwe fietspad kruist de Urkerweg gelijkvloers. De fietsoversteek wordt voorzien van de nodige attentieverhogende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. In figuur 4.6 is een voorbeeld van een dergelijke maatregel weergegeven.

Figuur 4.6: Voorbeeld van attentieverhogende maatregel fietsoversteek

De ambitie van de gemeente Urk is om de fietsoversteken bij de bestaande rotondes in de Urkerweg op termijn dezelfde vormgeving te geven, ter bevordering van de herkenbaarheid en uniformiteit van lokale verkeerssituaties. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om de rotondes Klifweg, Rotholm, Meep en Ransuil.

Maatregelen (tot 2023)

- Aanleg rotonde Michiel de Ruyterallee – Urkerweg met gelijkvloerse fietsoversteek inclusief attentieverhogende maatregelen
- Realisatie uniforme en herkenbare gelijkvloerse fietsoversteken bestaande rotondes Urkerweg

Doelstelling: Realiseren Michiel de Ruyterallee

Ten tijde van de publicatie van dit GVVP is er nog geen definitief besluit genomen over de vormgeving van de Michiel de Ruyterallee. Vast staat dat in ieder geval het noordelijk deel van de weg als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h wordt ingericht. Op dit moment is er sprake van twee opties: de Michiel de Ruyterallee als doorgaande en directe verbinding tussen de Urkerweg en de Domineesweg (gebiedsontsluitingsweg 50 km/h) of als indirecte verbinding waarbij het noordelijk deel van de Michiel de Ruyterallee een gebieds-ontsluitingsweg 50 km/h is en het zuidelijk deel een erftoegangsweg 30 km/h.

Voor de aanleg van de infrastructuur in de Zeeheldenwijk is een fasering opgesteld. Fase 1 bestaat uit de aanleg van de Michiel de Ruyterbrug en het noordelijk deel van de Michiel de Ruyterallee. Dit is weergegeven in figuur 4.7. De rest van de nieuwe infrastructuur wordt eerst als bouwweg aangelegd om de wijk bereikbaar te maken voor bouw- en werkverkeer. Na afronding van de bouw wordt ook de rest van de infrastructuur definitief gemaakt.

Figuur 4.7: Fase 1 van de infrastructuur in de Zeeheldenwijk

Maatregelen (tot 2023)

- Aanleg noordelijk deel Michiel de Ruyterallee als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h
- Aanleg rest van de nieuwe infrastructuur in de Zeeheldenwijk als bouwweg

Doelstelling: Optimale aansluiting nieuwe woon- en werkgebieden op bestaande infrastructuur

Voor de aansluiting van de Zeeheldenwijk en het Binnendijks Bedrijventerrein op het bestaande wegennet zijn in de afgelopen periode verschillende varianten onderzocht. Telkens is tot de conclusie gekomen dat de verschillende ontwikkelingen sterk met elkaar samenhangen en dat een besluit op de ene locatie consequenties heeft voor een andere locatie. Tot op heden is daarom nog niet voor alle toekomstige aansluitingen een definitief besluit genomen. Voor een aantal aansluitingen is wel een voorkeur uitgesproken.

Maatregelen (tot 2023)

- Aansluiting Michiel de Ruyterallee op Urkerweg middels een enkelstrooksrotonde met gelijkvloerse fietsoversteek
- Aansluiting Zeeheldenwijk – Zwolse Hoek in de tijdelijke situatie uitvoeren als verbinding voor gemotoriseerd verkeer, in de eindsituatie (na aanleg Randweg) alleen toegankelijk voor langzaam verkeer

Doelstelling: Wijzigen van gebruik en uitstraling Urkerweg, Staartweg en Karel Doormanweg

Tijdens de onderzoeken naar de fietsinfrastructuur op Urk is geconstateerd dat een belangrijke oorzaak van het gevoel van onveiligheid de hoge snelheid is waarmee niet alleen fietsverkeer, maar vooral ook gemotoriseerd verkeer de rotondes in de Urkerweg nadert. De beleving van de Urkerweg is een belangrijke oorzaak van de hoge snelheden bij het gemotoriseerd verkeer.

Momenteel heeft de gemiddelde automobilist namelijk niet het gevoel dat hij of zij op de Urkerweg de bebouwde kom binnenrijdt. Door de komgrens te verplaatsen en de weg zo in te richten dat wél het idee ontstaat dat men binnen de bebouwde kom rijdt, wordt het logischer om de snelheid terug te brengen naar 50 km/h.

Figuur 4.8: Impressie van de nieuwe komgrens op de Urkerweg (Bron: artist impression van Buro Noord)

De komgrens dient duidelijk gemarkeerd te worden. Figuur 4.8 laat een impressie van de nieuwe entree van Urk via de Urkerweg zien. Ook voor de Staartweg geldt dat duidelijk moet zijn dat de weggebruiker zich in een bebouwde omgeving bevindt. De gemeente Urk streeft hier naar het versterken van de ruimtelijke belevingswaarde door middel van lintbebouwing.

Maatregelen (tot 2023)
- Herinrichten Urkerweg en omgeving

Maatregelen (2023 e.v.)
- Herinrichten Staartweg en omgeving

4.3 Parkeren en elektrische voertuigen

Doelstelling: Verlagen parkeerdruk in het Oude Dorp

Bij een goede bereikbaarheid hoort ook de beschikbaarheid van voldoende parkeermogelijkheden. Het gemeentelijk parkeerbeleid op Urk schrijft voor dat bij alle ruimtelijke activiteiten waarbij de parkeerbehoefte toeneemt, het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Alleen met goede redenen kan hiervan worden afgeweken. De parkeerbehoefte per bestemming wordt bij nieuwe aanvragen bepaald aan de hand van de voorgeschreven parkeernormen uit 2014.

Om de parkeerdruk in het Oude Dorp te verlagen, is in 2017 een blauwe zone ingevoerd en is extra parkeerruimte gerealiseerd op de Slikhoogte. In het Oude Dorp wordt met name door toeristen veel geparkeerd. Voor elke ruimtelijke activiteit, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en het parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, wordt de extra benodigde parkeerruimte bij voorkeur aan de rand van het Oude Dorp gerealiseerd. Indien daartoe geen mogelijkheden bestaan wordt onderzocht op welke manier hiervan kan worden afgeweken. Op korte termijn dient voor het parkeren een aantal maatregelen te worden uitgevoerd, ter handhaving en evaluatie van het parkeerbeleid.

Maatregelen (tot 2023)
- Handhaving blauwe zone Oude Dorp
- Optimaliseren parkeerverwijzing naar de haven (voor toeristen)

Doelstelling: Realiseren laadinfrastructuur elektrische auto's

Om het toenemend aantal elektrische voertuigen op Urk te faciliteren, moeten er voldoende laadpunten in de openbare ruimte zijn. De gemeente Urk heeft als beheerder van de openbare ruimte een belangrijke taak bij het uitrollen van een dergelijk openbaar laadnetwerk. In 2018 is een beleidsvisie op het gebied van elektrische laadinfrastructuur opgesteld. Hierin is ook een prognose van het aantal benodigde laadpalen opgenomen. Om dit beleid ten uitvoering te brengen, moet een passende strategie worden ontwikkeld voor de realisatie van een gemeentelijk laadnetwerk.

Maatregelen (tot 2023)
- Uitvoeren beleid elektrische laadinfrastructuur
- Aantal laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte verhogen tot het benodigde niveau

4.4 Langzaam verkeer

Doelstellingen:

- Het realiseren van een herkenbare, veilige, aaneengesloten en fijnmazige fietsstructuur
- Doelstelling: Het realiseren verkeersveilige en uniforme gelijkvloerse fietsoversteken
- Doelstelling: Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur

Doordat de afstanden op Urk relatief kort zijn en veel Urkers binnen de eigen gemeente werken, zijn er kansen om het (elektrische) fietsgebruik te verhogen. De fietsinfrastructuur op Urk laat echter nog te wensen over. Een aantal schakels die het netwerk directer en completer maken mist nog. Adequate en directe noord-zuidverbindingen van de woongebieden in het noorden naar de bedrijventerreinen in het zuiden zijn een voorwaarde voor het verhogen van het fietsgebruik, omdat de industrieterreinen Zwolse Hoek en Kamperhoek veel werkgelegenheid bieden.

Daarnaast zijn er met de ontwikkeling van het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland nog meer ontwikkelingen gepland aan de zuidzijde van de Urkervaart. Hierdoor neemt het aantal arbeidsplaatsen op Urk nog verder toe. Dit maakt de noodzaak tot kwalitatief goede fietsverbindingen met bestaand Urk nog groter. Een ander aandachtspunt is de toepassing van fietssuggestiestroken in plaats van fietsstroken. Dit levert momenteel de nodige problemen op. In figuur 4.9 zijn beide typen fietsvoorzieningen afgebeeld.

