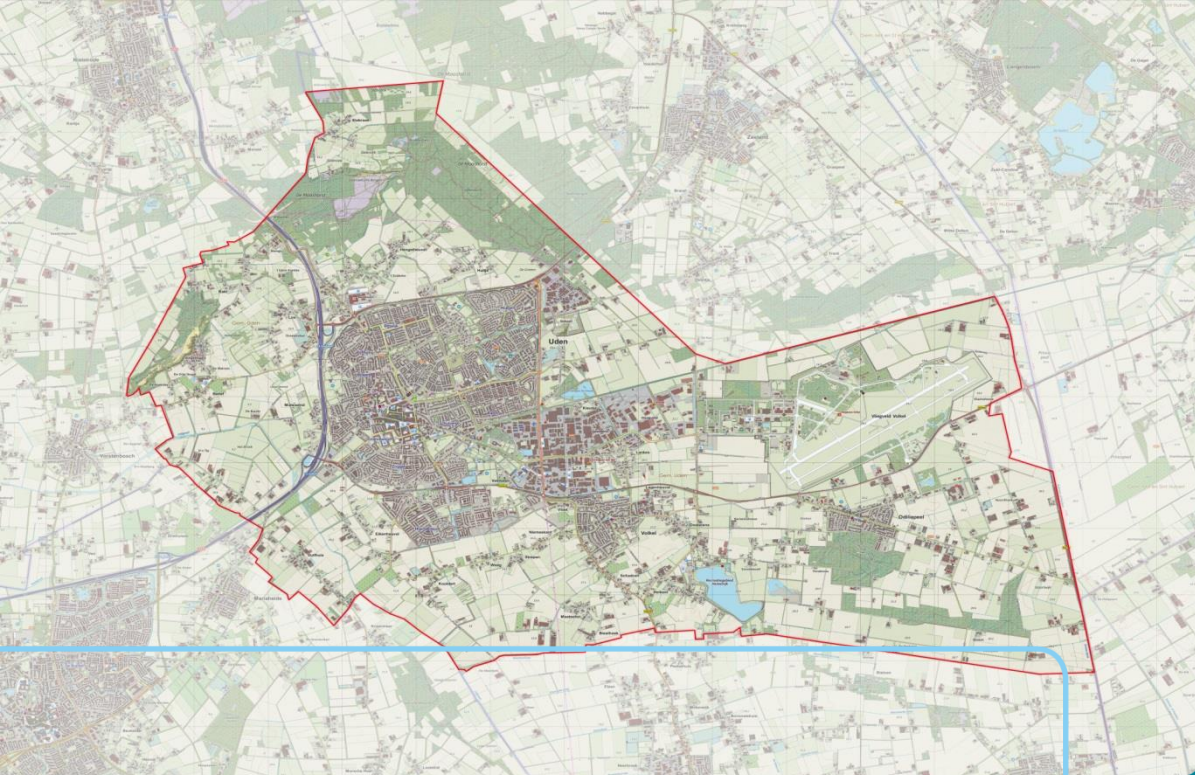




Advies

Engineering

Realisatie

Management

Gemeentelijk **Verkeer en Vervoer Plan Uden** 2015 - 2030

Mobiliteitsvisie



Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Uden

2015 - 2030

Mobiliteitsvisie

Status	definitief	Opdrachtgever	Gemeente Uden
Kenmerk	GUd1502	Contactpersoon	Rob Brink
Versie/revisie	2		
Datum	11 november 2015		
Opdrachtnemer	Megaborn		
Opgesteld door	Jeroen Winkelmolen		
Gecontroleerd door	Tonnie Roelofs Ruud Vermeulen		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Opbouw SUMP	3
1.3	Positie mobiliteitsvisie	4
1.4	Leeswijzer.....	4
2	Inventarisatie en terugkoppeling (deel 1 SUMP)	5
2.1	Beleidsinventarisatie	5
2.2	Fiets	6
2.3	Openbaar vervoer	6
2.4	Auto	7
2.5	Voetgangers	7
2.6	Landbouwverkeer	8
2.7	Goederenvervoer	8
2.8	Parkeren.....	8
2.9	Verkeersveiligheid	9
3	Visie per modaliteit / thema	10
3.1.1	Thema fiets.....	10
3.1.2	Visie fiets	10
3.1.3	Fietsnetwerk	11
3.2	Thema openbaar vervoer	14
3.2.1	Visie openbaar vervoer	14
3.2.2	Openbaar vervoer netwerk.....	14
3.3	Thema auto	17
3.3.1	Visie auto.....	17
3.3.2	Autonetwerk	17
3.4	Thema voetgangers.....	20
3.4.1	Visie voetgangers	20
3.4.2	Voetgangersnetwerk.....	20
3.4.3	Visie voetgangers	22
3.5	Thema landbouwverkeer.....	23
3.5.1	Visie landbouwverkeer	23
3.5.2	Netwerk landbouwverkeer.....	23
3.6	Thema goederenvervoer	26
3.6.1	Visie goederenvervoer	26
3.6.2	Netwerk goederenvervoer	26
3.7	Thema parkeren.....	28
3.8	Thema verkeersveiligheid	29
4	Samenvattend	30
5	Uitvoeringsprogramma (kwadrant 3 SUMP)	30
	Bijlagen	31
	Bijlage 1: Verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer 2030 volgens regionaal verkeersmodel	
	Bijlage 2: Modelberekening regionaal verkeersmodel	

1 Inleiding

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van het gemeentelijk verkeer en vervoerplan. Uitgevoerd volgens de Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) methode. De mobiliteitsvisie is een beleidsdocument, waarin per mobiliteitsthema het te voeren beleid wordt geschetst.

Een duurzame samenleving wordt steeds belangrijker. (Economische) ontwikkelingen kunnen niet los worden gezien van de samenleving met de mensen, de gebruikers en de omgeving waarin deze ontwikkelingen plaatsvinden. Voor de realisatie van een duurzame samenleving, regio, stad of dorp zal een samenhang en afstemming tussen de drie elementen People, Planet en Profit in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen van cruciaal belang zijn.

Een onderdeel binnen de duurzame samenleving is duurzame mobiliteit. Definitie van duurzame mobiliteit volgens het SWOV (Schoon, 2011) "een milieuvriendelijke vorm van mobiliteit". Er wordt gepleit om niet alleen bereikbaarheid en milieu hierbij te betrekken, maar ook verkeersveiligheid door verkeersmanagement, voertuigmanagement en mobiliteitsmanagement. Meer mobiliteit kan ten koste gaan van economie, natuur, milieu en gezondheid, maar dat hoeft niet; mobiliteitsmaatregelen dienen dan ook bijvoorbeeld gericht te zijn op betere bereikbaarheid die ook positieve gevolgen heeft voor duurzaamheid. Zo leidt een betere doorstroom tot minder uitlaatgassen omdat voertuigen constantere snelheden kunnen aanhouden en daarmee een lager fossiel brandstofverbruik en minder uitstoot bewerkstelligen. Ook het stimuleren van thuiswerken en het gebruik maken van openbaar vervoer of de fiets leidt tot positieve effecten wat betreft duurzaamheid en mobiliteit.

Het SUMP is een methodiek, ontwikkeld door de Europese Unie (EU). SUMP staat voor Sustainable Urban Mobility Plan en focust zich op duurzame mobiliteit. Het is een strategisch plan dat is ontworpen om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van mensen en bedrijven en hun omgeving om zo een betere leefkwaliteit te creëren (European Union, 2013).

1.1 Aanleiding

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Uden stamt uit 2004. Sinds die tijd is een flink aantal opvattingen en gedachten op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit gewijzigd door techniek, wetgeving en andere redenen. Binnen de gemeente Uden hebben vanaf 2004 diverse ontwikkelingen plaatsgevonden die vragen om een actualisatie van het verkeers- en vervoerssysteem binnen de gemeente Uden. Zo is het regionale ziekenhuis Bernhoven in de gemeente Uden gekomen, is de A50 doorgetrokken en hebben er in Uden-Zuid grote woningbouwontwikkelingen plaatsgevonden sinds het vorige plan.

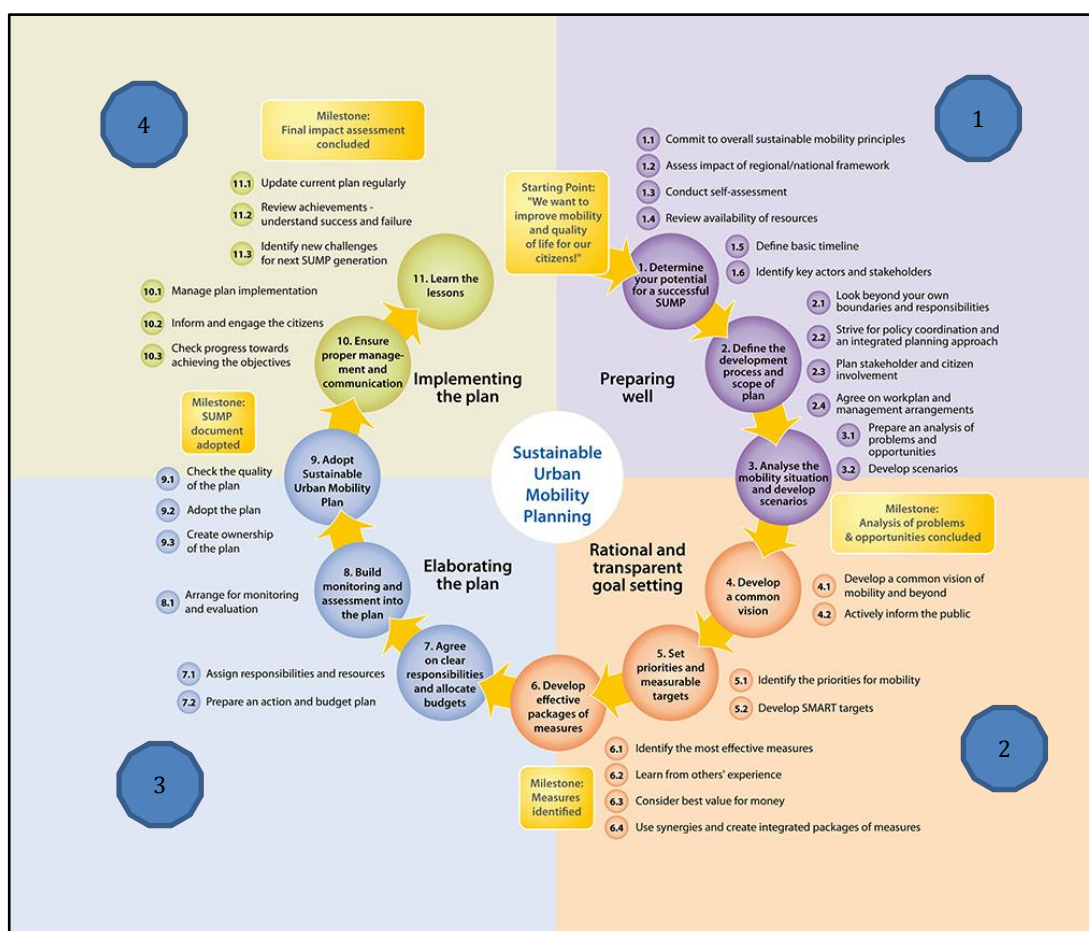
Deze ontwikkelingen en de knelpunten op het huidige wegennet heeft de gemeente Uden doen besluiten om het vigerende GVVP te herzien. Zij wil graag het beleid uit het huidige plan meten aan de huidige stand der techniek, richtlijnen en regelgeving en een nieuwe visie aan de hand van SUMP opstellen voor de komende 15 jaar. Tevens streeft Uden namelijk naar een betere leefomgeving door duurzame ontwikkelingen. Op basis van de mobiliteitsvisie wordt nog een uitvoeringsprogramma opgesteld met een globale kostenraming per project voor de periode 2015 -2030.

De *doelstelling* luidt:

Een breed gedragen, integraal GVVP, met aandacht voor toekomstgerichte en bestendige maatregelen. Na vaststelling van dit visiedocument zal een uitvoeringsprogramma met globale kostenraming worden opgesteld. Deze mobiliteitsvisie in combinatie met het uitvoeringsprogramma vormen samen het GVVP.

1.2 Opbouw SUMP

Om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem en mobiliteitsplan is het SUMP voorzien van een planningscyclus, bestaande uit 4 kwadranten: goed voorbereiden (o.a. vroeg betrekken van alle stakeholders), rationeel en in overleg doelen stellen (gemeenschappelijke visie, SMART doelen), uitwerken van het plan (effectieve maatregelen inclusief monitoring en evaluatie) en implementeren van het plan. Om te komen tot een SUMP voor de gemeente Uden worden de eerste 3 kwadranten van de cyclus doorlopen. De cyclus is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Planningscyclus SUMP
Kwadrant 1 inventarisatiefase
Kwadrant 2 visiefase
Kwadrant 3 fase uitvoeringsprogramma
Kwadrant 4 uitvoeringsfase

In het eerste kwadrant is alle benodigde informatie opgehaald door bureaustudie, maar ook door benaderen van stakeholders in diverse werkgroepen. Op basis van deze informatie is de stap gezet richting het formuleren van een visie voor de gemeente Uden op het gebied van (duurzame) mobiliteit. Met dit document bevinden wij ons aan het einde van het tweede kwadrant.

