

RAADSVORSTEL

 15.182906

Zaakdossier: D00046995

Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan

2015/13025	<input type="checkbox"/> Raadscommissie AZ
Auteur: R. Brink	<input type="checkbox"/> Raadscommissie PZ
E-mail: Rob.Brink@uden.nl	<input checked="" type="checkbox"/> Raadscommissie REO
Afd.hoofd: ir. C. Kemperman	Effect op begroting ja
Port: M. van Merwerode	

Onderwerp

Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Uden
 2015 - 2030
 Mobiliteitsvisie

Te besluiten om

1 De mobiliteitsvisie van het gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan vast te stellen

Inleiding

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. Herziening van het GVVP is daarom aan de orde.

Het GVVP 2015 - 2030 bestaat uit twee delen, de mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma. Dit Raadsvoorstel beperkt zich tot de mobiliteitsvisie. Na vaststelling van de mobiliteitsvisie zal worden overgegaan tot opstellen van het uitvoeringsprogramma.

De mobiliteitsvisie is een beleidsdocument, waarin per mobiliteitsthema het te voeren beleid wordt geschetst. Het is tot stand gekomen met behulp van de SUMP methodiek die onder andere gebaseerd is op het breed betrekken van bewoners, bedrijven en (maatschappelijke)instellingen, vanaf de start van het proces. Op deze wijze is een breed gedragen visie tot stand gekomen, gericht op gebruikmaking van milieuvriendelijke vervoerswijzen en voorkomen van mobiliteit. Op gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid en leefbaarheid sluit dit plan volledig aan bij de ambities van het coalitieakkoord. Maar ook aan het onderwerp "samen de leefomgeving inrichten" wordt met de gevolgde werkwijze gehoor aan gegeven aan de wens.

Kinderen moeten veilig naar school kunnen, de fietser maakt gebruik van goede en veilige fietsroutes en voetgangers maken gebruik van goed begaanbare wandelpaden. Zijn punten uit het programma die terugkomen in de visie. Verder wordt een visie genoemd die leidt tot een plan van aanpak om de toename van verkeer op diverse punten in de gemeente in goede en veilige (doorstromende) banen te leiden en waar nodig te reduceren. Lees hiervoor het GVVP.

Het proces is gestart met een informatie avond aan de Raad op 19 maart jl. Daarna hebben verschillende ambtelijke, werkgroep en stuurgroep overleggen plaatsgevonden. Separaat is vanuit de G1000 het Fietsforum gestart met een fietsvisie, deze visie is zoveel als mogelijk opgenomen in dit visiedocument. Naast dorpsraadleden en afgevaardigden van gebiedsplatforms hebben ondernemers, agrariers verkeerskundigen uit de buurgemeenten, maatschappelijke organisaties en overige geïnteresseerden aan de vele werkgroep avonden deelgenomen. Daardoor kan gezegd worden dat de visie kan rekenen op breed draagvlak vanuit de samenleving

Beoogd effect

De mobiliteitsvisie beoogt slimme mobiliteit door voorkomen van ritten, gebruikmaken van milieuvriendelijke vervoerswijzen, verschonen van mobiliteit, verkorten van routes en verbeteringen op kruispuntniveau.

Tevens beoogt de visie de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Argumenten

1.1 Deze visie is de leidraad voor mobiliteit de komende jaren

Aan de hand van dit document gaan met de werkgroepen projecten worden benoemd. Zo kan gestructureerd een projectenpakket worden benoemd dat in de komende jaren uitgevoerd kan worden.

1.2 De factor duurzaamheid is in de visie doorgevoerd

Gekeken is waar we duurzaamheid en mobiliteit kunnen koppelen. Belangrijkste conclusie is dat meer op de fiets gaat worden ingezet, zonder overigens andere vervoerswijzen te kort te doen. Daarbij zullen automobilisten meer bewust worden gemaakt van alternatieven als E-bikes, openbaar vervoer of het voorkomen van ritten door telewerk, carpooling, autodelen et cetera

1.3 Deze visie is tot stand gekomen door een brede participatie en kan rekenen op veel draagvlak

Door een keur van stakeholders uit te nodigen is gewerkt met werkgroepen die heel uitgebreid naar de materie van de verschillende vervoerswijzen hebben gekeken en hun inbreng hebben gehad in het resultaat. Als bijlage treft u een overzicht van de werkwijze tot nu toe.