Figuur 4.9: Een fietsstrook (links) en een fietssuggestiestrook (rechts)

Doordat op fietssuggestiestroken geparkeerd mag worden, moeten fietsers regelmatig uitwijken. Dit belemmert de doorstroming en kan onveilige situaties opleveren.

Tot slot is een ambitie op fietsgebied het uitbreiden van de recreatieve fietsinfrastructuur. Recreatief fietsen wordt namelijk steeds populairder. In het Urkerbos en het Urkerveld vindt daarom uitbreiding en opwaardering van fietsroutes plaats. Samengevat wordt voor het langzaam verkeer een breed scala aan maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen variëren qua schaalniveau van netwerkniveau tot wegvakniveau. In hoofdstuk 5 is een specificatie van de maatregelen opgenomen. Hierna worden de maatregelen op hoofdlijnen benoemd.

Maatregelen (tot 2023)

- Het realiseren van gelijkvloerse en verkeersveilige fietsoversteken bij de Michiel de Ruyterbrug en de andere rotondes in de Urkerweg
- Bij nieuwe ontwikkelingen (Zeeheldenwijk, BDBT, MSNF) de fietsstructuur prioriteit geven
- Vervangen fietssuggestiestroken door fietsstroken op diverse plaatsen
- Uitbreiden en opwaarderen recreatieve fietsinfrastructuur

Maatregelen (2023 e.v.)

- Middels doorsteken een volwaardige oost-west fietsroute maken van de huidige wegenstructuur in Zwolse Hoek (Route Noordgat-Keteldiep-Foksdiep-Griend)
- Middels doorsteken over de Domineesweg fietsverbindingen leggen tussen Zwolse Hoek, het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven

Doelstellingen:

- Voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsmogelijkheden voor fietsen bij openbare voorzieningen
- Verbeteren voorzieningen voor- en natransport (o.a. fietsenstallingen)

Om het gebruik van de (elektrische) fiets te stimuleren, is het belangrijk om niet alleen goede fietspaden te bieden, maar ook voldoende stallingsmogelijkheden. De behoefte aan fietsenstallingen is echter niet constant. Het is belangrijk om op korte termijn stallingen bij te kunnen plaatsen als daar ergens een tekort aan is. De fietsenstallingen dienen ook weer verwijderd te kunnen worden als ze niet meer worden gebruikt. Het gaat hierbij om openbare gelegenheden zoals bushaltes, winkels en uitgaansgelegenheden. Deze doelstelling is ook van belang in het kader van de toekomstige OV-concessie. Het is waarschijnlijk dat buslijnen op Urk worden gestrekt, waardoor de afstand naar de bushaltes toeneemt. De kwaliteit van het voor- en natransport (met name fiets) wordt daardoor steeds belangrijker.

Maatregelen (tot 2023)

- In kaart brengen locaties met onvoldoende stallingsruimte
- Plaatsen van extra fietsenstallingen op probleemlocaties

Maatregelen (2023 e.v.)

- Dynamisch beleid en budget voor fietsparkeerplaatsen ontwikkelen en uitvoeren
- Aanbrengen kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen bij nieuwe busstation(s)

Doelstelling: Verbeteren voorzieningen voor voetgangers

De meeste wegen op Urk zijn voorzien van voetpaden, op een aantal woonstraten en gebiedsontsluitingswegen na. Aanpassingen aan het netwerk van voetpaden worden van oudsher uitgevoerd naar aanleiding van klachten. Een actuele klacht is het ontbreken van een voetgangersvoorziening op de Ransuil bij winkelcentrum Urkerhard. Dit is een knelpunt dat op korte termijn kan worden opgelost.

Maatregelen (tot 2023)

- Aanleggen voetgangersvoorziening op de Ransuil bij winkelcentrum Urkerhard

4.5 Vrachtverkeer

Doelstellingen:

- Handhaving parkeren (buitenlandse) vrachtwagens
- Instellen inrijverbod voor vrachtwagens tot 12 meter in het Oude Dorp
- Alternatieve wijze van bevoorraden voor het Oude Dorp ontwikkelen

Op het gebied van vrachtverkeer vraagt een aantal punten om maatregelen. Het gaat hierbij om (lang)parkeren voor vrachtverkeer en de beperkte ruimte in het Oude Dorp. Op Urk geldt momenteel tussen 18:00 en 8:00 uur voor de gehele bebouwde kom een parkeerverbod voor vrachtwagens langer dan 6 meter, met uitzondering van de industrieterreinen. Er zijn echter regelmatig klachten over overlast door geparkeerde vrachtwagens.

Het ontbreken van een langparkeervoorziening voor (buitenlandse) vrachtwagens kan een oorzaak van de overlast zijn. De gemeente Urk faciliteert vooralsnog niet in een centrale parkeervoorziening, maar zet in op het oplossen van de parkeerproblematiek van vrachtwagens door stringentere handhaving. Als versterkte handhaving geen oplossing biedt, kan de aanleg van een langparkeerterrein een oplossing zijn.
Ten aanzien van de bevoorrading van het Oude Dorp is de beperkte ruimte een probleem. Het Oude Dorp is niet geschikt voor groot verkeer. De gemeente heeft daarom het voornemen om een inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 meter in te stellen voor het Oude Dorp. Voor de bevoorrading van winkeliers of het bezorgen van grote spullen bij bewoners kunnen met een goede onderbouwing uitzonderingen worden gemaakt door een ontheffing te verlenen. Een andere optie is het ontwikkelen van een alternatieve manier van bevoorraden. Dit kan bijvoorbeeld door een distributielocatie in te richten op een van de bedrijventerreinen. Van hieruit kan het Oude Dorp met kleinere (elektrische) vrachtauto's worden bevoorraad.

Maatregelen (tot 2023)

- Handhaving langparkeren vrachtwagens
- Instellen inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 meter in het Oude Dorp
- Zoeken naar een geschikte locatie voor een langparkeerterrein voor vrachtwagens
- Onderzoek naar alternatieve wijze van bevoorraden van het Oude Dorp

Maatregelen (2023 e.v.)

- Aanleg van een langparkeerterrein voor vrachtwagens

4.6 Openbaar vervoer

Doelstellingen:

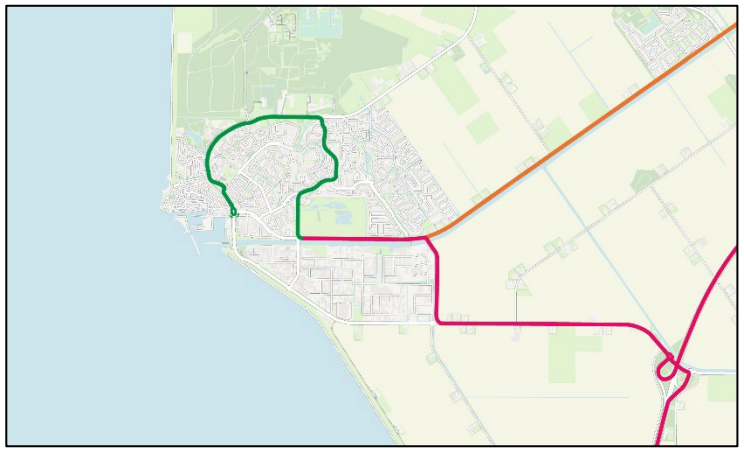
- Optimaliseren busroutes op Urk (mogelijk strekken)
- Concentreren lijnvoering op gebiedsontsluitingswegen

De gezamenlijke concessieverleners zijn momenteel bezig met de voorbereiding van de nieuwe concessie IJssel-Vecht, waaronder Urk vanaf 2023 valt. Ambities in de toekomstige OV-visie zijn onder andere het realiseren van een directe busverbinding tussen Urk en Lelystad en het strekken van buslijn 141. Het strekken van deze route kost dienstregelinguren (DRU's). De benodigde extra DRU's komen echter vrij door het schrappen van de huidige lijn 149.