Na vaststelling van de visie volgt nog de opstelling van het uitvoeringsprogramma met prioritering en kostenraming in het derde kwadrant. Deze fase is voorzien na vaststelling van dit visiedocument.

1.3 Positie mobiliteitsvisie

Deze mobiliteitsvisie zal gedurende de looptijd dienen als uitgangspunt in de gemeente Uden. Projecten die in de periode tot 2030 worden opgestart, dienen een relatie te hebben met de mobiliteitsvisie. De projecten dienen, zowel integraal als sectoraal te worden uitgevoerd en een hoge mate van burgerparticipatie te bevatten.

1.4 Leeswijzer

In deze mobiliteitsvisie is in hoofdstuk 2 een terugkoppeling gemaakt naar de opgehaalde informatie van het eerste kwadrant gevormd door de bureaustudie en de eerste serie werkgroepen per modaliteit. Dit zijn de uitgangspunten om tot de mobiliteitsvisie te komen.

In hoofdstuk 3 wordt de visie per modaliteit weergegeven die de resultante is van de gegevens uit hoofdstuk 2 (tweede kwadrant van de Sump methodiek)

Vervolgens omschrijft hoofdstuk 4 wat aansluitend op vaststelling van deze mobiliteitsvisie nog nader wordt uitgewerkt

2 Inventarisatie en terugkoppeling (deel 1 SUMP)

De volgende paragrafen geven een overzicht weer van de beleidsinventarisatie, doelstellingen per vervoerswijze en de thema's parkeren en verkeersveiligheid.

Doelstellingen en thema's zijn in samenspraak met stakeholders en andere belangstellenden tot stand gekomen.

2.1 Beleidsinventarisatie

Het bestaande rijks-, provinciaal-, regionaal-, en gemeentelijk beleid vormt samen met de huidige en toekomstige ontwikkelingen en de met de stakeholders opgestelde uitgangspunten het fundament voor het op te stellen GVVP.

De gebruiker van de ruimtelijke omgeving dient centraal gesteld te worden, waarbij er sprake dient te zijn van een optimale duurzame bereikbaarheid van de gebieden met extra aandacht voor een verkeersveilige omgeving voor alle typen verkeer. De gemeente Uden vormt een regionaal stedelijke kern. Uden kenmerkt zich door hogere bebouwingsdichtheden in het centrum en lagere dichtheden aan de randen van de gemeente. Voor de binnenstedelijke verplaatsingen heeft de fiets prioriteit. Voor de bereikbaarheid in de regio is vooral de auto, en voor afstanden tot circa 15 km de elektrische fiets, een belangrijk vervoermiddel en is het openbaar vervoer aanvullend. Goede regionale fietsverbindingen (snelfietsroutes) kunnen het gebruik van de fiets binnen de regio verhogen. Het openbaar vervoer verdient op regionaal en provinciaal niveau aandacht, waarbij er met name sprake dient te zijn van het verhogen van het bedieningsniveau en het aanbieden van alternatieven voor het openbaar vervoer voor de kernen Odiliapeel en Volkel.

Het centrum van Uden is een belangrijke drager van de economische ontwikkelingen van de gemeente Uden. De ambitie is om het centrum aantrekkelijk te houden. Met de landelijke ketens zoals V&D en H&M en de realisatie van de Promenade dragen daar aan bij. Het realiseren van goede en voldoende parkeervoorzieningen voor de (regionale) bezoeker voor zowel de auto als de fiets zal hier eveneens aan bijdragen. Met het ouder worden van de bevolking zal ook de kwaliteit van de langzaam verkeersroutes goed moeten worden vormgegeven, aandacht voor de minder-validen verdient hierbij bijzondere aandacht.

Met de komst van het regionale ziekenhuis Bernhoven in Uden-Noord is er een belangrijke trekker in Uden bijgekomen. Dit vormt een extra uitdaging voor een blijvend goede bereikbaarheid. Bernhoven vormt de drager voor de verdere ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Hotel van der Valk die zich recentelijk hier heeft gevestigd, is hier een belangrijk voorbeeld van. De ontwikkelingen in dit gebied zullen nog verder uitgebreid worden.

Ook de groei van recreatief verkeer kan leiden tot een extra belasting van het natuurgebied de Maashorst en Bedaf.

Verspreid over het buitengebied van Uden zijn de agrarische bedrijven gevestigd. Goede en brede wegen zijn wenselijk voor het agrarische verkeer. Dit voorkomt verkeersonveilige situaties met het overige verkeer.

Het centrum van Uden, Uden-Noord, de industriegebieden, de vliegbasis Volkel kunnen in de toekomst alleen blijven functioneren als er sprake is van een duidelijke en goede verkeersstructuur. De belangrijke noord-zuid verbindingen (A50 met de twee op- en afritten, de Industrielaan en de Velmolenweg - Land van Ravensteinstraat – Kornetstraat) en de oost-west verbindingen (de N264 en de Rondweg) vormen de dragers van deze verkeersstructuur.

2.2 Fiets

Mede met het oog op duurzaamheid is fietsen een zeer belangrijk thema voor de gemeente Uden. Het aantrekkelijker maken en stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan een vermindering van het autogebruik, dat ten goede komt aan de leefbaarheid van de gemeente. Een belangrijk element om het fietsgebruik te bevorderen zijn hoge kwaliteit fietsroutes. Routes moeten herkenbaar, comfortabel, veilig, goed bewegwijzerd zijn en de gebruikers op een logische wijze dirigeren naar hun bestemming.

Ambities

- Focus op hoofdfietsroutes, de slagaders aangevuld met verbindende relaties;
- Verbeteren veiligheid fietsers;
- Uniformiteit op fietsvoorzieningen;
- Creëren goede en voldoende fietsstallingen;
- Stimuleren fietsgebruik;
- De fiets vormt een belangrijke schakel in ketenmobiliteit;
- Waar mogelijk fietsstraten realiseren;
- Het centrumgebied en andere belangrijke fietslocaties optimaal ontsluiten voor fietsers.

2.3 Openbaar vervoer

Bepaalde doelgroepen zoals studenten, minder validen en ouderen maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Daarnaast kan het een bijdrage leveren aan een duurzame samenleving, omdat bij goed openbaar vervoer er minder individueel gemotoriseerd verkeer hoeft plaats te vinden. Omdat de provincie Noord-Brabant concessiehouder is van het openbaar vervoer kan de gemeente maar op een beperkte manier invloed uitoefenen op deze vervoerswijze. Wel kan de gemeente bij de provincie en de vervoerder lobbyen voor aanpassingen aan het openbaar vervoer in de gemeente Uden en kan zij het openbaar vervoer aantrekkelijker maken door te investeren in (de toegankelijkheid van) voorzieningen zoals bushaltes en overstaplocaties. Verder wil de gemeente daar waar nodig faciliteren bij burgerinitiatieven op het gebied van kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO).

Ambities

- Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen faciliteren door samenwerking tussen bedrijven en gemeente, met een lange looptijd (ook vliegbasis Volkel meenemen);
- Faciliteren openbaar vervoer naar ziekenhuis Bernhoven vanuit alle richtingen waar bezoekers/werknemers vandaan komen;
- Faciliteren openbaar vervoer tot de rand van natuurgebieden en daar goede overstapvoorzieningen op andere modaliteiten bieden;
- Stimuleren openbaar vervoer in de dorpen of overgaan op een andere vorm van (kleinschalige) vervoersoplossing die past bij de vraag;
- Busstation gebruiksvriendelijker maken;
- Vluchtstrook op de A50 vrij voor busverkeer ten behoeve van de snelheid van het openbaar vervoer in met name spitsuren;
- Streef naar combinatie mogelijkheden fiets-bus en auto-bus en bus-trein in relatie tot ketenmobiliteit;
- Faciliteren voorzieningen bij (H)OV-haltes zoals dynamische informatie, fietsparkeren, autoparkeren, fietskluizen, wachtruimtes et cetera;
- Faciliteren van goed openbaar vervoer voor leerlingen en studenten;
- Verbeteren toegankelijkheid van trottoir naar bushaltes voor minder validen;
- Overall overdekte en voldoende brede en diepe bushokjes.

2.4 Auto

Het is van groot belang om de bereikbaarheid per auto van het kernwinkelgebied van Uden te behouden en doorstroming op de toegangswegen van het centrum te garanderen. Veel bezoekers van het Udense centrum komen uit de regio. Hiermee kan de gemeente dankzij zijn autobereikbaarheid blijven concurreren met steden als Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Met het oog op de energiedoelstellingen van de gemeente moet er extra aandacht komen om ook voor de auto te investeren in duurzame mobiliteit en dienen overstapvoorzieningen gefaciliteerd te worden.

Ambities

- Behoud buitenring (A50, Rondweg, Industrielaan, Lippstadtsingel);
- Garanderen doorstroming op gebiedsontsluitende wegen;
- Doorstroming op toegangswegen naar het kernwinkelgebied garanderen;
- Stimuleren van autodelen;
- Investeren in duurzame mobiliteit (voorkomen/verschonen van mobiliteit);
- Daar waar mogelijk snel en langzaam verkeer niet mengen (meer vrijliggende fietspaden en/of autoluwe wegen/fietsstraten);
- Bereikbaarheid Uden per auto vanuit omliggende gemeenten optimaliseren;
- Faciliteren Park & Ride locaties;
- Faciliteren overstapvoorzieningen bij recreatiegebieden van auto naar fiets, te voet;
- Bereikbaarheid cultuur, sport- en recreatie concentraties verbeteren en veiliger maken.

2.5 Voetgangers

Lopen vormt een belangrijk schakel in verplaatsingen. Vrijwel iedereen is wel eens voetganger voor het geheel of gedeelte van een verplaatsing. Het is een gezonde manier om je te verplaatsen. Met name mensen met o.a. kinderwagens of minder validen zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking en mensen met rollators hebben behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare en veilige looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten looprouten netwerk, waarbij de trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst.

Ambities

- Toegankelijke infrastructuur en openbare voorzieningen voor voetgangers en mindervaliden (geen belemmeringen, (eenzijdige) geleidenstroken, op- en afritten, vlak liggende, stoeve tegels) altijd voldoende aandacht in het (integrale) ontwerpproces;
- Inrichting van de voetgangersvoorzieningen en parkeerplaatsen voor minder-validen overeenkomstig de richtlijnen van de Verenigde Naties conventie van 2007;
- Aandacht voor looproutes naar het centrum van Uden en tussen belangrijke bestemmingen, zoals het busstation, en ter hoogte van de bestemmingen in de dorpen;
- Voetgangers en minder-validen moeten ook in de dorpen voetpaden beschikbaar krijgen naar voorzieningen;
- Infrastructuur voor voetgangers en mindervaliden dient zoveel mogelijk gescheiden te zijn van het gemotoriseerde verkeer op de gebiedsontsluitingswegen in Uden;
- Het kernwinkelgebied dient vooral ingericht te worden voor voetgangers en minder-validen;
- Aandacht dient er te zijn voor de voetgangers- en fietsers rondom de scholen;
- Voldoende verlichting bij de voetgangersoversteekplaatsen.

2.6 Landbouwverkeer

In het buitengebied van Uden, met name rond de dorpen Volkel en Odiliapeel rijdt veel landbouwverkeer. Het betreft verkeer van bedrijven die hier zijn gevestigd, maar ook loonbedrijven maken gebruik van de Udense wegen in het buitengebied. De menging van landbouwverkeer met overig verkeer wordt echter vaak als hinderlijk ervaren en goede oplossingen om hinder te voorkomen zijn vaak niet aanwezig. Om het landbouwverkeer te faciliteren is het gewenst om in het buitengebied een netwerk van landbouwroutes te creëren waar de hinder van en voor landbouwverkeer wordt geminimaliseerd, waardoor het landbouwverkeer uit de kernen wordt geweerd en waar menging met overig (langzaam) verkeer zo veilig mogelijk wordt vormgegeven.

Ambities

- Goede, korte en logische landbouwroutes met, indien mogelijk, gebruik van provinciale en gemeentelijke gebiedsontsluitende wegen, of parallel daar aan gelegen infrastructuur;
- Zo min mogelijk landbouwverkeer door de kernen, dus goede alternatieven gewenst;
- Wegversmallingen in plaats van drempels, eventueel landbouwverkeer vriendelijke drempels;
- Voldoende brede wegen voor landbouwverkeer en fietsers (m.n. in toeristische gebieden);
- Daar waar mogelijk fietsers van landbouwverkeer scheiden om conflicten te voorkomen;
- Voldoende brede wegen en stevige bermen voor passeren langzaam verkeer/landbouwvoertuigen/vrachtwagens;
- Regelmatig onderhoud van (hinderlijk) overhangend groen en bermen;
- Meer pure landbouwroutes (landbouwroutenetwerk);
- De infrastructuur op belangrijke landbouwroutes moet beschikbaar gemaakt worden voor landbouwverkeer.

2.7 Goederenvervoer

Locaties waar bedrijven gevestigd zijn, zoals het centrum van Uden en de bedrijventerreinen, dienen een goede bereikbaarheid te hebben voor de bevoorrading en het verhogen van de aantrekkelijkheid van deze locaties. Dat geldt ook voor landbouwbedrijven met veel vrachtwagenbewegingen.