1.4 Van benadering per vervoerswijze naar een gebiedsgerichte benadering

De visie is tot stand gekomen per vervoerswijze en dat is goed, want zo wordt duidelijk wat er per vervoerswijze nodig is. Tijdens het laatste deel van de visievorming, waarbij gekeken is wat de onderlinge consequenties waren van de verschillende visies, werd duidelijk dat omwille van de integrale benadering meer gebiedsgericht gewerkt moet gaan worden bij de vorming van het uitvoeringsprogramma. Dit is met name gevraagd door vertegenwoordigers van gebiedsplatforms en wijkverenigingen.

Kanttelingen

1.1 De gevolgen van de visie zijn nog niet duidelijk

Dat is waar, het is een richting gevende visie voor de volgende fas; opstellen van het uitvoeringsprogramma.

1.2 De kaartjes met de gewenste situatie in de visie zijn niet weergegeven op straatniveau

Dat is op verzoek van werkgroep leden gedaan, zodat richtingen niet te vast liggen bij nadere uitwerking.

1.3 De looptijd (tot 2030) van de visie is erg lang

Dat is inderdaad zo. Dit heeft onder andere te maken met de prognosejaren uit het regionale verkeersmodel (de jaren 2020 en 2030) De verwachting is dat we de komende 10 jaar bezig zullen zijn met verwezenlijking van de visie. Afhankelijk van veranderende wetgeving en nieuwe ontwikkelingen zal tussentijds worden bezien in hoeverre een nieuwe visie dient te worden vastgesteld.

Financiën

De gevolgen van dit beleid zijn divers. Het zal onder andere in de vorm van projecten, die moeten leiden tot realisatie van het beleid, bij de begrotingsbehandelingen de komende jaren van invloed zijn op de financiën van de gemeente. Een ander deel van het beleid zal op termijn leiden tot minder (maatschappelijke) kosten, c.q. besparingen. Een en ander zal duidelijk worden na afronding van fase drie van het project met de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma. Door GVVP projecten zo te

BESLUIT

De Raad van de gemeente Uden;

gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders van 17 november 2015;
Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2015 – 2030, Visiedocument;

aangenomen Amendement 1 'Oost-west verbinding', in de vergadering ingediend door de fractie van
VVD/Leefbaar Uden, in dit besluit opgenomen en bij dit besluit gevoegd,

b e s l u i t

1. de mobiliteitsvisie van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 2015 – 2030 met de volgende **toevoegingen** vast te stellen:
 - a. de problematiek van en op de huidige Oost-west verbinding (N264) dient te worden opgelost;
 - b. bij het zoeken naar een oplossing zijn meerdere alternatieven denkbaar zoals een totale reconstructie van de N264, een (deels) vrij liggende N-weg, het doortrekken van de A-77, een lokale oostelijke rondweg en dergelijke;
 - c. het college te verzoeken om deze toevoeging in de paragrafen 2.4 , 2.7, 3.3, 3.6 en 4 van de mobiliteitsvisie te verwerken,

2. het college op te dragen om:
 - a. proactief met omliggende en belanghebbende gemeentes en provincie in gesprek te gaan om draagvlak te krijgen om tot een toekomstbestendige oplossing te komen voor de gesignaleerde problematiek van en op de huidige Oost- west verbinding (N264);
 - b. samen met deze gemeentes een proactieve rol aannemen om de urgente problematiek van en op de Oost-west verbinding (N264) op de Provinciale Uitvoeringsagenda te krijgen;
 - c. de raad regelmatig te informeren over de voortgang'.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 17 december 2015.

De Raad voornoemd
de griffier


drs. G.B. Grodde

de burgemeester


drs. H.A.G. Hellegers

(SUB-)AMENDEMENT

Artikel 32 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad

Amendement voor de raadsvergadering van 17 december 2015

Voorstel tot wijziging raadsvoorstel 'Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2015 - 2030 (GVVP) - Mobiliteitsvisie' (agendapunt 10.b) nr. 2015/13025

Overwegende dat:

- De N264 aan het dichtslibben is en de bereikbaarheid van Uden van beide kanten een knelpunt is geworden;
- Uden de leefbaarheid en veiligheid wil garanderen in de dorpen;
- Door de opwaardering van de N279 de druk op Uden en de N264 alleen maar groter zal worden;
- Er veel sluipverkeer in de dorpen is en op wegen die daarvoor niet ingericht zijn;
- Uden moet blijven werken aan economie, werkgelegenheid en bereikbaarheid;
- Na de Noord-zuidverbinding (A50) de Oost-westverbinding een positieve impuls zou kunnen geven;
- Onder andere Agrifood, de vliegbasis, Zorgpark Uden-Noord, het centrum van Uden en de inwoners van Uden daarvan kunnen profiteren;
- De Maashorst, als toeristische trekker, makkelijker bereikbaar is vanuit oostelijke richting;
- Het huidige industrieterrein veiliger en sneller ontsloten zou kunnen worden en daardoor ook vele kansen voor nieuwe bedrijven om zich daar te vestigen zou bieden;
- De mobiliteit en infrastructuur toekomstproof moeten zijn.

Wijzigingsvoorstel concept raadsbesluit:

1. 'De mobiliteitsvisie van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 2015 - 2030 met de volgende toevoeging vast te stellen:
 - a. De problematiek van en op de huidige Oost-west verbinding (N264) dient te worden opgelost;
 - b. Bij het zoeken naar een oplossing zijn meerdere alternatieven denkbaar zoals een totale reconstructie van de N264, een (deels) vrij liggende N-weg, het doortrekken van de A-77 , een lokale oostelijke rondweg en dergelijke;
 - c. Het college verzoeken deze toevoeging in de paragrafen 2.4 , 2.7, 3.3, 3.6 en 4 van de mobiliteitsvisie te verwerken'.
2. Aan het conceptraadsbesluit een tweede punt toe te voegen: 'Het college op te dragen om:
 - a. proactief met omliggende en belanghebbende gemeentes en provincie in gesprek

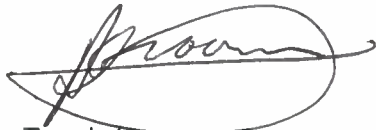
(SUB-)AMENDEMENT

Artikel 32 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad

te gaan om draagvlak te krijgen om tot een toekomstbestendige oplossing te komen voor de gesignaleerde problematiek van en op de huidige Oost- west verbinding (N264);

- b. samen met deze gemeentes een proactieve rol aannemen om de urgente problematiek van en op de Oost-west verbinding (N264) op de Provinciale Uitvoeringsagenda te krijgen;
- c. de raad regelmatig te informeren over de voortgang'.

Ondertekening:



Indiener: Ton de Vroomen fractie: VVD-Leefbaar Uden

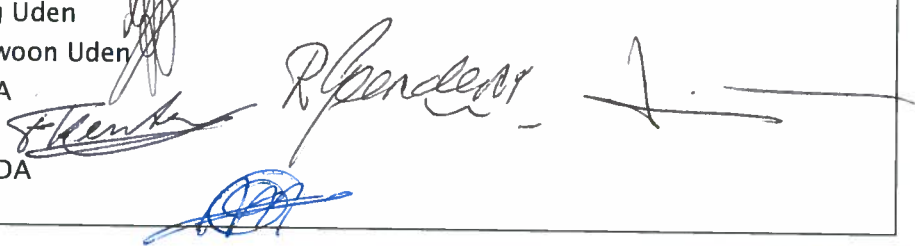
Job van Lanen, Jong Uden

Ruud Geerders, Gewoon Uden

Ingeborg Tros, PvdA

Frank Kersten, D66

Mirjam de Groot, CDA



22.

Dit (sub-) amendement is aangenomen/~~verworpen~~ in de raadsvergadering van ~~8 oktober~~ 17 DECEMBER 2015.

10

drs. G.B. Gnodde, raadsgriffier