In het concept Programma van Eisen voor de nieuwe concessie IJssel-Vecht is een directe verbinding Urk – Swifterbant – Lelystad (lijn 145) als eis gesteld, uitgegaan van het handhaven van de huidige lus op Urk. Het strekken van de route van lijn 141 is dus geen voorwaarde om de directe verbinding Urk- Lelystad te kunnen financieren. De verwachting is wel dat een nieuwe vervoerder een sterke voorkeur voor een gestrekte route op Urk heeft, om een aantal redenen:

- Snellere route;
- Lagere kosten voor reizigers;
- Duidelijk eindpunt op Urk maakt stilstand in Emmeloord waarschijnlijk overbodig. Dit biedt een reistijdwinst voor reizigers die via Emmeloord busstation reizen;
- Efficiëntere inzet van dienstregelinguren;
- Verbetering van de verkeersveiligheid op Urk;
- Afhankelijk van de benodigde rijtijd zorgt laden van de elektrische voertuigen op Urk mogelijk voor een gunstige dienstuitvoering.

In figuur 4.10 is de nieuwe voorgestelde route op Urk weergegeven.



Figuur 4.10: Voorgestelde nieuwe busroute op Urk

Het strekken van buslijnen op Urk heeft al met al een aantal duidelijke voordelen, zowel voor de vervoerder als de reiziger. De route wordt korter en sneller, de kosten worden lager, de dienstregelinguren worden efficiënter ingezet en het verbetert de verkeersveiligheid omdat bussen niet meer door woonstraten rijden, maar over gebiedsontsluitingswegen.

De voorgestelde route wordt gecombineerd met halteplaatsen Vlaak, Gemeentehuis en Urkerweg. De concessieverlener (provincie Flevoland) geeft aan positief ten opzichte van de voorgestelde route te staan. Men wil de route echter in twee richtingen rijden (in plaats van een lus) met het gemeentehuis als eindpunt. Keren van de bussen gebeurt in dat geval op de rotonde Urkerweg- Klifweg – Singel. Nader onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheid, wenselijkheid en uitvoerbaarheid van:

- een halte nabij de rotonde Berechja College op de Staartweg
- een halte ter hoogte van Toppad/rotonde Arie de Witbrug of omgeving, waardoor het bedrijventerrein beter bereikbaar wordt met het OV.

Maatregelen (2023 e.v.)

- Route van buslijn 141 strekken
- Concentreren van lijnvoering bussen op gebiedsontsluitingswegen (route Urkerweg – Toppad – Vlaak – Staartweg – Singel)
- Onderzoek naar halteringsmogelijkheiden

Doelstelling: Een rechtstreekse busverbinding van Urk naar Lelystad

Zoals hiervoor reeds benoemd, staat het openbaar vervoer op Urk voor een grondige actualisatie. De OV-diensten sluiten namelijk niet meer aan op de behoeftes van de Urker reizigers. Daardoor verliest het openbaar vervoer terrein ten opzichte van de auto. Om de concurrentiepositie van de bus te versterken, is de gemeente Urk in gesprek met de provincie Flevoland om aanpassingen in de concessie door te voeren. De gemeente heeft in overleg met de provincie besloten om een verdere uitwerking van lijn 145 Urk – Swifterbant – Lelystad uit te voeren. Dit om een rechtstreekse verbinding Urk-Lelystad mogelijk te maken.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- Het optimaliseren van de route op Urk ten aanzien van maximale oppervlakte-ontsluiting en rijtijd;
- Onderzoeken met gemeente Dronten wat de wensen/mogelijkheden zijn om de route in Swifterbant te strekken/versnellen;
- Afstemmen met de nieuwe vervoerder.

Maatregelen (2023 e.v.)

- Een rechtstreekse busverbinding van Urk naar Lelystad
- Bij voorkeur een halfuursverbinding met Emmeloord, Kampen/Zwolle, Lelystad en Dronten
- Het aantal verbindingen met Zwolle en Lelystad moet tenminste gelijk blijven
- Goede aansluiting op de treinen

Doelstelling: Nieuwe locatie busstation Urk, inclusief laadinfrastructuur elektrische bussen (afhankelijk van lijnvoering)

Omdat elektrisch vervoer één van de uitgangspunten in de toekomstige OV-concessie is, moet worden gezocht naar locaties om bussen op te laden. Bij voorkeur wordt een laadstation gecombineerd met een eindpuntvoorziening. Op een eindpuntvoorziening kunnen buschauffeurs een rustpauze nemen. Dit komt ten goede aan de efficiëntie. Naar de meest geschikte locatie voor een eventueel laadstation op Urk dient nader onderzoek te worden gedaan.

Maatregelen (tot 2023)

- Zoeken naar een nieuwe locatie voor een busstation op Urk waar tevens een laadstation kan worden gerealiseerd

Doelstelling: Verbeteren voorzieningen voor- en natransport openbaar vervoer

Reizigers willen het liefst zo snel mogelijk van A naar B. Dat blijkt uit onderzoek[9] naar wensen van reizigers. Hoe korter de reis van deur tot deur is, hoe beter. Bij het gebruik van openbaar vervoer is de reiziger een groot deel van zijn totale reistijd kwijt aan tijd buiten de tram, bus of trein: het reizen naar en van de halte (het zogenaamde voor- en natransport) en de tijd die opgaat aan wachten en overstappen op de halte. Om die reistijd buiten het voertuig zo kort mogelijk houden, verkiest veruit het grootste deel van de reizigers frequent boven fijnmazig: reizigers hebben liever hogere frequenties in het openbaar vervoer, en nemen daarbij wat verder lopen of fietsen naar de halte dan nu vaak gangbaar is op de koop toe.

Het strekken van buslijn 141 op Urk zal ertoe leiden dat het gemiddelde voor- en natransport voor inwoners van Urk zal toenemen. Als daar een goede, snelle en comfortabele busverbinding tegenover staat, wordt het langere voor- en natransport sneller geaccepteerd. Een voordeel is dat in de voorkeursvariant voor de busroute die er nu ligt, de extra afstand naar de dichtstbijzijnde bushalte beperkt is. Er is nog steeds sprake van een goede dekking.

Het verbeteren van de voorzieningen ten behoeve van het voor- en natransport kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Het is bijvoorbeeld goed mogelijk dat als er goede voorzieningen zijn, meer mensen bereid zijn om te fietsen naar de bushalte.
Door het strekken van buslijn 141 kan het ook zo zijn dat iemand die eerst naar de bushalte liep, door de langere afstand nu kiest voor de (elektrische) fiets om bij de bushalte te komen. Om fietsen veilig te kunnen stallen, moeten er voldoende stallingsplaatsen van goede kwaliteit beschikbaar zijn bij de toekomstige bushaltes op Urk.

Figuur 4.11: Een fietskluis, voorbeeld van een kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorziening (Bron afbeelding: armandamobility.nl)

[9] *Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)*

Maatregelen (2023 e.v.)

- Zorgen voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij de toekomstige bushaltes op Urk

4.7 Verkeersveiligheid

Doelstellingen:

- Streven naar nul verkeersslachtoffers op Urk
- Opstellen infrastructurele maatregelenprogramma
- Opstellen communicatietrajecten

Op Urk vinden relatief weinig ongevallen plaats en er zijn geen grote ongevallenconcentraties. Toch moet altijd worden gestreefd naar een verbetering van de verkeersveiligheid. Gelijk aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) is de doelstelling op Urk ook nul verkeersslachtoffers in 2030.

Overheden en maatschappelijke partijen zetten door middel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Dit wil zeggen dat ongevallen moeten worden voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Dat betekent dat wegbeheerders een risicoanalyse maken voor het eigen wegennet, op basis waarvan alle betrokken partijen in de regio een gezamenlijk uitvoeringsprogramma opstellen om die risico's te verminderen. De risicoanalyse voor de gemeente Urk, die in de zomer van 2020 is uitgevoerd, heeft een aantal aanknopingspunten opgeleverd voor de verkeersveiligheidsaanpak binnen de gemeente.

Naast het toepassen van de aanpak uit het SPV 2030, heeft de gemeente Urk een eigen communicatieprogramma dat is gericht op verschillende doelgroepen. Gerichte communicatietrajecten zijn een zeer belangrijk middel om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Communicatiemaatregelen (vanaf 2021 jaarlijks.)