Ambities

- Scheiden kwetsbare verkeersdeelnemers en vrachtverkeer;
- Probeer bepaalde faciliteiten voor vrachtverkeer regionaal te organiseren;
- Uniforme venstertijden voor vrachtverkeer in het centrum;
- Betere de oostelijke ontsluiting van Goorkens / Hoogveld;
- Wegen en gebieden waar relatief veel vrachtverkeer rijdt (zoals Lagenheuvel), moeten goed worden ingericht en onderhoud moet daarop worden afgestemd;
- Geef als gemeente het goede voorbeeld met duurzame vrachtwagens in het eigen bezit.

2.8 Parkeren

Parkeren is een apart thema, omdat parkeren niet aan één vervoerswijze is toe te kennen. De gemeente Uden dient rekening te houden met voldoende autoparkeerplaatsen (voor zowel bewoners als bezoekers van buitenaf), met voldoende fietsparkeerplaatsen (mede in het kader

van duurzaamheid en de stimulering van het fietsgebruik), goederenvervoer dient te kunnen parkeren op locaties waar zij aanwezig dienen te zijn, evenals landbouwverkeer bij gronden.

Ambities

- Creëren voldoende autoparkeerplaatsen in het centrum (zaterdagmiddag is maatgevend);
- Creëren voldoende autoparkeerplaatsen voor bewoners;
- Creëren voldoende fietsparkeerplaatsen (bewaakt en onbewaakt);
- Creëren voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagenparkeren;
- Faciliteren goede bereikbaarheid parkeerplaatsen;
- Stimuleren en faciliteren duurzame mobiliteit bij parkeergelegenheden;
- Op het gebied van parkeren concurreren met omliggende steden.

2.9 Verkeersveiligheid

Een veilige verplaatsing is waar het om gaat in het verkeer. Nederland heeft een zeer laag aantal verkeersslachtoffers en is daarmee één van de wereldleiders op het gebied van verkeersveiligheid. Het Rijk blijft er naar streven om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen. Ook de provincie hecht veel waarde aan verkeersveiligheid. In het Brabants Verkeersveiligheidsprogramma 2012-2016 wordt de ambitie uitgesproken om in de provincie Noord-Brabant het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul. Daarom wordt in Brabant van de nul een punt gemaakt. De gemeente Uden streeft er naar een bijdrage te leveren aan het verlagen van het aantal slachtoffers en wil de eigen gemeente verkeersveiliger maken. Aandacht voor de verschillende vervoerswijzen en de interactie tussen deze vervoerswijzen is hiervoor van groot belang.

Ambities

- Zo veel mogelijk verkeer scheiden;
- Verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes;
- Verkeerseducatie;
- Focus op aanpak van meest verkeersonveilige locaties;
- Alle wegen conform de CROW-richtlijnen Duurzaam Veilig inrichten naar categorie.

3 Visie per modaliteit / thema

In de hierna volgende paragrafen zijn de ambities van de verschillende thema's en vervoerswijzen vertaald naar een visie per modaliteit. De huidige situatie is getoetst aan de ambitie en dat is vertaald naar de gewenste situatie. In het algemeen streeft de gemeente naar een duurzame, verkeersveilige en bereikbare gemeente. De prioriteit ligt bij de fiets en het (alternatieve) openbaar vervoer met bijbehorende infrastructuur en voorzieningen. Afstemming met de andere vervoerswijzen is hierop gericht.

3.1.1 Thema fiets

Zoals in de uitgangspunten en ambities is beschreven is de fiets mede met het oog op duurzaamheid het belangrijkste thema voor de gemeente Uden. Het aantrekkelijker maken en stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan een vermindering van het autogebruik, dat ten goede komt aan de leefbaarheid en duurzaamheid van de gemeente. Burgerinitiatieven vanuit de G1000 hebben geleid tot oprichting van het fietsforum. Deze groep heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de netwerkvisie voor de fiets.

3.1.2 Visie fiets

De fiets zal in de toekomst van Uden prioriteit krijgen ten opzichte van het autoverkeer. Daar waar mogelijk zal de gemeente streven naar het stimuleren van het fietsverkeer. De fiets is voor verplaatsingen van 15 km het belangrijkste vervoermiddel. Tot voorheen was een afstand van 7 km een ideale fietsafstand. Met de komst van de elektrische fiets wordt het gemakkelijker om grotere afstanden op de fiets af te leggen. Het gebruik van de elektrische fiets moet worden gestimuleerd door de infrastructuur (gelet op grotere fietsafstand en snelheid) hierop te laten aansluiten.

Het realiseren van veilige en kwalitatief goede fietsvoorzieningen is essentieel om de positie van de fiets te verbeteren. De aanwezige fietsvoorzieningen in de gemeente Uden zijn op dit moment overwegend aanliggend en op rijbaanhoogte of er is een scheiding met varkensruggen. Met name bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW, 50km/u) kan dit zorgen voor verkeersonveilige situaties. Om de veiligheid te verhogen wordt er in de toekomst naar gestreefd om bij iedere gebiedsontsluitende weg gescheiden (vrijliggend of verhoogd aanliggend) fietsvoorzieningen te realiseren. Daarnaast dienen deze voorzieningen voldoende breed (eenrichting 2 meter, tweerichtingen 3,5 meter) te zijn en voorzien van rood asfalt. Vanwege het grote belang van verkeersveiligheid en het stimuleren van de fiets mag dit ten koste gaan van groen (middenberm) en bomen. Ook het asfalteren en verbreden van de fietsvoorzieningen dragen bij aan een opwaardering. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30km/u kunnen zogenaamde fietsstraten worden gerealiseerd. Hierdoor krijgt de fiets prioriteit en is de auto te gast. De bereikbaarheid met de auto blijft gewaarborgd. Op routes waar fietsverbindingen gebiedsontsluitende wegen kruisen, moeten goede en veilige oversteeklocaties komen. Goede en veilige oversteeklocaties zijn overzichtelijk, hebben fietsers zoveel mogelijk in de voorrang, de snelheden zijn laag en het gedrag op de oversteek moet voorspelbaar zijn. Bij de voorrangssituatie dient altijd een afweging te worden gemaakt over de doorstroming en bereikbaarheid van andere vervoerswijzen.

Ook richting en in recreatiegebieden zal een opwaardering van de fietsvoorzieningen plaatsvinden. De gemeente Uden beschikt over aantrekkelijke recreatiegebieden zoals de gebieden rond Bedaf, Hemelrijk en Maashorst. Deze gebieden trekken een groot aantal fietsers. De verbindingswegen richting en soms in deze recreatiegebieden worden in de huidige situatie ook gebruikt door autoverkeer en landbouwverkeer. Op momenten dat er veel fietsers zijn, kan dit zorgen voor verkeersonveilige situaties. Om de verkeersveiligheid te verhogen en het gebruik van de fiets te stimuleren, is de visie van de gemeente om de fietsroutes richting belangrijke recreatieve gebieden te voorzien van vrijliggende

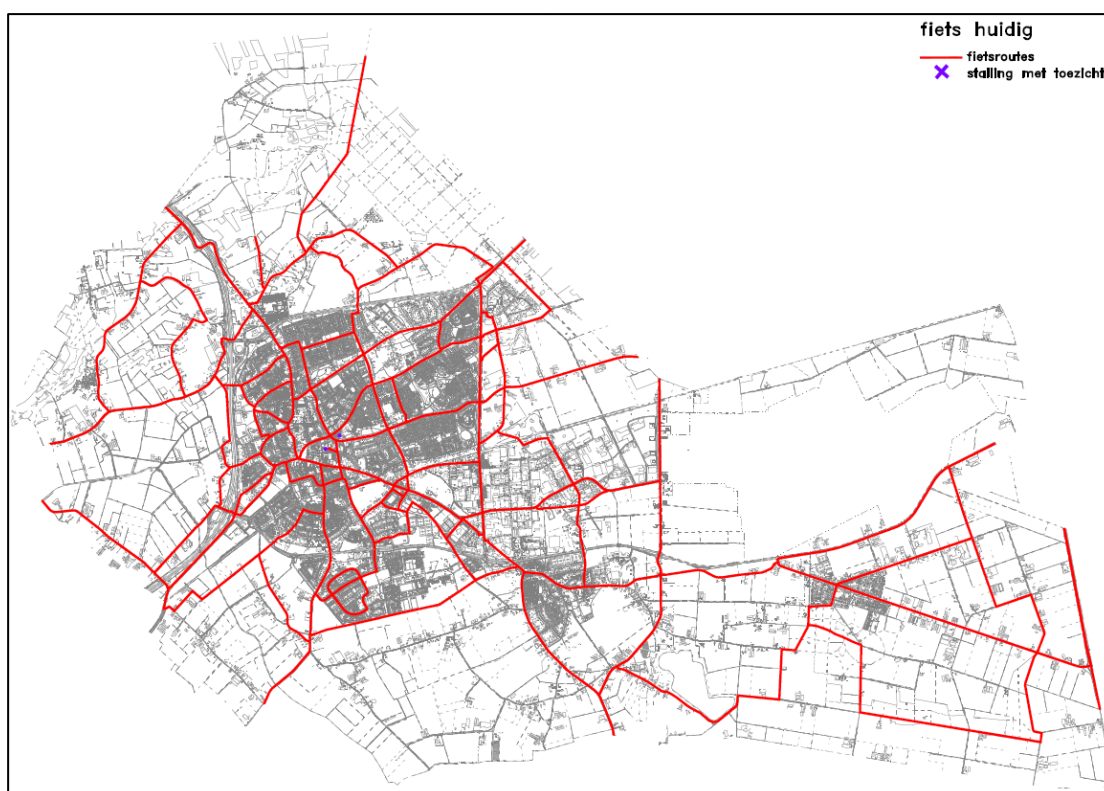
fietsvoorzieningen. Deze routes worden mede bepaald aan de hand van het fietsknooppunten netwerk. Ook wordt de fiets een belangrijk vervoermiddel in deze gebieden.

De fiets gaat een belangrijke schakel vormen in de ketenmobiliteit. De fiets wordt ook belangrijk bij het autoluwer maken van natuurgebieden. Bezoekers moeten aan de randen overstappen bij zogenaamde transferia of recreatieve poorten. Vanaf transferium of poort is het mogelijk om te voet of op de fiets verder te gaan. Er zijn twee locaties die geschikt zijn voor het creëren van een transferium. De eerste locatie is nabij het ziekenhuis, die zowel Bedaf als de Maashorst kan bedienen. Tevens is deze locatie niet alleen goed bereikbaar met de auto maar ligt er ook een HOV-halte nabij. De tweede locatie die ingericht kan worden als zogenaamde recreatieve poort bevindt zich aan de oostzijde van de Maashorst, ter hoogte van het kruispunt Rondweg-Industrielaan. Dit is eveneens een veel gebruikte toegangspoort richting de Maashorst (met name met de auto) waar de overstap van de auto naar de fiets, het paard of te voet gefaciliteerd dient te worden.

Naast de te creëren transferia nabij recreatiegebieden is ook het OV busstation een belangrijke overstaplocatie. Het OV busstation fungeert in Uden als een 'spin in het web'. Al het openbaar vervoer gaat van en naar deze locatie. De zwakste schakel bij het gebruik van het openbaar vervoer zit hem met name in het voor- en natransport. Om dit te verbeteren wordt het gebruik van de fiets als vorm van voor- en natransport naar het OV busstation in de komende jaren gestimuleerd. Daarbij wordt gedacht aan vormen als verhuur van de OV-fiets. Reizigers met het openbaar vervoer kunnen zo overstappen op de fiets om bijvoorbeeld richting hun werk te gaan. Ook bij andere haltes van het OV en HOV is de fiets een verlengstuk van de reis met het openbaar vervoer.

3.1.3 Fietsnetwerk

Op onderstaande netwerkkaart is de huidige situatie van het fietsroutenetwerk weergegeven. De belangrijkste fietsroutes in de gemeente Uden zijn aangegeven in rood.



Figuur 4.1: Netwerkkaart fiets huidige situatie

Om te kijken naar de huidige en toekomstige situatie van het fietsnetwerk is het van belang om de belangrijkste bestemmingen voor fietsverkeer mee te nemen. In de gemeente Uden zijn dit het centrum, het busstation, middelbare scholen, het industriegebied en het ziekenhuis. Fietsroutes richting deze locaties dienen prioriteit te krijgen in het netwerk. De netwerkkaart van de huidige situatie geeft aan dat er in het huidige fietsnetwerk geen duidelijke categorisering is. Uden beschikt over een groot aantal fietsroutes maar hierin is geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen snelfietsroutes, overige fietsroutes en recreatieve fietsroutes. Routes richting belangrijke bestemmingen zijn in de huidige situatie niet anders of beter gefaciliteerd dan andere fietsroutes. De kaart van de huidige situatie geeft tevens aan dat de fietsstallingen in het centrum niet op een strategische wijze zijn geplaatst om de overstap van fiets naar voetganger zo goed mogelijk te faciliteren en te stimuleren. Het meenemen van de fiets tot aan de winkel is op dit moment nog aantrekkelijker. Opvallend op de netwerkkaart is tevens dat er aan de noordzijde van Uden, langs de Rondweg, een directe fietsroute ontbreekt die fietsverkeer tussen Zeeland en o.a. Bernhoven verbindt. De overige zijden van Uden zijn wel voorzien van noord-zuid of oost-west routes. Met behulp van tunnels en viaducten wordt rekening gehouden met infrastructurele barrières zoals de A50 en de Lippstadtsingel. Aan de noordzijde zijn deze voorzieningen op de Rondweg niet aanwezig.