- Jaarlijks publiceren verkeersveiligheidsrapportage
- Communicatietraject kinderen 4 t/m 12 jaar
- Communicatietraject jongeren 12 t/m 16 jaar
- Communicatietraject jongeren 16 t/m 24 jaar;
- Communicatietraject ouderen over o.a. e-bike
- Het project Jaap en Jurie
- Uitbreiding project Jaap en Jurie naar andere doelgroepen
- Uitbreiding met social media om de doelgroepen beter te bereiken
- Inzetten op behoud verkeersveiligheidslabels basisscholen

Ook infrastructurele ingrepen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Op een aantal locaties op Urk zijn fysieke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid noodzakelijk. In hoofdstuk 5 zijn de (infrastructurele) maatregelen opgenomen. Een deel van de maatregelen kan op korte termijn worden uitgevoerd, een deel pas op de langere termijn. Tot die tijd kunnen tijdelijke oplossingen worden toegepast ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Infrastructurele maatregelen (tot 2023)

- Plaatsen onderborden op gevaarlijke locaties waar fysieke maatregelen niet direct gerealiseerd kunnen worden
- Opstellen gedetailleerd infrastructurele maatregelenprogramma

5

Kostenindicatie en prioritering maatregelen

5.1 Contouren voor een uitvoeringsprogramma

In het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen behorende bij dit GVVP per thema toegelicht. In dit hoofdstuk is een overzicht van de maatregelen opgenomen en is aangegeven aan welk(e) doel(en) de maatregelen bijdragen. Daarnaast zijn de beoogde uitvoeringsperiode van de maatregel, een kostenindicatie en een prioritering in het overzicht opgenomen. Tot slot zijn de maatregelen, indien er een locatie van toepassing is, op kaart weergegeven. In de overzichtstabellen in dit hoofdstuk is van links naar rechts het volgende opgenomen:

- Volgnummer, locatie (indien van toepassing) en omschrijving van de maatregel;
- Status van de maatregel: wens, onderzoek, voorbereiding of realisatie;
- Aan welk(e) doel(e)n de maatregel bijdragen;
- Beoogde uitvoeringsperiode van de maatregel:
  - 1 = korte termijn: deze raadsperiode;
  - 2 = middellange termijn: volgende raadsperiode;
  - 3 = lange termijn.
- Kostenindicatie waarbij de volgende schaalverdeling is gehanteerd:
  - € = lager dan € 50.000, -;
  - €€ = tussen de € 50.000, - en € 500.000, -;
  - €€€ = hoger dan € 500.000, -.

Uitvoerbaarheid en financiële dekking van de maatregelen

De in dit hoofdstuk benoemde maatregelen zijn gewenst vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en/of bereikbaarheid. Uitvoering van de maatregelen is echter afhankelijk van diverse factoren. De financiering is hiervan een belangrijke factor. In de begroting zal hiervoor ruimte moeten worden gevonden waarbij (politieke) keuzes moeten worden gemaakt. Ook kunnen maatregelen soms mede gefinancierd worden vanuit bestaande onderhoudsbudgetten. Daarnaast kunnen sommige maatregelen uitgevoerd worden binnen de gebiedsontwikkelings-projecten op Urk. Als laatste worden de mogelijkheden voor subsidies genoemd; zonder subsidie is financiering vaak moeilijker rond te krijgen.

Van een aantal maatregelen is op voorhand al duidelijk dat ze een aanzienlijke financiële investering vergen. Daarom is voor deze maatregelen een subsidie in de vorm van een zogenaamde 'investeringsimpuls' aangevraagd. Deze mogelijkheid is er binnen het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Besluitvorming over definitieve uitvoering van de maatregelen zal dan ook los van de bestuurlijke vaststelling van dit GVVP plaatsvinden in de integrale gemeentelijke besluitvormingsprocessen.

5.2 Infrastructurele maatregelen

De infrastructurele maatregelen worden onderverdeeld in het optimaliseren van de bestaande infrastructuur en het realiseren van nieuwe infrastructuur.

Optimaliseren bestaande infrastructuur

Het optimaliseren van de bestaande infrastructuur gebeurt vooral in het kader van herkenbaarheid en verkeersveiligheid. Op Urk is namelijk sprake van een aantal grijze wegen. Grijze wegen zijn wegen waar gebruik, functie en inrichting niet goed overeenkomen. Hoe minder deze drie aspecten overeenkomen, hoe minder de weggebruiker weet wat er van hem of haar wordt verwacht. Voor een aantal specifieke wegen of wegvakken op Urk zijn al maatregelen aangewezen, zoals de Nagel tussen de Ransuil en de Vlaak. Voor passende maatregelen op een aantal andere locaties moet nader onderzoek plaatsvinden.

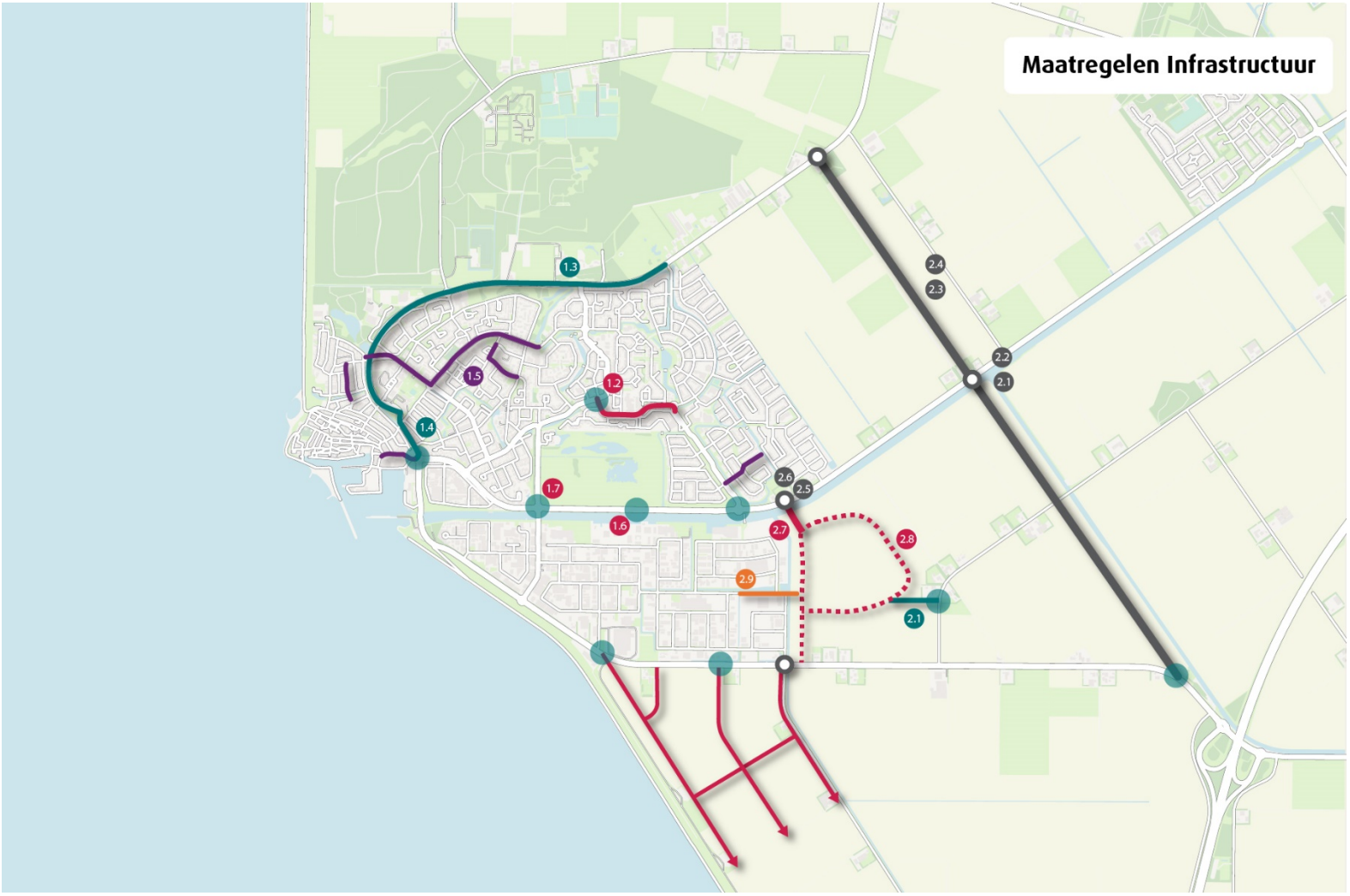
Realiseren nieuwe infrastructuur

Het realiseren van nieuwe infrastructuur gebeurt in het kader van de demografische en economische ontwikkeling die in de komende decennia op Urk wordt verwacht. De schaalsprong die Urk staat te wachten, betekent ook dat het wegennet mee moet groeien. Het gaat daarbij niet alleen om ontsluiting van de woningen in de Zeehelden-wijk, maar ook om een goede bereikbaarheid van het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven. De Randweg heeft van al deze maatregelen de grootste impact.

Om tot een definitief uitvoeringsprogramma te komen, zal nadere afstemming met andere gemeentelijke afdelingen moeten plaatsvinden. Geadviseerd wordt om de definitieve maatregelen op te nemen in een apart, gedetailleerd uitvoeringsprogramma.

1 - Maatregelen optimaliseren bestaande infrastructuur	Status	Draagt bij aan doel(en)	Periode uitvoering/prioriteit	Kostenindicatie
1.1 – Reconstructie Nagel (tussen Vlaak en Ransuil) tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg	Onderzoek	Verbeteren infrastructuur/herkenbaar wegennet	2023 e.v./3	€€€
1.2 - Reconstructie kruispunt Nagel-Vlaak conform voorkeursontwerp	Voorbereiding	Verbeteren infrastructuur/herkenbaar wegennet	tot 2023/1	€€
1.3 – Reconstructie Staartweg tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg en herinrichten omgeving	Voorbereiding	Herkenbaar wegennet/wijzigen uitstraling invalswegen	2023 e.v./2	€€€
1.4 – Reconstructie Singel tot volwaardige gebiedsontsluitingsweg	Voorbereiding	Verbeteren infrastructuur/herkenbaar wegennet	tot 2023/1	€€€
1.5 - Onderzoek naar wegen die niet aan de gewenste categorisering voldoen (Almerelaan, De Akkers, Rotholm, Lange Dam)	Onderzoek	Herkenbaar wegennet/verbeteren verkeersveiligheid	tot 2023/1	€
1.6 - Herinrichten Urkerweg en omgeving	Voorbereiding	Verbeteren infrastructuur/wijzigen uitstraling invalswegen	tot 2023/1	€€
1.7 – Realisatie uniforme en herkenbare gelijkvloerse fietsoversteken rotondes Urkerweg	Wens	Verbeteren infrastructuur/verbeteren verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€€
2 - Maatregelen realiseren nieuwe infrastructuur	**Status**	**Draagt bij aan doel(en)**	**Periode uitvoering/prioriteit**	**Kostenindicatie**
2.1 - Provinciale tracéstudie t.b.v. optimale inpassing Randweg	Onderzoek	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	tot 2023/1	€
2.2 - Nader onderzoek naar aansluitingen op het bestaande wegennet	Onderzoek	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	tot 2023/1	€
2.3 - Realisatie Randweg Urk	Onderzoek	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	2023 e.v./3	€€€
2.4 – Aansluiten Randweg op het bestaande wegennet	Onderzoek	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	2023 e.v./3	€€€
2.5 - Bouw Michiel de Ruyterbrug	Realisatie	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	tot 2023/1	€€€
2.6 – Aanleg rotonde Michiel de Ruyterallee – Urkerweg met gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteek inclusief attentieverhogende maatregelen	Voorbereiding	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	tot 2023/1	€€
2.7 - Aanleg noordelijk deel Michiel de Ruyterallee als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	Voorbereiding	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur	tot 2023/1	€€€
2.8 - Aanleg rest van de nieuwe infrastructuur in de Zeeheldenwijk als tijdelijke bouwweg	Voorbereiding	Faciliteren bouwverkeer	tot 2023/1	€€
2.9 - Aanleg verbinding Zeeheldenwijk – Zwolse Hoek (tijdelijk voor autoverkeer, eindsituatie langzaam verkeer)	Voorbereiding	Realiseren toekomstbestendige infrastructuur /voorkomen sluipverkeer	tot 2023/1	€€

Maatregelen die worden uitgevoerd en gefinancierd binnen het programma Zeeheldenwijk zijn in de bovenstaande tabel groen gemarkeerd.


Maatregelen Infrastructuur
1.3
1.5
1.2
1.4
1.7
1.6
2.4
2.3
2.2
2.1
2.6
2.5
2.7
2.8
2.9
2.1

5.3 Maatregelen langzaam verkeer

Een belangrijke ambitie van de gemeente Urk is het stimuleren van het (elektrisch) fietsgebruik. Omdat Urk een compacte gemeente is waarbinnen de afstanden relatief kort zijn, is de fiets een uitstekende optie als vervoermiddel. Maar door de toenemende populariteit van de elektrische fiets, komen ook andere plaatsen binnen een acceptabele fietsafstand van Urk.

Verbeteren bestaande fietsinfrastructuur

Het fietsnetwerk op Urk mist een aantal schakels die het netwerk directer en completer maken. Het realiseren van directe en veilige fietsroutes van de woongebieden naar Zwolse Hoek en de nieuwe ontwikkelingen aan de zuidzijde van Urk, het Binnendijks Bedrijventerrein en de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, moet richting de toekomst een hoge prioriteit krijgen. Het zorgen voor kwalitatief goede fietsverbindingen stimuleert Urkers om op de fiets te stappen voor hun woon-werkverkeer, ook als de nieuwe industrie-gebieden verder van de woonwijken komen te liggen. Daarnaast is er een aantal verbeterpunten voor voetgangers.

Fietsroutes tussen kernen

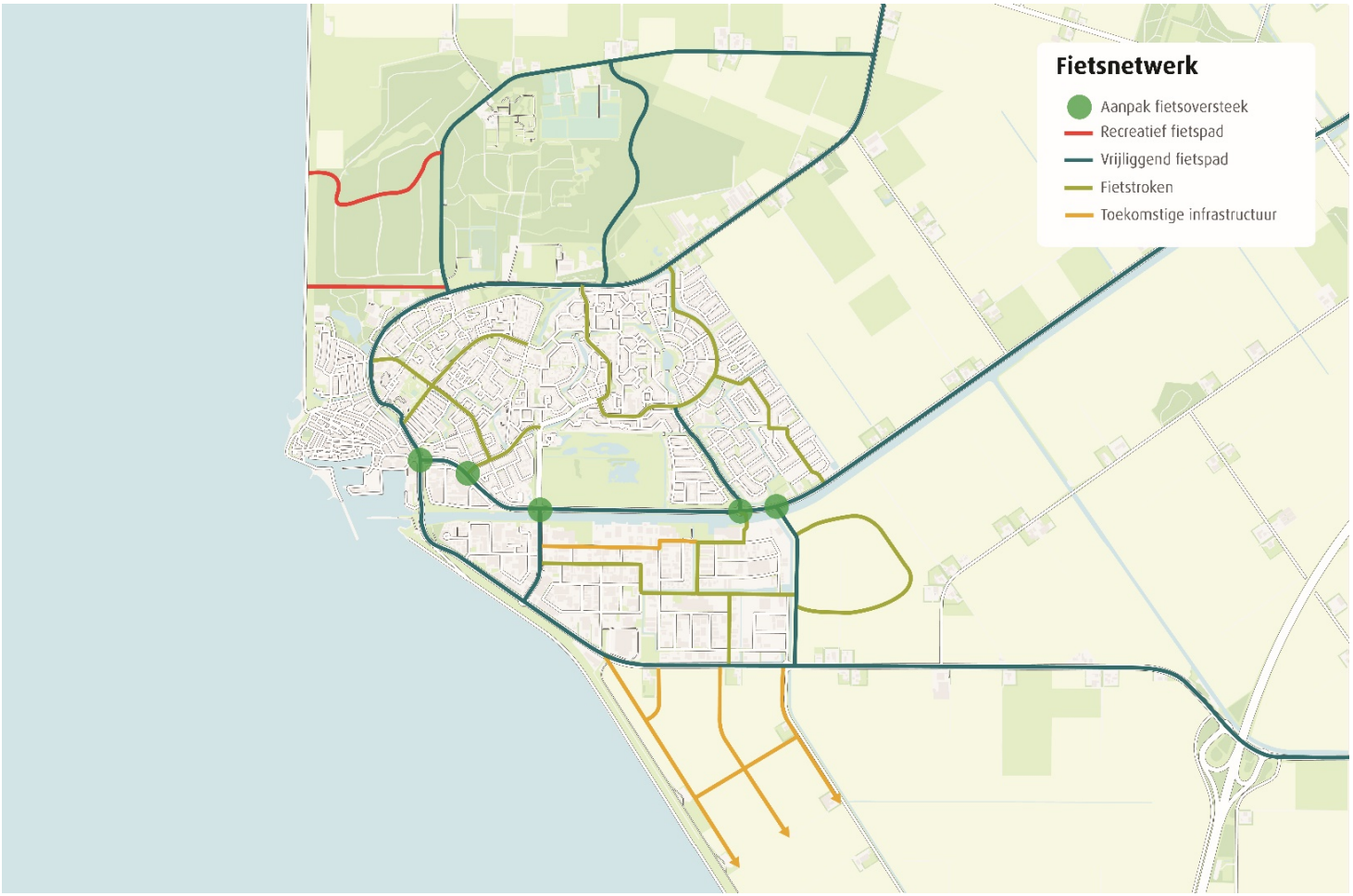
Niet alleen binnen Urk, maar ook van en naar Urk moeten goede fietsroutes beschikbaar zijn. Het toenemende gebruik van de elektrische fiets betekent dat Urk op een acceptabele fietsafstand van andere grote kernen zoals Emmeloord en Dronten komt te liggen. Tussen deze kernen is er daarom wellicht potentie voor een snelle fietsroute.