Op basis van de knelpunten die voortkomen uit het huidige fietsroutenetwerk is een netwerkkaart opgesteld van het toekomstige (gewenste) netwerk. De toekomstige situatie is weergegeven in figuur 4.2



Figuur 4.2: Netwerkvisie fiets gewenste situatie

Voor de toekomst zal onderscheid worden gemaakt tussen verschillende categorieën van fietsroutes, namelijk snelfietsroutes, hoofdfietsroutes, recreatieve fietsroutes en utilitaire fietsroutes. Tevens zullen ook de gewenste locaties van fietsenstallingen nabij het centrum worden bepaald.

De snelfietsroutes Uden – Veghel en Oss – Nistelrode - Uden worden samen met de provincie Noord-Brabant en aanliggende gemeenten gerealiseerd. Het betreft een kwalitatief hoogwaardige en snelle route tussen belangrijke bestemmingen. De snelfietsroute loopt zowel

aan de noordzijde als aan de zuidzijde tot aan de kom van Uden. De verbinding van beide tracédelen moet lokaal worden opgelost.

Naast de snelfietsroutes zijn er een achttal hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes lopen vanuit omliggende gemeenten tot aan het centrum van Uden of richting belangrijke fietslocaties. De centrumring is volledig opgenomen in de structuur voor hoofdfietsroutes. Het betreft de volgende beoogde routes:

- Bitswijk -> centrum;
- De Corridor -> centrum;
- Ruitersweg -> centrum;
- Odiliapeel, Volkel -> centrum;
- Hoeveneseweg -> centrum;
- President Kennedylaan;
- Industrielaan;
- Hoeveneseweg, Heinsbergenstraat.

Tevens is in de toekomstsituatie een fietspad langs de Rondweg gewenst. Dit vergroot de bereikbaarheid van o.a. Maashorst en van Bernhoven vanuit wijken als Melle, Hoeven en Bitswijk.

Tot slot zijn zoekgebieden voor locaties van gebundelde fietsenstallingen opgesomd die zijn gerelateerd aan het fietsnetwerk. De stallingen liggen strategisch bij invalswegen in de volgende zoekgebieden:

- Nabij kruispunt Pastoor Spieringsstraat – Marktstraat;
- Nabij kruispunt Markt – Marktstraat;
- Mondriaanplein (bestaand);
- Busstation (bestaand).

Door de fietsenstallingen op deze wijze (strategisch) te plaatsen wordt het eenvoudiger en aantrekkelijker om de fiets (veilig) aan de rand van het kernwinkelgebied te parkeren en te voet verder te gaan. Ook is het doel om in de toekomstige situatie de fietsers naar de stallingen te scheiden van de voetgangers in de Marktstraat. Bewegwijzering via routes om de Marktstraat en/of stallingen bij beide ingangen van de Marktstraat draagt hieraan bij.

3.2 Thema openbaar vervoer

Voor bepaalde doelgroepen zoals studenten, minder validen en ouderen is het openbaar vervoer een veel gebruikte vorm van vervoer. Omdat de provincie Noord-Brabant concessiehouder is van het openbaar vervoer kan de gemeente maar op een beperkte manier invloed uitoefenen op deze vervoerswijze. Wel kan de gemeente bij de provincie en de vervoerder lobbyen voor aanpassingen aan het openbaar vervoer in de gemeente Uden en kan zij het openbaar vervoer aantrekkelijker maken door te investeren in (de toegankelijkheid van) voorzieningen zoals bushaltes en overstaplocaties of participeren in het mogelijk maken van alternatieve vormen van openbaar vervoer.

3.2.1 Visie openbaar vervoer

De gemeente ziet in de toekomst graag een toename van het gebruik van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen. De potentiële vervoersvraag van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd door een aantrekkelijk en toegankelijk netwerk. Belangrijke bestemmingen, zoals ziekenhuis, natuurgebieden, school etc. moeten goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer. De voorzieningen van het openbaar vervoer kunnen worden benut voor het verduurzamen van het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld door het gebruik van zonnepanelen.

Het busstation van Uden fungeert als een 'spin in het web' voor het openbaar vervoer. Alle buslijnen hebben het busstation als centraal punt. In de toekomst zal de gemeente dan ook de kwaliteit van het busstation op diverse manieren verbeteren. Belangrijk zijn goede overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen zoals de fiets en auto. Het openbaar vervoer wordt daarmee een schakel in de mobiliteitsketen. Goede parkeerfaciliteiten van fiets en auto dragen daaraan bij. Verder is er een belangrijke relatie tussen het busstation en het centrum. Deze relatie moet duidelijk zijn en toegankelijk voor alle gebruikers. Naast het busstation zijn ook de HOV haltes een belangrijk onderdeel van het OV-netwerk. Ook zij vormen een belangrijke schakel in de vervoersketen.

Openbaar vervoer is kostbaar. Dit houdt in dat de vervoerder na gaat denken over het aanbod en vraag van openbaar vervoer. In gebieden met een beperkte vraag kan dat leiden tot het afstoten van onrendabele ritten c.q. lijnen. Dit geldt niet alleen voor de relatief kleine dorpen waar de vraag vaak laag is, maar ook voor het weekend waarin de vraag naar openbaar vervoer over het algemeen niet op weegt tegen de kosten en om die reden dreigt te verdwijnen. Anderzijds kunnen er ook locaties zijn met een vervoersvraag waardoor nieuwe lijnen c.q. wijzigingen in bestaande lijnen van openbaar vervoer ontstaan. De netwerkkaart van de toekomstige situatie kan dus veranderen. De gemeente wil echter het openbaar vervoer of alternatieve vormen blijvend laten rijden in Uden en de omliggende dorpen. De belangrijkste HOV lijnen, de directe verbindingen met de regio en (andere vormen van) openbaar vervoer in de kleine kernen dienen te worden behouden. Door mogelijk een uitgebreider aanbod van verschillende soorten openbaar vervoer op maat, kan het overzicht bij de gebruiker verminderen. De gemeente gaat er naar streven dat de inwoners van de gemeente op de hoogte zijn van alle mogelijkheden van geregeld -openbaar- vervoer, zoals regiotaxi, een OV vorm die een schakel tussen gebieden zonder OV en de reguliere OV-lijnen. Communicatie over de mogelijkheden kan leiden tot beter gebruik van deze duurzame mobiliteitsvorm.

3.2.2 Openbaar vervoer netwerk

Op onderstaande netwerkkaart is de huidige situatie van het openbaar vervoer te zien. De gekleurde lijnen geven de routes aan van de verschillende lijndiensten die door Uden rijden en de stad verbinden met Eindhoven, Den Bosch, Oss en Nijmegen. De cirkels op de kaart geven het verzorgingsgebied van de verschillende haltes aan. De richtlijn (ASVV, 2012) beschrijft dat voor inwoners van een stad geldt dat de dichtstbijzijnde halte van een normale lijndienst op maximaal 450 meter van hun woning mag liggen. De dichtstbijzijnde halte van

een HOV lijn mag op maximaal 1000 meter van een woning liggen. In de ideale situatie is de hele stad bedekt met deze cirkels.

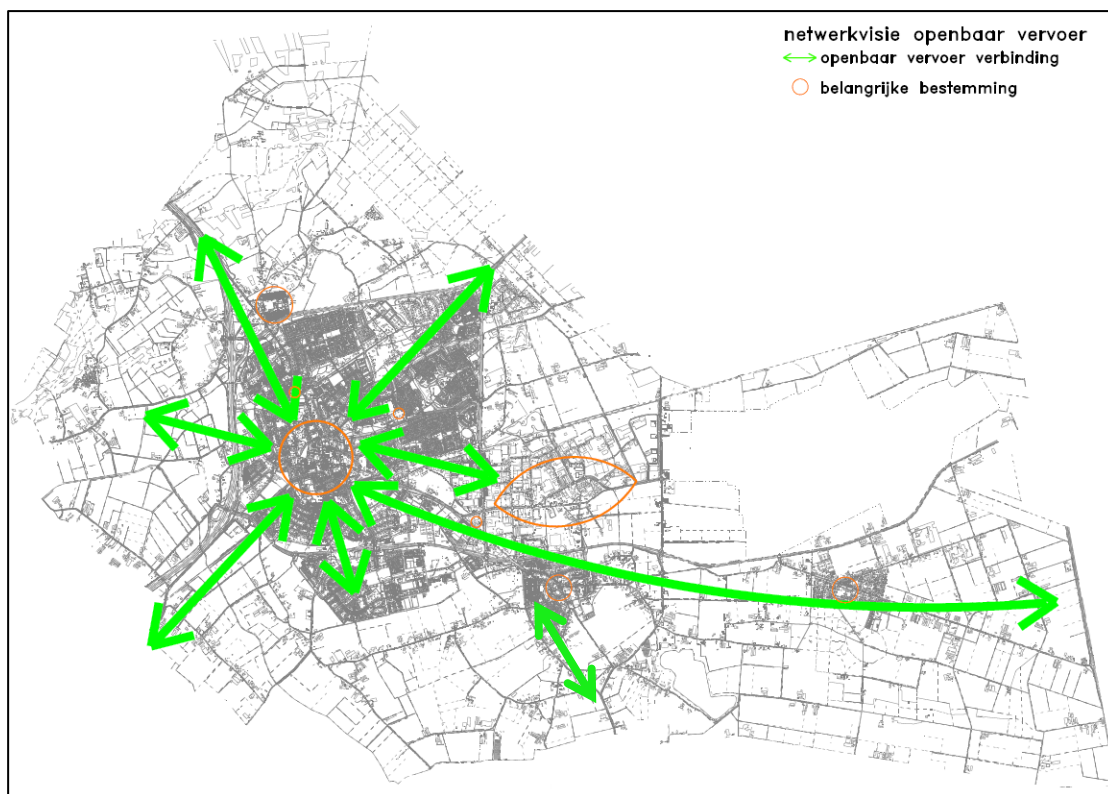


Figuur 5.1: Netwerkkarta openbaar vervoer huidige situatie

Uit de netwerkkarta van de huidige situatie kunnen enkele knelpunten worden opgemaakt. Ten noorden van het busstation blijven alle lijndiensten op dezelfde route (Bitswijk – Hobostraat – Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat). Hierdoor ontstaat de situatie dat voor inwoners van de wijken Moleneind-Groenewoud en buurtschap Hoeven de dichtstbijzijnde halte op meer dan 450 meter (en meer dan 1000 meter in het geval van HOV) ligt.

Tot slot laat de kaart zien dat het industrieterrein en de vliegbasis slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Reden hiervoor is dat hier geen lijndiensten doorheen/langs lopen waardoor er geen haltes zijn en deze gebieden dus buiten het verzorgingsgebied vallen.

In figuur 5.2 is de netwerkvisie voor het openbaar vervoer geschetst.



Figuur 5.2: Netwerkvisie openbaar vervoer gewenste situatie

Om het verzorgingsgebied van het openbaar vervoer te vergroten is het gewenst om in de toekomst de lijndiensten ten noorden van het busstation te vertakken. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige lijndiensten. De buurtbus kan dan bijvoorbeeld via de Bitswijk/Kerkstraat om het gebied ten westen van Kornetstraat/Land van Ravensteinstraat beter te bedienen. Het industriegebied en de vliegbasis als belangrijke werkgebieden zullen met openbaar vervoer of alternatieve vormen beter bereikbaar moeten worden. Zoals gezegd in het vorige hoofdstuk kan de fiets een belangrijk vervoersmiddel worden in het voor- en natransport.

Er zal eveneens gekeken moeten worden naar een oplossing voor het industrieterrein en de vliegbasis om deze locaties bijvoorbeeld tijdens spitsuren bereikbaar te maken. Dit kan mogelijk met een nieuwe, vanuit de vervoerder georganiseerde, lijndienst, vanuit een samenwerking tussen de gemeente, de bedrijven op het industrieterrein en de vliegbasis. Een andere mogelijkheid is het aanbieden van (elektrische) fietsen op het busstation waarmee werknemers zich snel zelf richting het bedrijventerrein/de vliegbasis kunnen begeven. Om de afweging te maken tussen een nieuwe buslijn of het aanbieden van (elektrische) fietsen dient mee te worden genomen dat het aanbieden van de fiets goedkoper en duurzamer is dan een buslijn met weinig passagiers.

3.3 Thema auto

De bereikbaarheid met de auto is een zeer belangrijk aspect voor de gemeente Uden, met name met het oog op het functioneren van de economie van de gemeente. Het is van groot belang om de bereikbaarheid per auto van het centrum van Uden te behouden en doorstroming op de toegangswegen van de stad te garanderen. Hiermee kan de gemeente dankzij zijn autobereikbaarheid de regionale functie behouden. Met het oog op de energiedoelstellingen van de gemeente zal er extra aandacht komen om ook voor de auto te investeren in duurzame mobiliteit en dienen overstapvoorzieningen gefaciliteerd te worden.

3.3.1 Visie auto

Ondanks dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd ten opzichte van het autogebruik zal de auto een belangrijke rol blijven spelen in de gemeente Uden. Ten behoeve van de visie richt de gemeente zich op onder andere duurzaam autogebruik, overstaplocaties en een autoluwer centrumgebied.

De doorstroming op de gebiedsontsluitende wegen moet blijven worden gegarandeerd. De voorrangssituaties van overstekende fietsers moeten hierop worden afgestemd. Zoals eerder aangegeven betreft dat de knelpunten de N264 en de rotonde Ben van Dijk. In het verleden is er sprake geweest van een rondweg oost ten oosten van het bedrijventerrein Loopkant-Liessent. Deze oostelijke rondweg was gepland in verband met de plannen om enkele ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren aan de oostkant van de Industrielaan. Deze ontwikkelingen zijn voorlopig niet aan de orde.