Een snelle fietsroute is aantrekkelijk, comfortabel, veilig en direct en verzorgt een hoogwaardige fietsverbinding met zo weinig mogelijk obstakels tussen de belangrijkste (grote) plaatsen in een regio.

Recreatieve fietsinfrastructuur

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat er een toenemende behoefte aan recreatieve fietsroutes bestaat, ook op Urk. Recent is daarom een nieuw fietspad door het Urkerveld aangelegd en zijn er ambities om meer nieuwe en kwalitatief hoogwaardige recreatieve fietspaden rondom Urk te realiseren.

3 - Maatregelen langzaam verkeer algemeen	Status	Draagt bij aan doel(en)	Periode uitvoering/prioriteit	Kostenindicatie
3.1 - Middels doorsteken een volwaardige oost-west fietsroute maken van de huidige wegenstructuur in Zwolse Hoek	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	2023 e.v./2	€
3.2 - Middels doorsteken over de Domineesweg fietsverbindingen leggen tussen Zwolse Hoek, het BDBT en MSNF	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	2023 e.v./2	€
3.3 - In kaart brengen locaties met onvoldoende stallingsruimte	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	tot 2023/1	€
3.4 - Plaatsen van extra fietsenstallingen op probleemlocaties	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	tot 2023/1	€
3.5 - Dynamisch beleid en budget voor fietsparkeerplaatsen ontwikkelen	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	2023 e.v./2	€
3.6 - Aanbrengen kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen bij nieuwe busstation(s)	Onderzoek	Verbeteren fietsinfrastructuur	2023 e.v./2	€€
3.7 – Uitbreiden en opwaarderen recreatieve fietsinfrastructuur	Voorbereiding	Verbeteren recreatieve fietsinfrastructuur	tot 2023/1	€€
3.8 - Optimale inpassing fietsroute Oude Dorp	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€
3.9 - Aanleggen voetgangersvoorziening Ransuil bij winkelcentrum Urkerhard	Voorbereiding	Verbeteren voetgangersinfrastructuur	tot 2023/1	€
4 - Maatregelen vervangen fietssuggestiestroken door fietsstroken	**Status**	**Draagt bij aan doel(en)**	**Periode uitvoering/prioriteit**	**Kostenindicatie**
4.1 - Singel tussen Damlaan en de Noord - Aanbrengen rode fietsstroken in asfaltverharding (onderdeel reconstructie Singel)	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.2 - Singel tussen de Noord en de Almerelaan - Aanbrengen rode fietsstroken in asfaltverharding (onderdeel reconstructie Singel)	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.3 - Singel tussen Almerelaan en Schelpenhoek – Vrijliggend fietspad aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.4 - De Akkers tussen De Noord en Damlaan - Fietsstroken aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.5 - De Akkers tussen Damlaan en Grote Fok - Fietsstroken aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.6 - Vlaak tussen nagel en Toppad - Aanbrengen rode fietsstroken in asfaltverharding (onderdeel van reconstructie Vlaak)	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.7 - Nagel tussen Ransuil en Vlaak - Rode fietsstroken in asfaltverharding aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.8 - Kotter, Maximastraat, Willem Alexanderlaan, Bernhardstraat, Wilhelminalaan - Fietsstroken aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.9 - Urkerweg tussen Rotholm en gemeentegrens – verbreden en omvormen enkelzijdig fietspad (zie ook maatregelen SPV)	Wens	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.10 - Rotholm tussen De Reede en Toppad - Fietsstroken aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€
4.11 – Vormtweg – Enkelzijdig vrijliggend fietspad aanbrengen (zie ook maatregelen SPV)	Wens	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€€
4.12 - Griend tussen Abbert en Zwolsebrug – Fietsstroken aanbrengen	Voorbereiding	Verbeteren fietsinfrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€€

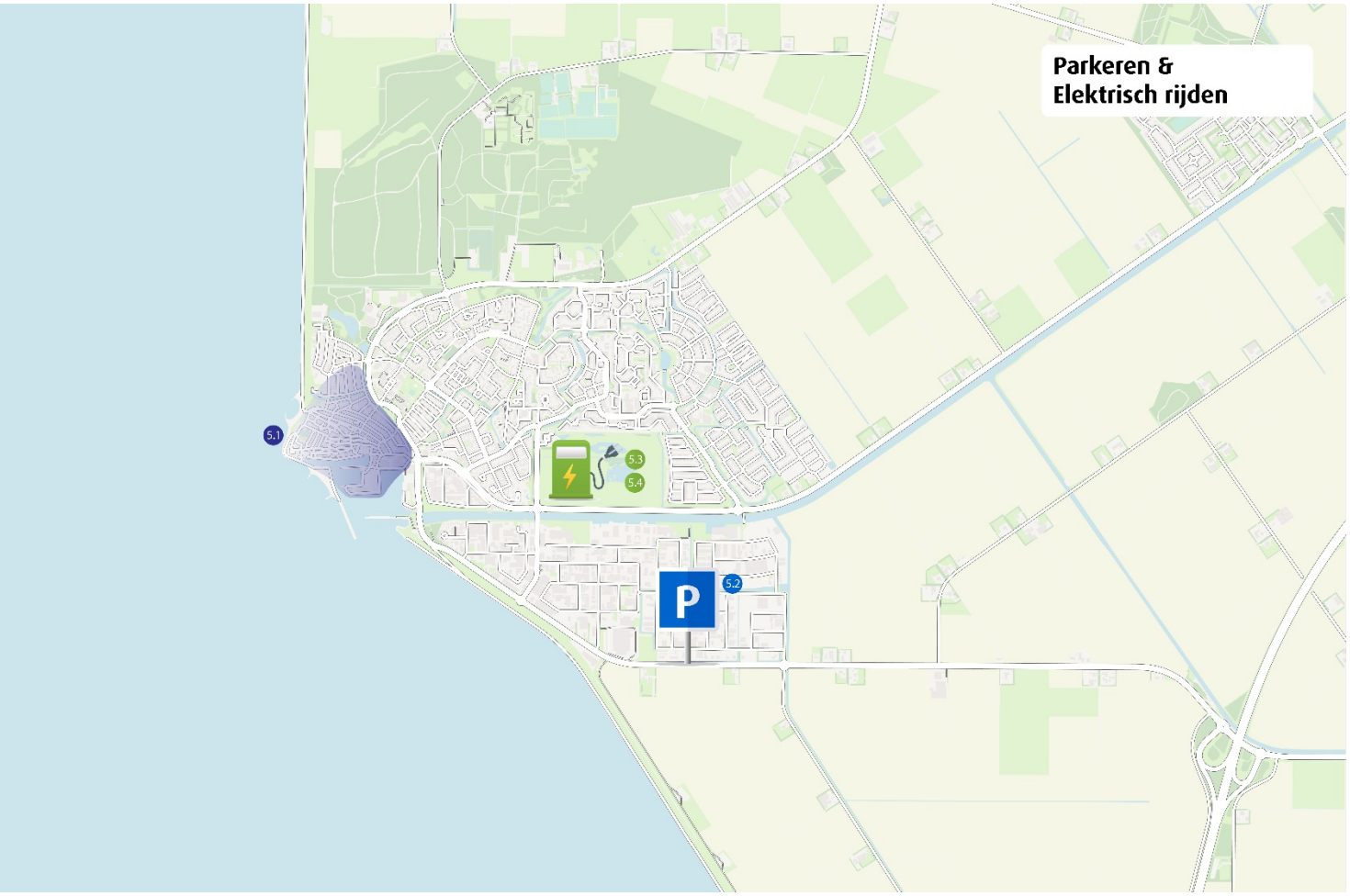

Fietsnetwerk
Aanpak fietsoversteek
Recreatief fietspad
Vrijliggend fietspad
Fietstroken
Toekomstige infrastructuur

5.4 Maatregelen parkeren en elektrische voertuigen

Het Oude Dorp wordt druk bezocht. Dit oudste deel van Urk met zijn smalle straten is echter niet geschikt voor grote aantallen motorvoertuigen en het aantal parkeerplaatsen is beperkt. In de eerste plaats moeten bewoners van het Oude Dorp hier hun voertuig kunnen parkeren. Om de parkeerdruk als gevolg van bezoekers te verminderen, is daarom in 2017 een blauwe zone ingevoerd. Bezoekers parkeren bij voorkeur op parkeerterreinen aan de rand van het Oude Dorp.