De gemeente wil op diverse manieren duurzaam autogebruik stimuleren. Met het oog op de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente is het stimuleren van autodelen een belangrijk aspect. Autodelen is de laatste jaren in opkomst en de verwachting is dat deze trend zich zal doorzetten. Ook andere vormen van autodelen (zoals privé autodelen) zullen daar waar mogelijk worden gefaciliteerd. Naast de deelauto wordt ook elektrisch rijden steeds populairder. De gemeente wil het gebruik van de elektrische auto faciliteren, door bijvoorbeeld extra elektrische oplaadpalen te plaatsen.

Zoals eerder beschreven wordt de ketenmobiliteit gestimuleerd in de gemeente en naast de fiets en het openbaar vervoer is ook de auto een onderdeel van de keten. Een van de wensen is om meer autogebruikers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Tevens wordt gestreefd om de natuurgebieden en het kernwinkelgebied autoluwer te maken. Andere vervoerswijzen nemen daarmee de rol van de auto over.

3.3.2 Autonetwerk

Op onderstaande kaart is het huidige autonetwerk weergegeven. Op de kaart is onderscheid gemaakt tussen 30 km/u, 50 km/u, 60 km/u en 80 km/u wegen (alleen de belangrijke 30 en 60km wegen zijn gekleurd aangegeven).



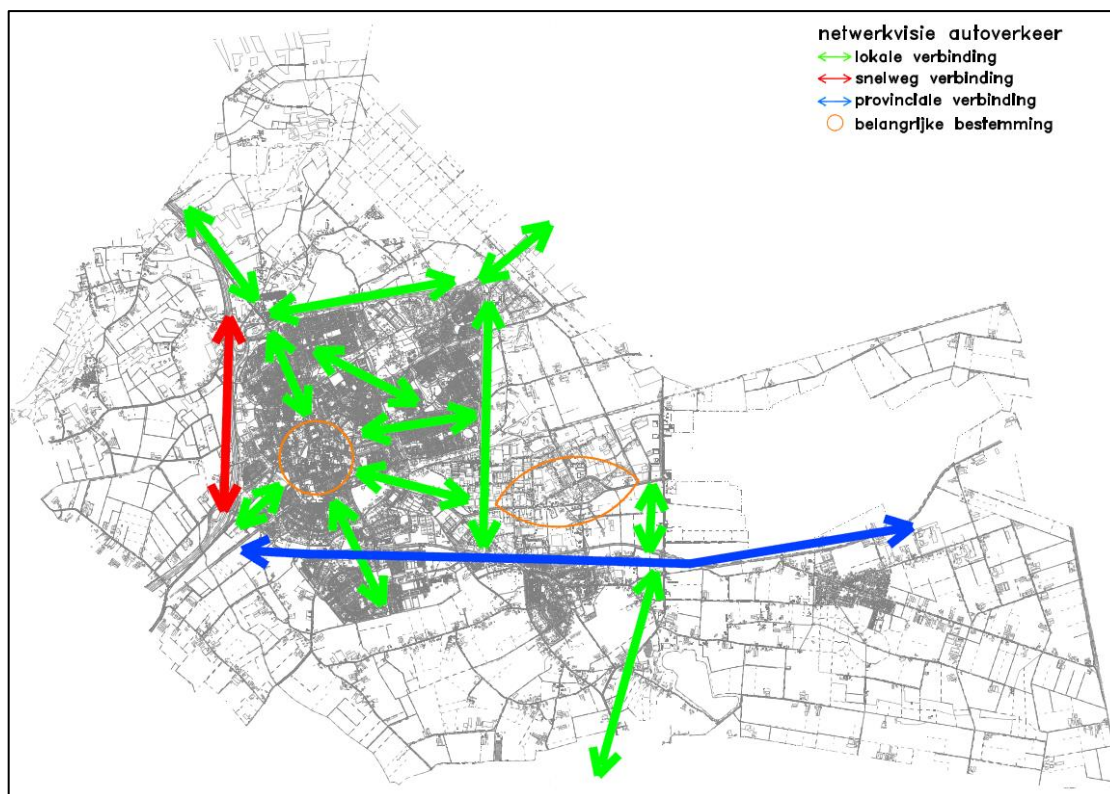
Figuur 6.1: Netwerkkartautoverkeer huidige situatie

De netwerkkartaautoverkeer in Uden laat een duidelijke rasterstructuur van gebiedsontsluitingswegen zien. Op het eerste oog zijn geen grote knelpunten te zien omdat de intensiteiten op deze kaart niet weergegeven worden. Echter is bekend dat er in de huidige situatie een knelpunt ontstaat rond de rotonde bij Ben van Dijk en op de N264 (bijlage 1). Uit de toekomstige berekeningen van de verkeersintensiteiten met behulp van het regionaal verkeersmodel komt naar voren dat de huidige knelpunten in de toekomst toenemen. De ontwikkelingen dienen goed in de gaten te worden gehouden en indien nodig zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Dit kunnen aanpassingen zijn op het betreffende knelpunt of netwerkoplossingen.

Een tweede knelpunt wat in de toekomst kan ontstaan, ligt ter hoogte van de Leeuwstraat. De gemeente heeft in de toekomst woningbouw gepland ten westen van Volkel. Hierdoor ontstaat de situatie dat de N605 (Leeuwstraat) onder andere zal lopen door een verblijfsgebied. Dit zorgt voor een afname van de leefbaarheid door o.a. geluidsoverlast.

Tot slot wordt de Bitswijk – Monseigneur Bosstraat – Kapelstraat – Kerkstraat in de huidige situatie door een deel van het verkeer mogelijk als doorgaande route gebruikt, terwijl deze route hier niet (meer) voor bestemd is. Het doorgaande verkeer in deze straat wordt als hinderlijk ervaren en het is wenselijk dat al het doorgaande verkeer in de toekomst via de beoogde doorgaande route (Land van Ravensteinstraat, Kornetstraat, Hobostraat) rijdt.

De netwerkvisie is weergegeven in figuur 6.2. In de toekomstige situatie is het belangrijk dat de verkeersfunctie aansluit bij het gebruik en de vormgeving van de wegen in Uden.



Figuur 6.2: Netwerkvisie autoverkeer gewenste situatie

Door de huidige verkeersstructuur, waarbij de belangrijkste verkeersontsluiting aan de noordzijde van Uden loopt via de rotonde bij Ben van Dijk, zullen er in de toekomst problemen optreden. De knelpunten zullen ontstaan op de route Bitswijk-Hobostraat-Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat. De rasterstructuur van wegen binnen de belangrijkste ontsluitingswegen biedt mogelijkheden om het verkeer te spreiden over de andere wegen zoals President Kennedylaan en de Industrielaan. Het doorgaande verkeer op de Bitswijk – Monseigneur Bosstraat – Kapelstraat – Kerkstraat kan worden voorkomen door het Piusplein volledig te knippen waardoor doorgaand verkeer zich niet meer op deze route zal bevinden. Deze knip is enkel aan de orde wanneer uit nog uit te voeren nader onderzoek definitief zal blijken dat zich nog veel doorgaand verkeer bevindt op de route Bitswijk – Kerkstraat. Een dergelijke knip zal geen negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de wijken ten westen van de route Bitswijk-Kerkstraat omdat de bereikbaarheid blijft gewaarborgd. Het vrachtverkeer moet de aanliggende bedrijven op een goede manier kunnen blijven bereiken. Tevens krijgt de route een belangrijke fietsfunctie. Lage verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer zijn nodig voor een goede bijbehorende inrichting. De fiets krijgt prioriteit en de auto is te gast. De effecten van de knip zijn ook met het regionaal verkeersmodel in beeld gebracht. De resultaten van het model zijn opgenomen in bijlage 2.

Knelpunten tussen de functie en het gebruik van de wegen is ook in de kern van Volkel aanwezig. In relatie tot de ontwikkelingen in Boekel met de N605 zal er nader gekeken moeten worden naar de mogelijkheid om het verkeer via de Zeelandsedijk om de kern van Volkel te leiden. Deze aanpassing leidt het doorgaande verkeer om de kern Volkel. De provinciale wegenstructuur en het verbindend net moeten op elkaar worden afgestemd.

3.4 Thema voetgangers

Voetgangers vormen een belangrijke schakel in verplaatsingen. Vrijwel iedereen is wel eens voetganger voor het geheel of gedeelte van een verplaatsing. Het is een gezonde manier om je te verplaatsen. Met name minder validen zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking en mensen met rollators hebben de behoefte aan voldoende ruimte op de trottoirs en duidelijk herkenbare en veilige looproutes, vrij van oneffenheden. Een aaneengesloten looprouten netwerk, waarbij de trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst.

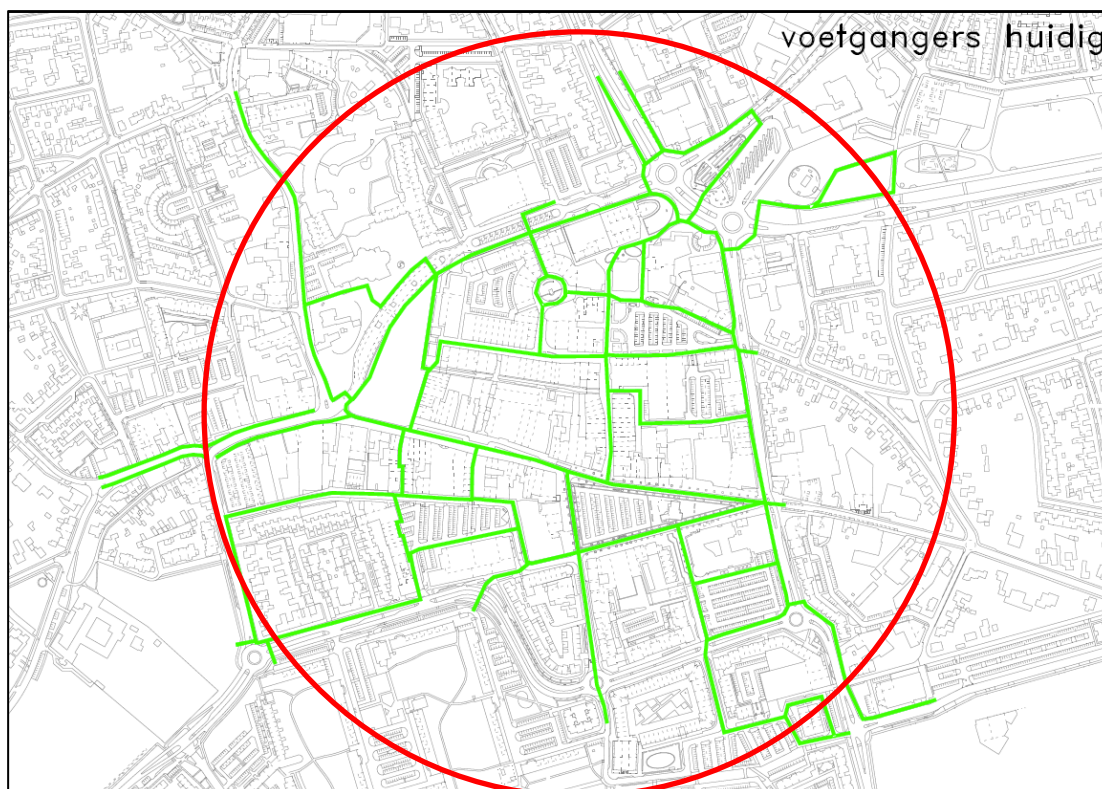
3.4.1 Visie voetgangers

De infrastructuur en openbare voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor voetgangers en mindervaliden. In de huidige situatie is de gemeente voorzien van een groot aantal geleidelijnen waarvan door gebruikers wordt gesteld dat een groot deel overbodig is. De gemeente wil de geleidelijnen opnieuw beoordelen en in samenwerking met organisaties en kennisplatforms, zoals platform mensen met een handicap, zorgen voor een optimaal geleidingsnetwerk. Hiervoor wil de gemeente naast geleidelijnen ook gebruik gaan maken van objecten zoals muurtjes, gevels, contrast wegverharding etc. Geleidelijnen behouden wel de voorkeur. Daarnaast zal de gemeente de richtlijnen van de Verenigde Naties conventie van 2007 volgen om aan te sluiten bij de eisen vanuit Europa en het handboek richtlijnen geleidelijnen hanteren. De richtlijnen van de VN conventie kennen tevens doorwerking in de Omgevingswet, die de gemeente eveneens hanteert. Indien de richtlijnen gedurende de looptijd van dit plan wijzigen gaat de gemeente in zijn projecten mee met de meest recente richtlijnen.

Er moeten goede en veilige looproutes zijn tussen belangrijke bestemmingen zoals het centrum. Het aantal overstekende voetgangers moet worden beperkt door de infrastructuur hierop in te richten, bijv. door langs elke gebiedsontsluitingsweg en drukke erftoegangsweg een tweezijdig trottoir te realiseren. Op het gebied van bewegwijzering kan er voor de voetganger nog winst worden behaald. Een meer duidelijke bewegwijzering van het busstation naar het centrum is gewenst. Tot slot streeft de gemeente Uden naar een blijvend hoog onderhoudsniveau van voetgangersvoorzieningen.

3.4.2 Voetgangersnetwerk

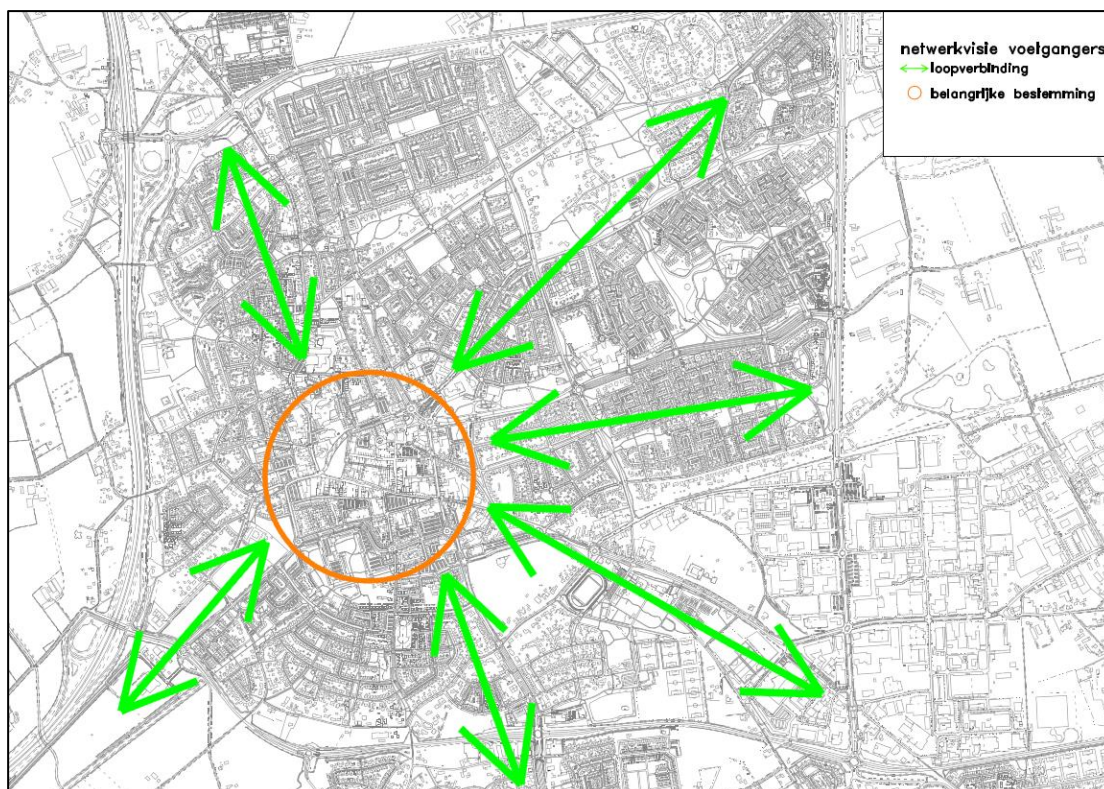
Onderstaande kaart laat het voetgangersnetwerk van het centrum van de gemeente Uden zien. Er is voor gekozen om enkel het netwerk in het centrum weer te geven ondanks dat er in de hele gemeente trottoirs liggen en mensen zich te voet voortbewegen. Het centrum is namelijk het drukste en belangrijkste voetgangersgebied. De groene lijnen geven de belangrijkste looproutes in het centrum weer.



Figuur 7.1: Belangrijkste centrumroutes voor voetgangers huidige situatie (tevens gewenste situatie)

Het centrum van Uden is voor de voetganger goed bereikbaar en toegankelijk. De netwerkkaart laat zien dat de voetganger vele opties heeft om zich naar het centrum te voet te verplaatsen. In de huidige situatie zijn alle voetpaden in het voetgangersnetwerk gelijk qua kwaliteitsniveau en ligt de nadruk met name op het voetgangersnetwerk van het centrum.

In werkelijkheid verschillen de diverse looproutes echter in functie en gaat het voetgangersnetwerk over de grenzen van het centrum. Om hier in de toekomst rekening mee te houden wil de gemeente een nieuw voetgangersnetwerk vaststellen. In figuur 7.2 is globaal de centrumgrens aangegeven met daaromheen de loopverbindingen.



Figuur 7.2: zone centrum voetgangers en verbindingen vanaf de omliggende wijken

Om rekening te houden met de functies van de verschillende looproutes wil de gemeente in de toekomst toewerken naar een categorisering binnen het voetgangersnetwerk. Deze categorisering is vergelijkbaar met het fietsnetwerk en houdt in dat er onderscheid zal worden gemaakt tussen looproutes in het centrum, looproutes op de centrumring, hoofd loopstructuur (langs gebiedsontsluitende wegen) en routes die naast de hoofdroutes ook dienen als belangrijkste routes richting het centrum (centrumgerichte looproutes).

3.4.3 Visie voetgangers

De infrastructuur en openbare voorzieningen moeten toegankelijk zijn voor voetgangers en mindervaliden. In de huidige situatie is de gemeente voorzien van een groot aantal geleidelijnen waarvan door gebruikers wordt gesteld dat een groot deel overbodig is. De gemeente wil de geleidelijnen opnieuw beoordelen en in samenwerking met organisaties en kennisplatforms, zoals platform mensen met een handicap, zorgen voor een optimaal geleidingsnetwerk. Hiervoor wil de gemeente naast geleidelijnen ook gebruik gaan maken van objecten zoals muurtjes, gevels, contrast wegverharding etc. Geleidelijnen behouden wel de voorkeur. Daarnaast zal de gemeente de richtlijnen van de Verenigde Naties conventie van 2007 volgen om aan te sluiten bij de eisen vanuit Europa en het handboek richtlijnen geleidelijnen hanteren. De richtlijnen van de VN conventie kennen tevens doorwerking in de Omgevingswet, die de gemeente eveneens hanteert. Indien de richtlijnen gedurende de looptijd van dit plan wijzigen gaat de gemeente in zijn projecten mee met de meest recente richtlijnen.

Er moeten goede en veilige looproutes zijn tussen belangrijke bestemmingen zoals het centrum. Het aantal overstekende voetgangers moet worden beperkt door de infrastructuur hierop in te richten, bijv. door langs elke gebiedsontsluitingsweg en drukke erftoegangsweg een tweezijdig trottoir te realiseren. Op het gebied van bewegwijzering kan er voor de voetganger nog winst worden behaald. Een meer duidelijke bewegwijzering van het busstation naar het centrum is gewenst. Tot slot streeft de gemeente Uden naar een blijvend hoog onderhoudsniveau van voetgangersvoorzieningen.

3.5 Thema landbouwverkeer

Landbouw speelt in het buitengebied van Uden, rond de dorpen Volkel en Odiliapeel, een grote rol, mede met het oog op de economie van de gemeente. De menging van landbouwverkeer met overig verkeer wordt echter vaak als hinderlijk ervaren en goede oplossingen om hinder te voorkomen zijn vaak niet aanwezig. Om het landbouwverkeer te faciliteren is het gewenst om in het buitengebied een landbouwroutenetwerk te creëren. Op dit routenetwerk wordt de hinder van en voor landbouwverkeer geminimaliseerd door het landbouwverkeer uit de kernen te weren en menging met overig (langzaam) verkeer zo veilig mogelijk vorm te geven.

3.5.1 Visie landbouwverkeer

De gemeente Uden heeft als doel om het landbouwverkeer in het buitengebied zo goed mogelijk te faciliteren. Hinder veroorzaakt door de inrichting of ligging van landbouwroutes en menging met overig verkeer zijn zaken waar de gemeente Uden aandacht aan wil besteden in de toekomst. De verbindingen lopen zo min mogelijk door kernen, maar mogen wel via de bedrijventerreinen lopen. Hiermee krijgt ook het landbouwverkeer een goede en duidelijke positie in het verkeer- en vervoersnetwerk.

De (belangrijkste) landbouwroutes in de gemeente dienen goed toegankelijk te zijn voor landbouwverkeer. Dit betekent onder andere dat ze voldoende breed moeten zijn, dat de bochten voldoende ruim zijn en er geen hinder wordt ervaren van overhangend groen. De wegbreedte en eventueel bermverharding moet worden gezien in relatie tot het passeren van andere grote voertuigen. Daarnaast ondervindt het landbouwverkeer op diverse wegen hinder van snelheidsremmende maatregelen zoals (te hoge) drempels die schade veroorzaken aan de voertuigen en hun lading en minder duurzaam zijn vanwege het afremmen en optrekken van landbouwvoertuigen. De gemeente streeft er naar om op landbouwroutes landbouwvriendelijke maatregelen te plaatsen. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen en landbouwvriendelijke drempels. Verder dient rekening te worden gehouden met objecten die landbouwverkeer beperken. Dat geldt voor overhangend groen waardoor de feitelijke wegbreedte wordt versmald evenals voor objecten (zoals bebording) die het zicht kunnen belemmeren in verband met de hoge zit in landbouwvoertuigen. Op belangrijke routes wil de gemeente de zichtlijnen verbeteren door beplanting in bermen bij kruisingen laag te houden of achterwege te laten.

3.5.2 Netwerk landbouwverkeer

In onderstaande figuur is de huidige situatie van het landbouwroutenetwerk weergegeven. De groene lijnen geven de meest gebruikte landbouwroutes aan.



Figuur 8.1: Netwerkk kaart landbouwverkeer huidige situatie

De netwerkk kaart van het landbouwverkeer laat zien dat agrariërs op dit moment veel omrijroutes moeten gebruiken om van oost naar west (en vice versa) te komen. Aan de noordkant van Uden zijn landbouwvoertuigen niet toegestaan op de Rondweg waardoor zij om dienen te rijden via o.a. de Voortweg. Aan de zuidzijde is de directe oost – west verbinding de Hoge/Lage Randweg, maar omdat deze landbouwonvriendelijk is ingericht, wordt hier vaak van een omrijroute gebruik gemaakt. De kaart laat zien dat landbouwverkeer door de kern van Odiliapeel rijdt (dit is de snelste route). Dit wordt als ongewenst ervaren door de bewoners van Odiliapeel. Tot slot is De Corridor een ideale landbouwroute. Deze route kan echter niet worden gebruikt vanwege een te krappe bocht voor landbouwverkeer ter hoogte van de Kruisweg waardoor zij worden gedwongen om te rijden via de Veghelsedijk – Burenstraat – Wilhelminastraat. Deze route is voor zowel agrariërs als inwoners van Uden niet gewenst voor landbouwverkeer.

In de netwerkvisie (figuur 8.2) wordt een netwerk gecreëerd waarbij de landbouwroutes buiten de kernen liggen. Menging met fietsroutes is niet gewenst maar kan niet altijd worden voorkomen.



Figuur 8.2: Netwerkvisie landbouwverkeer gewenste situatie

In de toekomstige situatie dient aan de noordzijde van Uden een goede oost-westverbinding te komen voor landbouwverkeer. Dit kan door het toestaan van landbouwverkeer op de Rondweg of een parallelweg. De intensiteiten op de Rondweg laten dit toe en dit biedt agrariërs een directe oost-west verbinding. De rotonde Bitswijk is dan het oostelijke begin- c.q. eindpunt van de landbouwroute omdat hierna, richting de op- en afritten van de A50, de verkeersintensiteiten te hoog zijn. De Looweg betreft de route om de A50 te kruisen. Belangrijk hierbij is dat het landbouwverkeer dan ook ten oosten van de Industrielaan richting Zeeland (Bergmaas) op deze weg mag blijven rijden. De rotonde Udenseweg is dan het westelijke begin- c.q. eindpunt van de landbouwroute. Tevens ontstaat hierdoor ook een ontvlechting van de fietsroute naar Zeeland en het landbouwverkeer. Wanneer landbouwverkeer wordt toegestaan op de Rondweg is behoud van de doorstroming het belangrijkste. Toekomstig onderzoek middels simulatie kan uitwijzen of de doorstroming gewaarborgd kan blijven (met of zonder passeerhavens).

Een nieuwe route voor landbouwverkeer om de kern van Odiliapeel is gewenst. Dit wordt gecreëerd door de N264 en de (nieuw te realiseren) verlengde Noordlaan. De Rode Eiklaan en Rogstraat worden afgesloten. Om de bereikbaarheid te garanderen is een parallelweg noodzakelijk langs de N264 tussen N277 en Oudedijk.

Op dit moment rijdt het landbouwverkeer op de parallelweg van de Middenpeelweg (N277). Omdat de intensiteiten op deze weg laag zijn, zal onderzocht moeten worden of het mogelijk is het landbouwverkeer op de N277 te laten rijden, bij voorkeur in combinatie met nieuw te realiseren passeerhavens.

3.6 Thema goederenvervoer

De gemeente Uden wil in de komende jaren de economie van Uden stimuleren. Aspecten waarop Uden dit doel wil bereiken is door de bereikbaarheid van locaties waar bedrijven gevestigd zijn zoals het centrum en de bedrijventreinen te waarborgen en verbeteren, de noodzakelijke faciliteiten te bieden en duurzaamheid te stimuleren. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid en economische kwaliteit van deze locaties verbeterd.