Tegelijkertijd groeit het gebruik van de elektrische auto. Om Urk als duurzame gemeente op de kaart te zetten, is het daarom van belang om de laadinfrastructuur in de openbare ruimte mee te laten groeien met het aantal elektrische auto's. Zo kunnen ook inwoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren en bezoekers op Urk terecht met hun elektrische auto.

5 - Maatregelen parkeren en elektrische voertuigen	Status	Draagt bij aan doel(en)	Periode uitvoering/prioriteit	Kostenindicatie
5.1 - Handhaving blauwe zone Oude Dorp	Voorbereiding	Verlagen parkeerdruk Oude Dorp	tot 2023/1	€
5.2 - Optimaliseren parkeerverwijzing naar de haven (voor toeristen)	Voorbereiding	Verlagen parkeerdruk Oude Dorp	tot 2023/1	€
5.3 - Uitvoeren beleid elektrische laadinfrastructuur	Voorbereiding	Stimuleren duurzame mobiliteit	tot 2023/1	€
5.4 - Aantal laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte verhogen tot gewenste niveau	Voorbereiding	Stimuleren duurzame mobiliteit	tot 2023/1	€€


Parkeren &
Elektrisch rijden
5.1
5.2
5.3
5.4
P

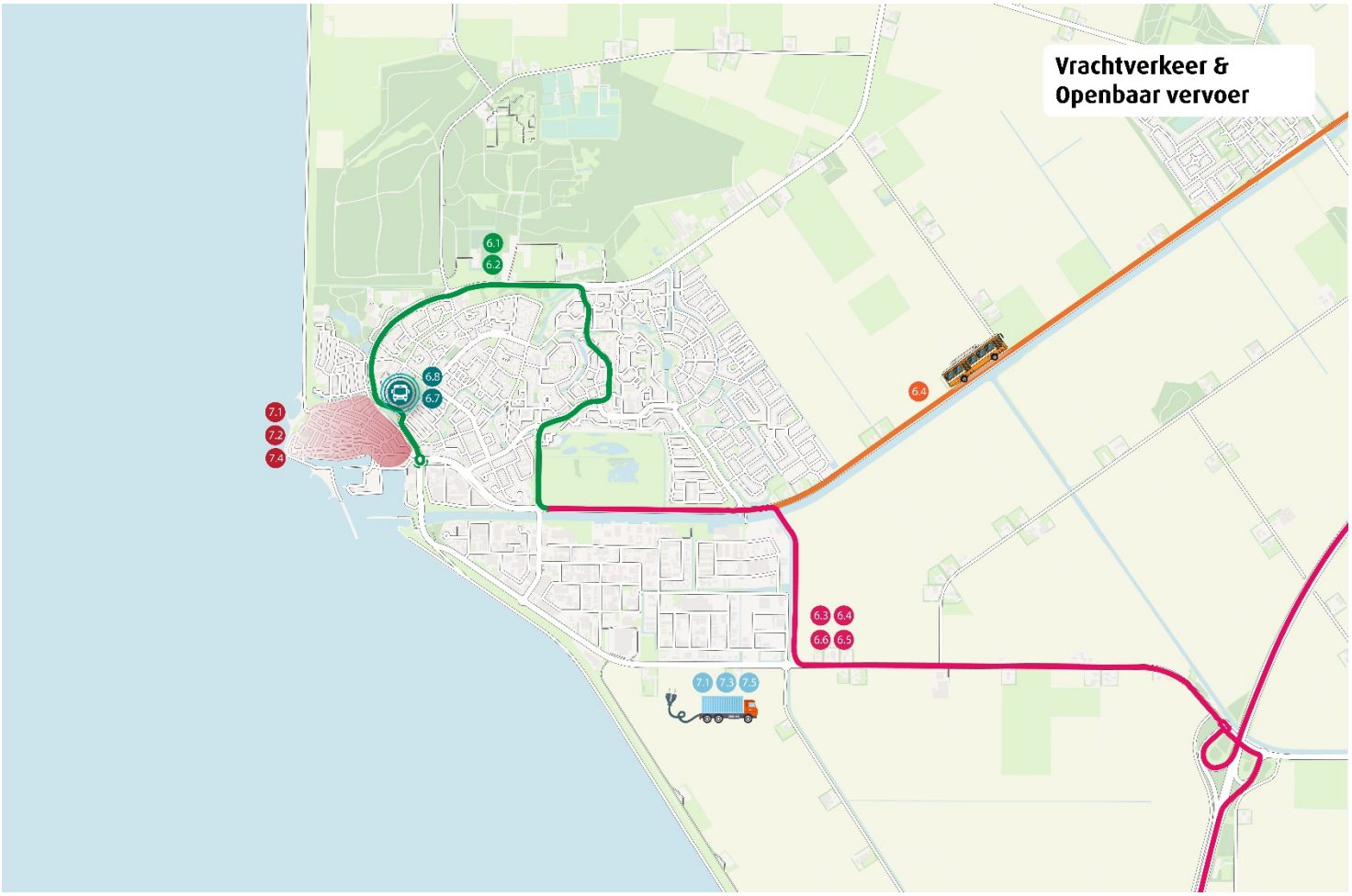
5.5 Maatregelen openbaar vervoer en vrachtverkeer

Urk valt onder de openbaar vervoer-concessie IJsselmond. Het busvervoer in deze concessie wordt momenteel uitgevoerd door OV Regio IJsselmond, een dochteronderneming van Connexxion. Vanaf 2023 gaat een nieuwe concessietermijn starten. De aanbesteding van de concessie wordt opnieuw opgestart. Er zijn inmiddels wel gesprekken gaande tussen de gemeente Urk en de Provincie Flevoland over de toekomstige lijnvoering en dienstregeling op Urk. De gemeente Urk heeft een aantal duidelijke ambities op het gebied van openbaar vervoer, die terugkomen in dit GVVP.

Ook voor het vrachtverkeer zijn er ambities. Deze ambities hebben vooral te maken met een goede bereikbaarheid over de weg, om de economische activiteiten op Urk te faciliteren en te stimuleren. De ambities richten zich daarnaast op een goede leefbaarheid, door het beperken van overlast als gevolg van vrachtverkeer.

(Bron afbeelding: www.ovpro.nl)

6 - Maatregelen openbaar vervoer	Status	Draagt bij aan doel(en)	Periode uitvoering/prioriteit	Kostenindicatie
6.1 - Route van buslijn 141 strekken	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen	2023 e.v./3	N.n.b.
6.2 - Concentreren lijnvoering bussen op gebiedsontsluitingswegen	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen/verbeteren verkeersveiligheid	2023 e.v./3	N.n.b.
6.3 - Een rechtstreekse busverbinding van Urk naar Lelystad	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen	2023 e.v./3	N.n.b.
6.4 - Bij voorkeur een halfuursverbinding met Emmeloord, Kampen/Zwolle, Lelystad en Dronten	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen	2023 e.v./3	N.n.b.
6.5 – Het aantal verbindingen met Zwolle en Lelystad moet tenminste gelijk blijven	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen	2023 e.v./3	N.n.b.
6.6 - Goede aansluiting op de treinen	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen	2023 e.v./3	N.n.b.
6.7 - Zoeken naar een nieuwe locatie voor een busstation op Urk waar tevens een laadstation kan worden gerealiseerd (afhankelijk van uiteindelijke lijnvoering en dienstregeling)	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen/stimuleren duurzame mobiliteit	tot 2023/2	N.n.b.
6.8 - Zorgen voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij de drie toekomstige stations op Urk	Voorbereiding	Verbeteren OV-verbindingen/verbeteren voor- en natransport	2023 e.v./3	N.n.b.
6.9 – Onderzoek naar halteringsmogelijkheden nabij rotonde Berechja College op de Staartweg en ter hoogte van Toppad/rotonde Arie de Witbrug of omgeving	Onderzoek	Verbeteren OV-verbindingen/verbeteren voor- en natransport	tot 2023/1	N.n.b.
7 - Maatregelen vrachtverkeer	**Status**	**Draagt bij aan doel(en)**	**Periode uitvoering/prioriteit**	**Kostenindicatie**
7.1 - Handhaving langparkeren vrachtwagens	Wens	Verminderen overlast vrachtverkeer	tot 2023/1	€
7.2 - Instellen inrijverbod voor vrachtwagens langer dan 12 meter in het Oude Dorp	Voorbereiding	Verminderen overlast vrachtverkeer/verbeteren leefbaarheid Oude Dorp/verbeteren verkeersveiligheid	tot 2023/1	€
7.3 - Zoeken naar een geschikte locatie voor een langparkeerterrein voor vrachtwagens	Onderzoek	Verminderen overlast vrachtverkeer	tot 2023/1	€
7.4 - Onderzoek naar alternatieve wijze van bevoorraden Oude Dorp	Onderzoek	Verminderen overlast vrachtverkeer	tot 2023/1	€
7.5 - Aanleg van een langparkeerterrein voor vrachtwagens	Onderzoek	Verminderen overlast vrachtverkeer	2023 e.v./3	€€