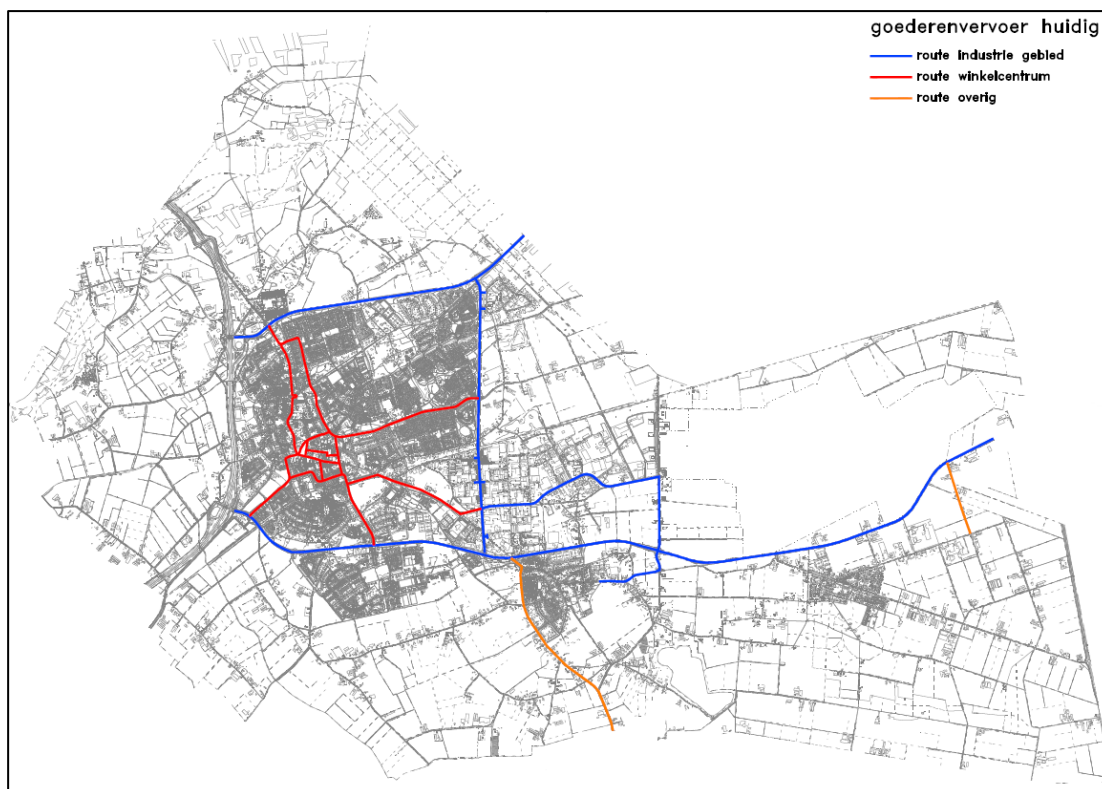
3.6.1 Visie goederenvervoer

Voor het goed functioneren van bedrijven is de bereikbaarheid van het goederenvervoer van groot belang. Vooral voor de vitaliteit van de bedrijventreinen is de bereikbaarheid van groot belang om goed te kunnen functioneren. De gemeente streeft er naar om deze bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen en daar waar mogelijk te verbeteren. De belangrijkste verbinding richting de bedrijventreinen, en daarmee de belangrijkste route voor het goederenvervoer in de gemeente Uden, is de N264 tussen de A50 en de bedrijventreinen. De bereikbaarheid staat momenteel in de spitsen onder druk. Door de toenemende drukte op de N264 verslechtert de doorstroming. De gemeente wil de doorstroming op het drukste tracé (tussen de A50 en de Industrielaan) duurzaam verbeteren. Omdat dit een provinciale weg is, ligt het initiatief hiervoor bij de provincie.

De gemeente streeft naar het voorkomen van hinder en overlast van vrachtverkeer in het centrum en andere gebieden. In straten en gebieden waar doorgaand vrachtverkeer ongewenst is, moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Op bepaalde routes moet ook worden gekeken naar scheiding met andere vervoerswijzen zoals fietsers en voetgangers. Bepaalde faciliteiten voor bedrijventreinen kunnen mogelijk ook regionaal worden gefaciliteerd.

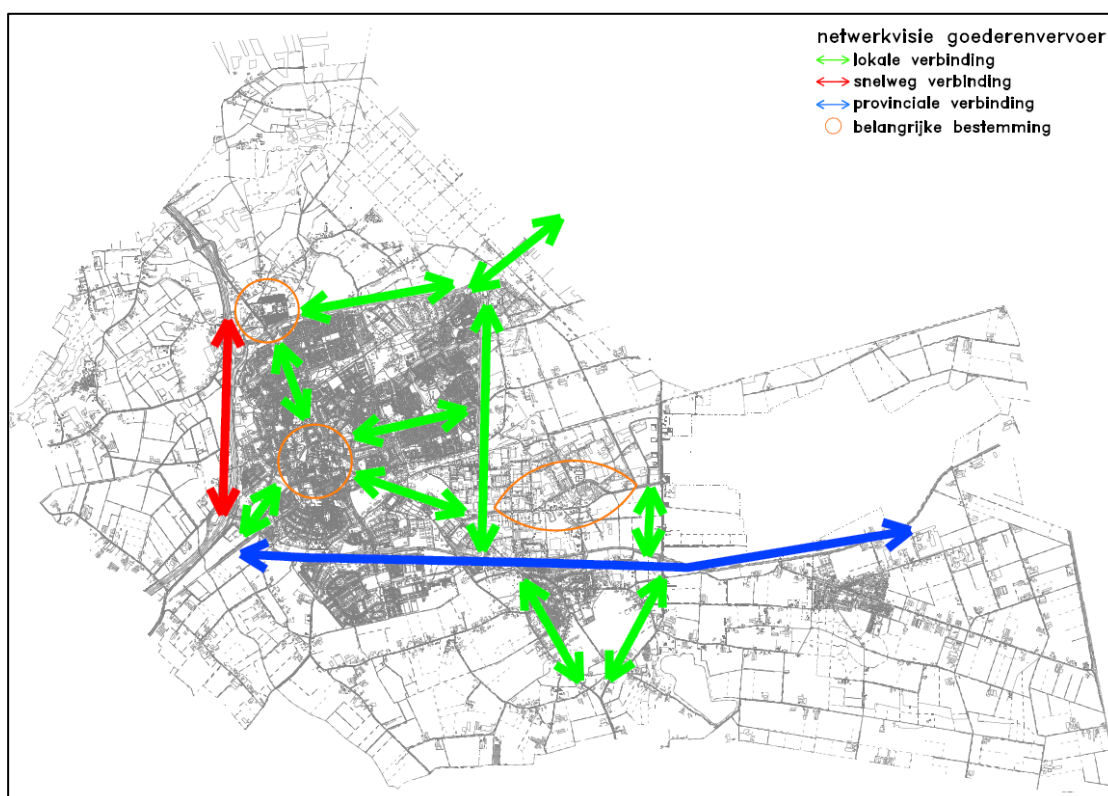
3.6.2 Netwerk goederenvervoer

Figuur 9.1 laat de huidige situatie van het netwerk voor goederenvervoer zien. De figuur maakt onderscheid tussen de routes richting het industriegebied, de routes richting het centrum en overige routes (o.a. richting omliggende gemeenten).



Figuur 9.1: Netwerkaart goederenvervoer huidige situatie

Voor het goederenvervoer is een netwerkvisie opgesteld (figuur 9.2). De structuur heeft veel overeenkomsten met de netwerkaart van de huidige situatie. Reden hiervoor is dat het huidige netwerk voor verbindingen richting het centrum en het industrieterrein goed en zeer direct zijn.



Figuur 9.2: Netwerkvisie goederenvervoer gewenste situatie

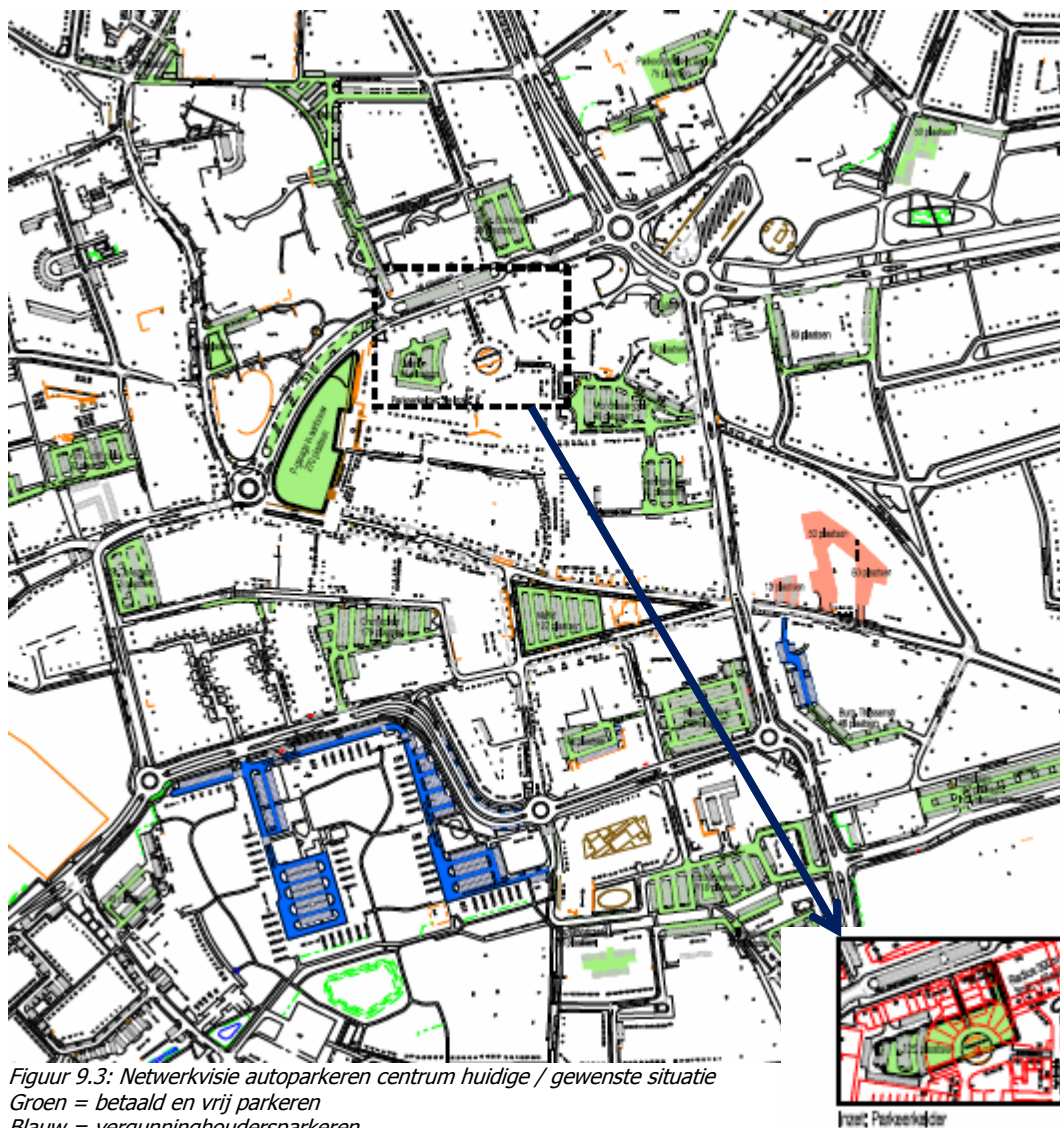
Sinds de realisatie van de A50 is een industrieterrein nabij een afslag van de snelweg echter een meer aantrekkelijke locatie dan waar de bedrijventerreinen nu liggen. De belangrijkste reden hiervoor is de bereikbaarheid. Op dit moment bereikt het vrachtverkeer richting de bedrijventerreinen via de Lippstadtsingel de bedrijven. Omdat in de toekomst de Lippstadtsingel steeds drukker wordt zal de bereikbaarheid van het bedrijventerrein afnemen. Omdat een verplaatsing van het bedrijventerrein gezien de ruimte en de kosten niet realistisch is, zal de gemeente Uden er in de toekomst naar streven om daar waar mogelijk extra bedrijvigheid nabij de A50 te realiseren. Ondanks dat de gemeente Uden meer focus legt op de bedrijvigheid nabij de A50 zal de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het huidige bedrijventerrein gewaarborgd blijven en daar waar noodzakelijk worden verbeterd.

3.7 Thema parkeren

Parkeren speelt een grote rol in de gemeente Uden. In de toekomst blijft de gemeente Uden rekening houden met voldoende autoparkeerplaatsen (voor zowel bewoners als bezoekers en werknemers van buitenaf) en voldoende fietsparkeerplaatsen (mede in het kader van duurzaamheid en de stimulering van het fietsgebruik). Daarnaast moet het goederenvervoer ook goed kunnen laden, lossen en parkeren op aangewezen locaties.

Uden staat bekend om zijn goede bereikbaarheid per auto. Dit is een van de redenen waarom het centrum van Uden een belangrijke economische functie vervult in de regio. De parkeervraag op de zaterdagmiddag is maatgevend voor het aantal parkeerplaatsen. Daarmee is momenteel voldoende parkeergelegenheid voor het centrum beschikbaar. Bij nieuwe uitbreidingsplannen zal de parkeervraag opnieuw moeten worden bekeken. Tevens is een goede ontsluiting van de parkeerplaatsen van groot belang. Goede bewegwijzering (parkeerverwijssysteem) en een goede doorstroming van en naar de parkeerplaatsen zijn belangrijke aspecten om aan deze eisen te (blijven) voldoen.

Uitgangspunten van het parkeerbeleidsplan (2011) zijn grotendeels nog steeds actueel. vergunninghoudersparkeren in de schil rond het centrum wordt momenteel geactualiseerd. , Differentiatie van tarief en/of tijd en achteraf betaald parkeren zijn onderwerpen die in het uitvoeringsprogramma verder gestalte krijgen.



Figuur 9.3: Netwerkvisie autoparkeren centrum huidige / gewenste situatie
Groen = betaald en vrij parkeren
Blauw = vergunninghoudersparkeren

Naast het centrumparkeren streeft de gemeente er ook naar om voldoende parkeergelegenheid te realiseren voor bewoners in de wijken, voor vrachtwagenparkeren en voor fietsers (bewaakt en onbewaakt). Aan de randen van gebieden met een bepaald parkeerregime kunnen knelpunten ontstaan. Flankerend beleid kan nodig zijn om er voor te zorgen dat er voor alle doelgroepen voldoende parkeerplaatsen zijn.

Om elektrisch rijden te faciliteren zal de gemeente verdeeld over de parkeergebieden laadpalen aanleggen.

3.8 Thema verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een zeer belangrijk aspect in het verkeer. Nederland heeft een zeer laag aantal verkeersslachtoffers en is daarmee één van de wereldleiders op het gebied van verkeersveiligheid. Het Rijk blijft er, mede met invoering van de beleidsimpuls, naar streven om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen. De gemeente Uden streeft er naar een bijdrage leveren aan het verlagen van het aantal slachtoffers en wil de eigen gemeente verkeersveiliger maken. Aandacht voor de verschillende vervoerswijzen en de interactie tussen deze vervoerswijzen is hiervoor van groot belang.

Een van de belangrijkste aspecten om een hoge mate van verkeersveiligheid te creëren is het scheiden van langzaam en snel verkeer om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. In de gemeente Uden ligt er langs de belangrijke wegen al een trottoir om voetgangers van het overige verkeer te scheiden, maar bevinden fietsers zich vaak op dezelfde weg als het auto-, bus- en vrachtverkeer. In het buitengebied zijn daarnaast fietsers vaak gemengd met landbouwverkeer. De menging van deze soorten verkeer kan zorgen voor onveilige situaties. Om deze onveilige situaties te voorkomen, streeft de gemeente er daar waar mogelijk naar om het fietsverkeer van het auto-, bus-, vracht- en landbouwverkeer te scheiden om de verkeersveiligheid te verhogen.

Belangrijke bestemmingen (zoals scholen), schoolroutes en oversteekplaatsen behoeven extra aandacht. De gemeente streeft ernaar om oversteekplaatsen op een gebiedsontsluitingsweg voor zowel fiets als voetganger goed en veilig in te richten. Daar waar de voetganger een GOW moet kruisen, wil de gemeente goede en veilige voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) creëren. Voor de fietsoversteekplaatsen geldt dat goede en veilige oversteeklocaties overzichtelijk zijn, de snelheden laag zijn en het gedrag op de oversteek moet voorspelbaar zijn. Dit zal de verkeersveiligheid in de gemeente blijvend verhogen.

4 Samenvattend

Zonder hier niet genoemde onderwerpen te kort te willen doen zijn dit de volgende belangrijke onderwerpen;

- De fiets gaat maximaal gefaciliteerd worden om het aantal autoritten te beperken. Interlokaal met snelfietsroutes en lokaal met slagaders of hoofdfietsroutes naar centrum, Bernhoven en scholen.
- De autobereikbaarheid van het centrum dient te worden gegarandeerd met voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van het centrum.
- De A50, de N264 en de noordelijke Rondweg moeten een gegarandeerde doorstroming hebben.
- Voor de voetgangers en mensen met een handicap goede looproutes naar het centrum.
- Goede ontsluiting van de industrieterreinen voor vrachtverkeer.
- Openbaar vervoer maximaal benutten en op slecht bezette lijnen buurtbus of andere lokale initiatieven faciliteren.
- Voor Landbouwverkeer een netwerk van routes om de kommen / 30km zones inrichten.

5 Uitvoeringsprogramma (kwadrant 3 SUMP)

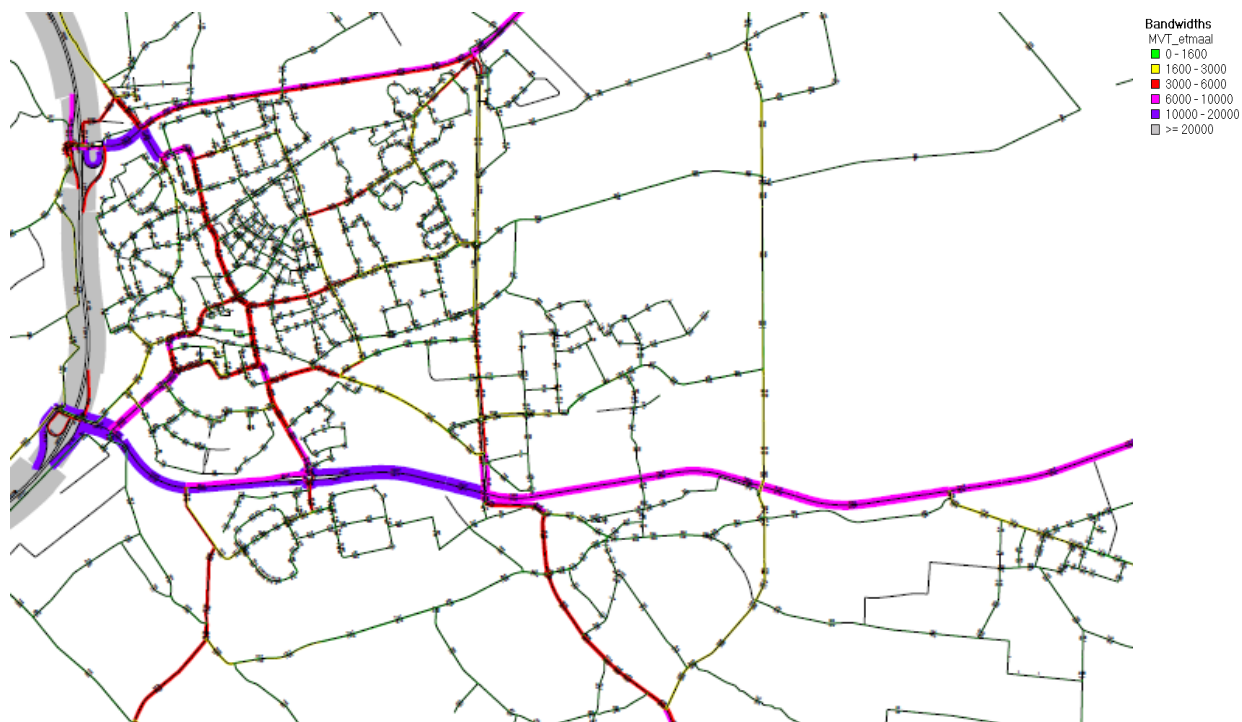
Na vaststelling van de mobiliteitsvisie door de Raad, zal het uitvoeringsprogramma worden opgesteld. Daarna zullen werkgroepleden uit de eerste twee ronden worden gevraagd hierin hun bijdrage te leveren. Een gebiedsgerichte benadering zal worden toegepast.

Bijlagen

Bijlage 1: Verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer 2030 volgens regionaal verkeersmodel

Bijlage 2: Modelberekening regionaal verkeersmodel

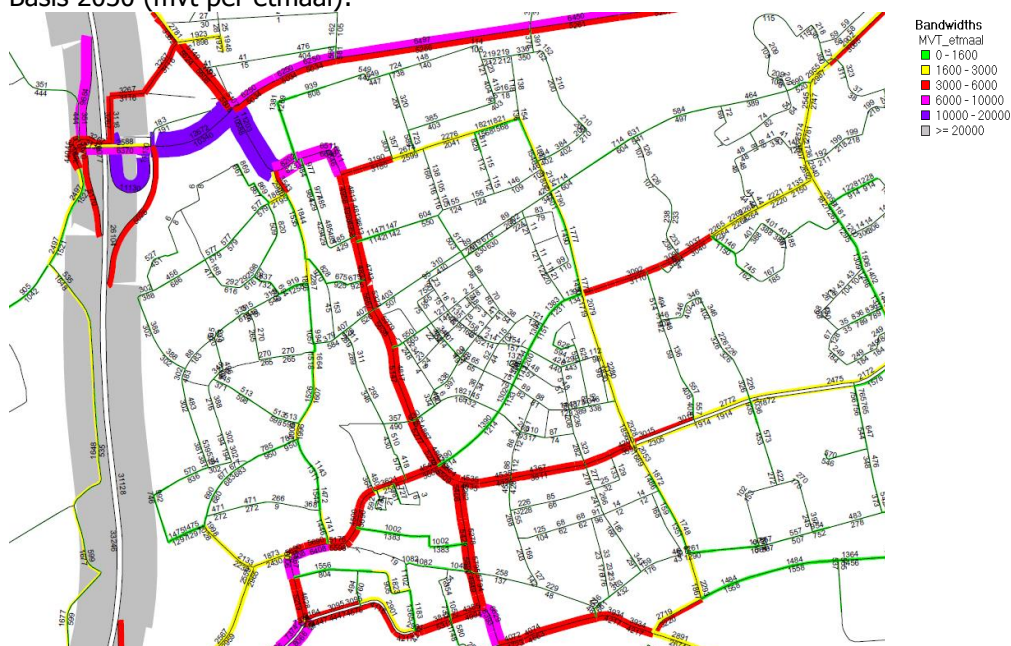
Bijlage 1: Verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer 2030 volgens regionaal verkeersmodel



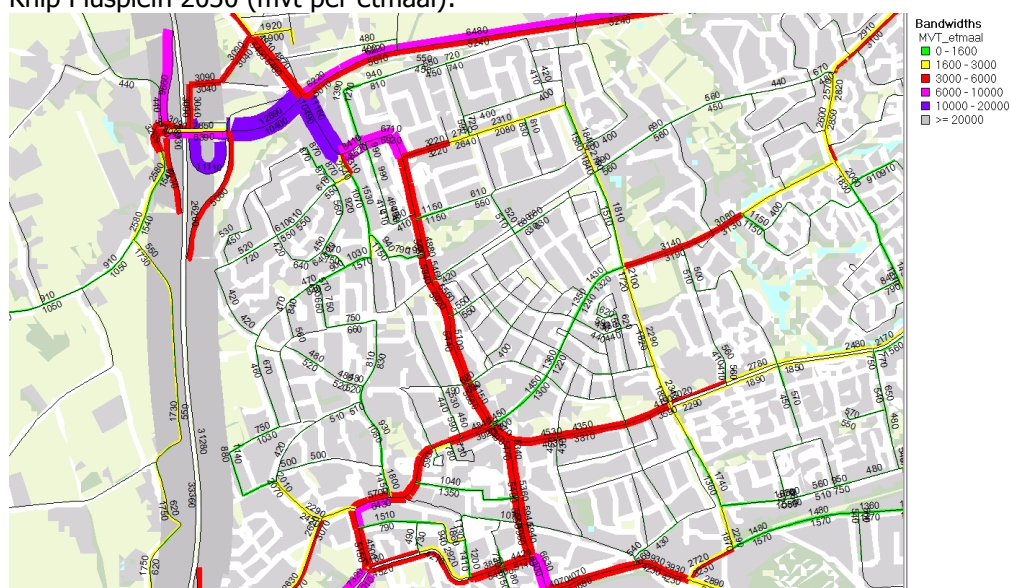
Bijlage 2: Modelberekening regionaal verkeersmodel

Variant 1: Plaatsen knip ter hoogte van het Piusplein

Basis 2030 (mvt per etmaal):



Knip Piusplein 2030 (mvt per etmaal):



De resultaten laten zien dat er minder -doorgaand- verkeer op de route Bitswijk – Monseigneur Bosstraat – Kapelstraat – Kerkstraat is. Ten noorden van de knip is dat een vermindering van circa 800 mvt per etmaal en ten zuiden van de knip is dat een afname van circa 1500 mvt per etmaal. Dit verkeer verplaatst zich richting de Kornetstraat en de Land van Ravensteinstraat (+ 600 mvt per etmaal). Daarnaast rijdt ook een deel van het verkeer vanaf de Bitswijk om via de Ringbaan Noord – Pastoor van Doornstraat – Bloesemplein richting de Kapelstraat en vice versa, namelijk circa 700 mvt per etmaal.

Apeldoorn

Oak Building
Oude Apeldoornseweg 41-45
7333 NR Apeldoorn
Postbus 769
7301 BA Apeldoorn
T 055 711 3 711
F 055 711 3 710
E apeldoorn@megaborn.com

Breda

Brieltjenspolder 28b
4921 PJ Made
Postbus 7013
4800 GA Breda
T 076 820 00 70
F 076 820 00 79
E breda@megaborn.com

Leiderdorp

Sisalbaan 5H
2352 AZ Leiderdorp
Postbus 38
2350 AA Leiderdorp
T 071 820 09 80
F 071 820 09 81
E leiderdorp@megaborn.com

Waardenburg

Steenweg 17b
4181 AJ Waardenburg
Postbus 56
4180 BB Waardenburg
T 0418 65 49 00
F 0418 65 49 10
E info@megaborn.com

www.megaborn.com