Vrachtverkeer &
Openbaar vervoer
6.1
6.2
6.8
6.7
7.1
7.2
7.4
6.4
6.3
6.4
6.6
6.5
7.1
7.3
7.5

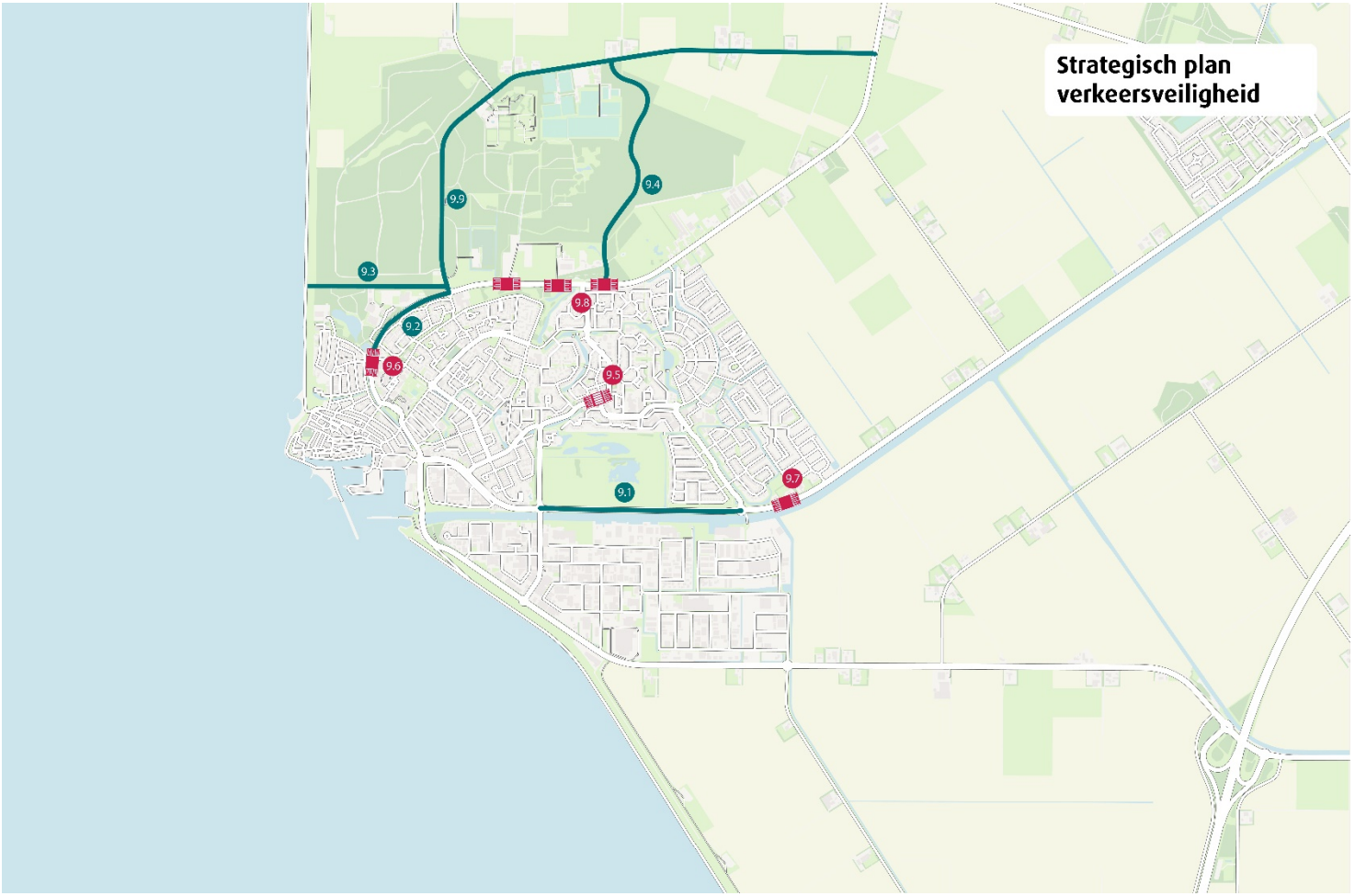
5.6 Maatregelen verkeersveiligheid

De gemeente Urk moet zo verkeersveilig mogelijk zijn, nu en in de toekomst. Nul verkeersslachtoffers moet het doel zijn. Door nieuwe infrastructuur Duurzaam Veilig in te richten en de bestaande infrastructuur te optimaliseren moet dit doel worden bereikt. Infrastructurele maatregelen alleen zijn echter niet genoeg. Ook communicatie en educatie zijn zeer belangrijke instrumenten om de verkeersveiligheid te verbeteren. De nadruk ligt hierbij op de kwetsbare doelgroepen (kinderen, jongeren en ouderen).

De toekomstige verkeersveiligheidsaanpak (landelijk, regionaal en lokaal) is in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) te vinden. Het Rijk, de provincies en de gemeenten hebben hierin samen met maatschappelijke partijen gekozen voor een gezamenlijke, preventieve en risicogestuurde aanpak. Het SPV 2030 heeft als doel om een impuls aan de verkeersveiligheid te geven en het tij te keren in de toename in verkeersongevallen.

8 - Maatregelen verkeersveiligheid algemeen	Status	Draagt bij aan doel(en)	Periode uitvoering/prioriteit	Kostenindicatie
8.1 - Jaarlijks publiceren verkeersveiligheidsrapportage	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.2 - Communicatietraject kinderen 4 t/m 12 jaar	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.3 - Communicatietraject jongeren 12 t/m 16 jaar	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.4 - Communicatietraject jongeren 16 t/m 24 jaar	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.5 - Communicatietraject ouderen over o.a. e-bike	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.6 - Project Jaap en Jurie	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.7 - Uitbreiding project Jaap en Jurie naar andere doelgroepen	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.8 - Uitbreiding met social media om de doelgroepen beter te bereiken	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.9 - Inzetten op behoud verkeersveiligheidslabels basisscholen	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	Vanaf 2021 jaarlijks/1	€
8.10 - Plaatsen onderborden op gevaarlijke locaties waar fysieke maatregelen niet direct gerealiseerd kunnen worden	Wens	Verbeteren verkeersveiligheid	tot 2023/1	€
8.11 – Opstellen gedetailleerd uitvoeringsprogramma infrastructuur	Voorbereiding	Verbeteren infrastructuur/verbeteren verkeersveiligheid	tot 2023/1	€
9 - Maatregelen verkeersveiligheid in het kader van SPV 2030	**Status**	**Draagt bij aan doel(en)**	**Periode uitvoering/prioriteit**	**Kostenraming**
9.1 - Verbreden en omvormen van asfalt naar beton: fietspad Urkerweg	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 439.895[10]
9.2 - Aanleg vrijliggend fietspad beton 2,5 meter: fietspad Staartweg	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 277.730
9.3 - Aanleg en omvormen vrijliggend fietspad beton rood 2,5 meter Waterval	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 106.260
9.4 - Aanleg en omvormen vrijliggend fietspad beton rood 3,0 meter Bosweg	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 189.580
9.5 - Realisatie snelheidsremmend plateau en 2 maal voetgangersoversteekplaats Nagel/Vlaak	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 97.325
9.6 - Snelheidsremmend plateau en fietsoversteek Staartweg	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 247.540
9.7 - Aanpassingen Urkerweg t.b.v aansluiting Zeeheldenwijk	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 1.223.805
9.8 - Realisatie verkeersremmende maatregelen Staartweg 3 maal	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 335.450
9.9 - Realisatie vrijliggend fietspad Vormtweg over 1700 meter	Wens	Verbeteren (fiets)infrastructuur/verkeersveiligheid	tot 2023/1	€ 636.120

[10] *Deze kostenramingen zijn afkomstig uit de aanvraag investeringsimpuls SPV 2030. Voor de overige maatregelen is er een kostenindicatie opgenomen.*


Strategisch plan
verkeersveiligheid
9.9
9.4
9.3
9.8
9.2
9.6
9.5
9.7
9.1

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl