

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Maashorst 2023

Verklaring

Voorliggend stuk is een tijdelijk beleidsstuk. Dit beleidsstuk is tot nader order van kracht, totdat het nieuwe uitvoeringsprogramma van het nieuwe beleidsprogramma mobiliteit van de gemeente Maashorst is vastgesteld. Dit is in de maak en wordt -als alles loopt naar verwachting- in 2024 opgeleverd.

In dit document staat daarom geen nieuwe visie voor de 'nieuwe' gemeente Maashorst beschreven. Het bevat dan ook geen nieuwe inhoud. Het is een (letterlijke) samenvoeging van de bestaande verkeersnotitie Landerd uit 2012 en het GVVP Uden uit 2015. Deze stukken beschrijven de situatie van destijds en komen met een meerjarenplan om de situatie te behouden of te verbeteren. Een deel van de voorgestelde maatregelen en plannen is al uitgevoerd of niet meer relevant.

Waarom dan dit document? Ondanks dat het nieuwe beleid nog niet is afgerond, willen we niet stilzitten en handvatten behouden om Maashorst verder te ontwikkelen. Deze handvatten zijn bijvoorbeeld de beschreven argumenten die we uit de visie kunnen halen. Beide beleidsdocumenten zijn niet opnieuw doorgelicht en het betreft daardoor een continuering van hetgeen er al was.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In maart 1997 heeft de gemeenteraad van Landerd de "Verkeersknelpuntennota 1996" vastgesteld. Aan de hand van deze nota is de afgelopen periode aan diverse verkeersprojecten uitvoering gegeven en is een belangrijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid in de gemeente Landerd. Hierdoor is onder andere het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente fors teruggedrongen. Desondanks blijkt uit onder andere het aantal klachten dat de verkeerssituatie in de gemeente Landerd nog niet optimaal is. Daarnaast wordt door de provincie Noord-Brabant gewerkt aan een nieuw verkeersveiligheidsplan waarbij ervan wordt uitgegaan dat ieder verkeersslachtoffer er een teveel is. Het uiteindelijke doel is daarom om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen naar nul. Ook leiden diverse ontwikkelingen ertoe dat verbeteringen en infrastructurele maatregelen nodig blijven. Enkele van deze (autonome) ontwikkelingen zijn het nog steeds toenemende autobezit, veranderingen van kenmerken van het verkeer (technische ontwikkelingen van voertuigen, meer en nieuwe voertuigsoorten) en landelijke, regionale en lokale ruimtelijke ontwikkelingen.

Op grond van de reeds genomen maatregelen en in verband met autonome ontwikkelingen heeft de gemeente de behoefte aan een evaluatie van de huidige verkeerssituatie en een actualisatie van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer.

1.2. Doel van de notitie

Deze verkeersnotitie geeft het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Landerd weer. Op hoofdlijnen wordt beschreven wat de huidige stand van zaken is en waar de gemeente Landerd naar toe wil op verkeersgebied. Daarbij is het van belang dat allereerst kaders en uitgangspunten worden vastgelegd. Door het stellen van kaders en uitgangspunten wordt vastgelegd wanneer de gemeente iets moet en/of wil gaan doen. Tevens wordt door het hanteren van kaders en uitgangspunten voorkomen dat situaties ad hoc worden behandeld maar dat uniformiteit de komende jaren voorop staat.

2. Kaders en uitgangspunten in hoofdlijnen

2.1. Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en beschrijft het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De Nota Mobiliteit erkent dat de groei van verkeer en vervoer moet worden gefaciliteerd als gevolg van wijzigende demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen. De Nota Mobiliteit streeft tevens naar een vergroting van de samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie. De Nota Mobiliteit is een nationaal kader voor decentraal beleid. Het nationale beleid wordt via het provinciale verkeers- en vervoerbeleid doorvertaald naar het gemeentelijke beleid.

2.2. Duurzaam Veilig

In december 1997 is het convenant "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer" vastgesteld. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid in de plaats van deze achteraf te bestrijden. De basis binnen Duurzaam veilig is het op elkaar afstemmen van functie, vormgeving en gebruik:

- De functie is het gebruik van de weg zoals deze door de wegbeheerder is bedoeld.

- De vorm betreft de uitvoering en inrichting van de infrastructuur.
- Het gebruik betreft het gedrag op de weg door de weggebruiker.

Om dit principe mogelijk te maken, worden volgens het principe Duurzaam Veilig de volgende wegcategorieën onderscheiden:

- Stroomwegen; gericht op de verkeersfunctie en de doorstroming van verkeer
 - autowegen en autosnelwegen
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW); gericht op de ontsluiting van gebieden, hierbij staan doorstroming en uitwisseling van verkeer centraal
 - binnen de bebouwde kom, 50 km/u wegen en de 70 km/u wegen
 - buiten de bebouwde kom, 80 km/u wegen (veelal provinciale wegen)
- Erftoegangswegen (ETW); gericht op toegankelijk maken van verblijfsgebieden
 - binnen de bebouwde kom, 30 km/u-zones en woonerven
 - buiten de bebouwde kom, 60 km/u-zones

Volgens de principes van Duurzaam Veilig moet een weggebruiker bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. Dit kan door de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar te maken. Zo is het voor hen bijvoorbeeld sneller duidelijk welk (snelheids)gedrag van hen wordt verwacht. Om de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar te maken heeft het Nationaal Mobiliteit Beraad eind 2003 de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) vastgesteld. Dit zijn richtlijnen voor de markering van wegen. Daarnaast wordt binnen Duurzaam Veilig ingezet op voorlichting, educatie en handhaving. Dit zijn instrumenten die zich richten op de mensgerichte kant van het verkeerssysteem.

Door vaststelling van het "Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer" hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken uit dit convenant. Het principe van Duurzaam Veilig is ook voor de gemeente Landerd uitgangspunt geweest bij de uitwerking van de knelpunten uit de verkeersknelpuntennota. Ook in de toekomst dient het uniformeren van de inrichting van wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig leidend te blijven.

2.2.1. Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen staat het 'verblijven' centraal. Dit betekent dat de verkeersfunctie van de weg in de vorm van een goede doorstroming van ondergeschikt belang is. De prioriteit wordt gegeven aan verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een erftoegangsweg moet zodanig ingericht zijn dat het gewenste verkeersgedrag (zoals het zich houden aan de maximumsnelheid) op een natuurlijke wijze ontstaat. Met het fysiek afdwingen van het gewenste gedrag (door bijvoorbeeld drempels of versmallingen) moet terughoudend omgegaan worden, zeker als dit betekent dat veel maatregelen nodig zijn om dat te bereiken. Enerzijds zijn sommige mensen moeilijk te sturen in een gedrag. Fysieke maatregelen kunnen dan zelfs irritatie opleveren, waardoor het gedrag verslechtert. Zo bestaat het gevaar dat een bestuurder tussen fysieke maatregelen in extra gas geeft om de verloren tijd in te halen. Anderzijds ondervinden mensen die zich wel aan de regels houden en hulpdiensten ook veel overlast van de maatregelen. Ook voor omwonenden kan bij de toepassing van drempels hinder ontstaan (bijvoorbeeld in de vorm van trillings- en geluidshinder).

Een erftoegangsweg heeft bij voorkeur de volgende inrichtingskenmerken:

- Geringe verhardingsbreedte
- Elementenverharding
- Beperkte rechtstanden
- Gedeeld gebruik van de rijbaan
- Duidelijkheid over positie van de voetganger
- Gelijkwaardige kruisingen
- Geen allureverschil tussen wegen (door bijvoorbeeld breedte zijwegen, verhardingssoort)
- Voldoende zichtbaarheid op kruispunten (maar niet te ruim)
- Geen geboden of verboden (zoals voorrangregelingen)

Als een weg aan deze kenmerken voldoet, moet in principe sprake zijn van een veilige weg. Niet alle wegen in de gemeente voldoen aan deze kenmerken. Bij een algehele reconstructie van een weg kan er alsnog voor gezorgd worden dat een weg aan deze kenmerken voldoet. Tot die tijd kan het nodig zijn om op (potentieel) gevaarlijke locaties maatregelen te treffen.

2.2.2. Gebiedsontsluitingswegen

Op gebiedsontsluitingswegen staat een veilig en vlotte afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer centraal. Om dit bewerkstellingen wordt het verkeer bij gebiedsontsluitingswegen gescheiden naar

massa en naar richting. Dit betekent dat het langzaam verkeer een eigen ruimte heeft (bijvoorbeeld in de vorm van een parallelweg) en dat de rijstroken van elkaar gescheiden zijn (middels een dubbele doorgetrokken asstreep). Een goede en veilige doorstroming op gebiedsontsluitingswegen is van groot belang om te voorkomen dat verkeer alternatieve routes neemt (sluiproutes door woongebieden of het buitengebied).

Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op een gebiedsontsluitingsweg te kunnen waarborgen, moet het aantal kruispunten tot een minimum beperkt zijn. Uiteraard geldt hiervoor wel dat de bereikbaarheid niet te zeer in gevaar mag komen. Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig worden kruispunten vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid bij voorkeur uitgevoerd als rotonde.

2.3. Functionele kwaliteit infrastructuur

Uitgangspunt van het verkeersbeleid van de gemeente Landerd is dat de functionele kwaliteit van de verkeersinfrastructuur op orde moet zijn. De functionele kwaliteit is onder te verdelen in de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Indien zich op één of meer van deze aspecten knelpunten voordoen, kan dat reden zijn om maatregelen aan het betreffende wegvak of kruispunt te treffen. Het centrale doel hierbij is het in balans brengen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

2.3.1. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is de toegankelijkheid van een gebied ofwel het gemak waarmee een gebied bereikt kan worden. Hierbij wordt gemak uitgedrukt in moeite, kosten en/of tijd van de verplaatsing. Bij een verplaatsing spelen daarom de aspecten vervoersmiddel, reistijd, afstand en het reismotief een rol. Het gaat daarbij niet alleen om de verplaatsing zelf, ook het eventueel kunnen parkeren of stallen van een voertuig (bijvoorbeeld auto of fiets) is van belang.

2.3.2. Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid kan objectief vastgesteld worden op basis van de ongevallencijfers (de geregistreerde ongevallen). Op basis van een studie kan vastgesteld worden wat eventuele ontwikkelingen zijn in het ongevallencijfer en of de ongevallen een direct gevolg zijn van de inrichting van een wegvak of kruispunt. Maar de ongevalcijfers geven geen compleet beeld van de verkeersveiligheid. Zo worden bijna-ongevallen niet geregistreerd. Ook kan er een gevoel van onveiligheid bestaan onder verkeersdeelnemers. Dit wordt de subjectieve verkeersonveiligheid genoemd.

Volgens het Duurzaam Veilig principe dient de inrichting van het wegennet te voldoen aan de volgende drie veiligheidsprincipes:

- Het voorkomen van onbedoeld gebruik;
- Het voorkomen van grote verschillen in verplaatsingsrichting, massa en snelheid van verkeersdeelnemers onderling;
- Het voorkomen van onzeker rijgedrag van weggebruikers door duidelijke situaties te creëren die geen twijfel oproepen.

2.3.3. Leefbaarheid

Met het begrip leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied is om er te wonen, te werken of te recreëren. Leefbaarheid met betrekking tot verkeer wordt voor een groot deel bepaald door mate van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersgeluid en luchtkwaliteit. Naast gezondheid van mensen hebben ook de toegankelijkheid van voorzieningen, oversteekbaarheid van wegen en verkeersdrukte (parkeren) in woonwijken een aandeel in leefbaarheid. Voor verkeersgeluid en luchtkwaliteit gelden wettelijke normen, waaraan de gemeente zich moet houden.

3. Huidige situatie

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de huidige verkeerssituatie in de gemeente Landerd beschreven. Allereerst wordt de huidige verkeersstructuur voor het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en het fietsverkeer in beeld gebracht. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de verkeersveiligheid in de gemeente.

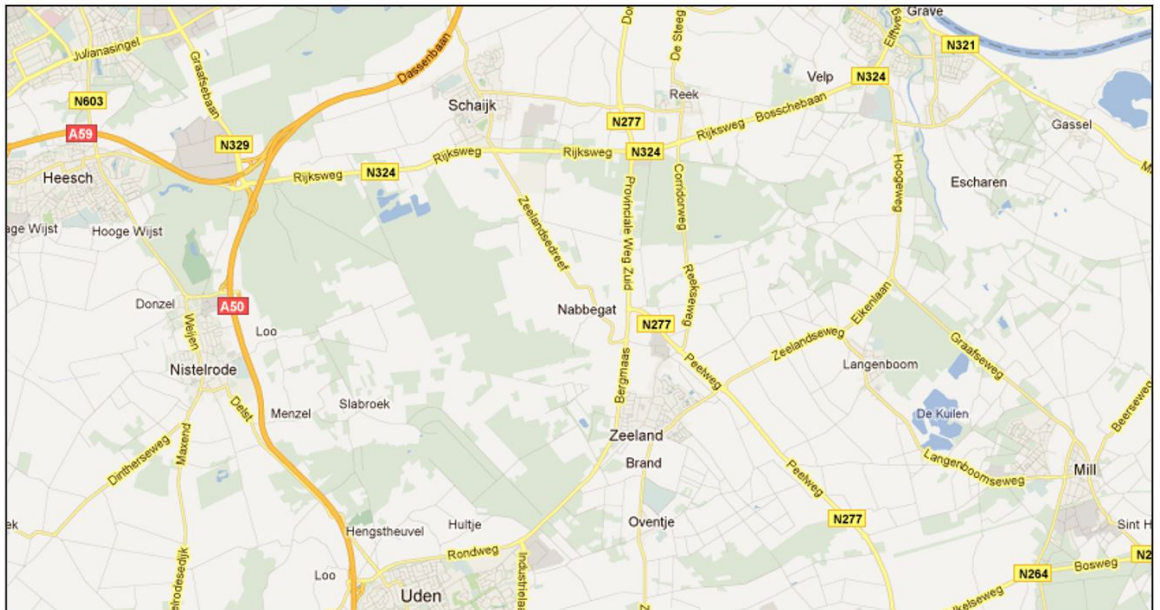
3.2. Verkeersstructuur

3.2.1. Gemotoriseerd verkeer

De gemeente Landerd bestaat uit de kernen Schaijk, Reek en Zeeland en wordt ontsloten door de A50, die ten westen van de gemeente ligt. De twee belangrijkste aansluitingen op de A50 zijn de N324 (Rijksweg) en de Rondweg (aan de zijde van Uden).

De Rijksweg is de voornaamste aansluiting op de A50 voor Reek en Schaijk. De Rijksweg loopt langs beide kernen af en is geheel ingericht als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Reek is op de Rijksweg aangesloten via twee directe verbindingen, namelijk via de Schaijkseweg - Dorpenweg en de Monseigneur Borretstraat. Beide aansluitingen zijn vormgegeven middels een rotonde. De meest directe verbinding vanuit Schaijk op de Rijksweg is de Schutsboomstraat. Deze aansluiting is vormgegeven middels een kruispunt met verkeersregelinstantie (VRI). Ondanks dat de A50 vlak langs Schaijk ligt, is er geen directe aansluiting op deze rijksweg gerealiseerd. De noordelijke aansluiting van Schaijk loopt over de A50 door richting Herpen en Berghem.

Vanuit het noorden naar het zuiden loopt de N277, welke ten westen van Zeeland overgaat in de Bergmaas en vervolgens in de Rondweg. Richting het zuidoosten gaat de N277 verder richting de andere kernen in de regio. De Bergmaas en de N277 grenzen direct aan de komgrens van Zeeland. Alle aansluitingen vanuit Zeeland op de Bergmaas en de N277 (Peelweg) zijn vormgegeven middels een rotonde, met uitzondering van de koude oversteek Tweeherkenweg.



Alle provinciale wegen in de gemeente Landerd zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat op deze wegen een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer centraal staat. Op het kruispunt Schutsboomstraat – Rijksweg staat de doorstroming in de spitsperiodes onder druk. Op andere kruispunten is de doorstroming over het algemeen niet in gevaar.

Naast de provinciale wegen is ook de Bergmaas een gebiedsontsluitingsweg. Vanuit het centrum van Zeeland moet een relatief lange afstand via erftoegangswegen (Kerkstraat – Udenseweg) afgelegd worden, voordat deze gebiedsontsluitingsweg bereikt wordt. Een meer directe ontsluiting van de kern Zeeland naar de Bergmaas kan grote delen van de kern Zeeland ontlasten. Dit geldt met name voor de Kerkstraat en de Udenseweg.

De overige gemeentelijke wegen zijn allen aangewezen als erftoegangsweg. Bij deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h en buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/h. Inmiddels is een groot deel van de gemeentelijke wegen ook als zodanig ingericht, echter nog niet allemaal. Zo valt nog niet de gehele Kerkstraat in Zeeland binnen een 30 km/h-zone en geldt op de Udenseweg in Zeeland nog een maximumsnelheid van 50 km/h. Ook in de kernen Schaijk en Reek zijn nog (relatief kleine) weggedeelten met een maximumsnelheid van 50 km/h.

3.2.2. Openbaar vervoer

De kernen en delen van het buitengebied van Landerd zijn middels streekbussen verbonden met Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Deze streekbuslijnen sluiten aan op de treinstations in Oss, 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Eindhoven. De volgende streekbussen lopen door Reek, Schaijk en/of Zeeland:

- Lijn 99: van Nijmegen naar Uden via Nederasselt, Grave, Velp en Zeeland;
- Lijn 90: van Grave naar 's-Hertogenbosch via Velp, Reek, Schaijk, Heesch, Geffen, Nuland en Rosmalen;
- Lijn 96: van Zeeland naar Oss via Reek en Schaijk.

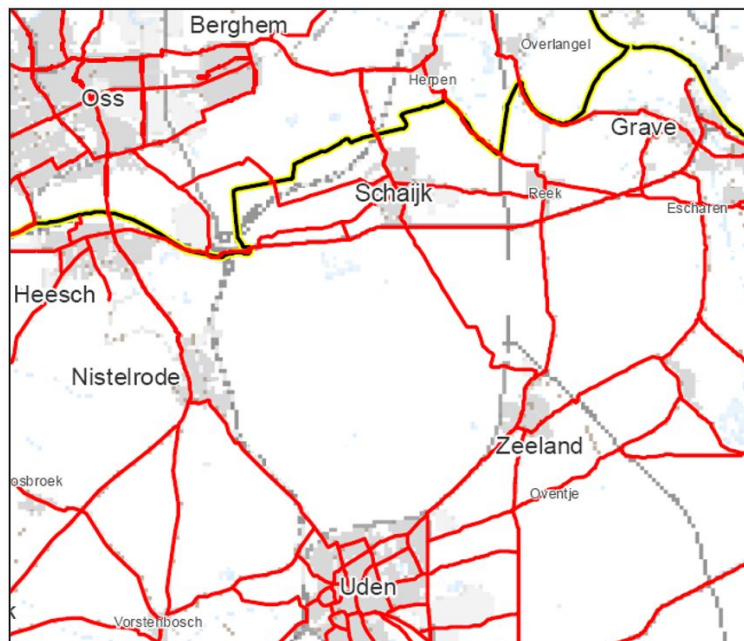
Vanuit Schaijk loopt er tevens een buurtbus (lijn 257) via Herpen en Berghem naar Oss.



De gemeente Landerd streeft naar ten minste één directe en volwaardige verbinding met één regionaal bus- of treinstation voor alle kernen. De aanwezige openbaar vervoerstations dienen te beschikken over een toegankelijke opstapplaats en voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen. Op dit moment is dat het geval.

3.2.3. Fietsverkeer

Volgens het Fietsplan van de provincie Noord-Brabant maken de kernen Reek, Schaijk en Zeeland deel uit van het regionaal fietsnetwerk van de provincie. Middels dit fietsnetwerk zijn directe verbindingen tussen de kernen Reek, Schaijk en Zeeland en de omliggende regio gegarandeerd. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede uit het regionaal fietsnetwerk weergegeven.



Het door de provincie Noord-Brabant aangewezen regionaal fietsnetwerk wordt in de gemeente Landerd nog niet op alle locaties volledig gefaciliteerd. Naast een direct fietsnetwerk dienen de verbindingen ook comfortabel en veilig te zijn. De fietsverbindingen dienen tevens, indien noodzakelijk, voorzien te zijn van specifieke voorzieningen zoals oversteekplaatsen. Daarnaast moeten in de dorpscentra voldoende goede en veilige stallingmogelijkheden aanwezig zijn ter stimulatie van het fietsgebruik bij centrumbezoek. De inspanningen ten behoeve van het fietsverkeer zijn nodig om meer mensen te stimuleren om de fiets te nemen in plaats van de auto.

3.3. Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen in de gemeente Landerd is de afgelopen jaren (van 2006 tot 2009) sterk afgenomen. Dit geldt overigens ook voor de jaren ervoor. Het aantal is in 2009 zelfs gehalveerd ten opzichte van 2006. De ontwikkeling van het aantal ongevallen met slachtoffers is minder duidelijk zichtbaar. Hoewel 2009 een aanzienlijk lager aantal ongevallen met slachtoffers laat zien dan in de jaren ervoor, fluctueert het aantal ongevallen. Er is niet met zekerheid te zeggen dat de dalende tendens na 2009 zich door zal zetten. De gemeente Landerd kent overigens geen black spots. Black spots zijn locaties waar in een periode van drie jaar vijf of meer ongevallen met letsel gebeurd zijn.

Jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS
2006	55	21	14	1	13	7	34
2007	51	20	11	0	11	9	31
2008	39	27	16	0	16	11	12
2009	27	14	7	1	6	7	13
	172	82	48	2	46	34	90

Relatief de meeste ongevallen in de gemeente Landerd vinden plaats op wegvakken en kruispunten van de provinciale wegen in de gemeente, en dan met name op de Rijksweg (N324). In de periode 2006-2010 hebben in totaal 36 ongevallen plaatsgevonden op de Rijksweg. In dezelfde periode vonden 20 ongevallen plaats op de Peelweg (N277). Op deze laatste weg is sprake van een sterke daling, hoofdzakelijk het gevolg van alle maatregelen die de afgelopen jaar genomen zijn (aanleg rotondes en parallelwegen).

In de periode 2006-2010 waren er zeven locaties waar drie of meer ongevallen hebben plaatsgevonden (met een maximum van vijf). Van deze locaties zijn er zes wegen buiten de bebouwde kom. Hierbij springen twee wegen er uit wat betreft het aantal ongevallen met slachtoffers: de Reekseweg en de Corridorweg. Op beide wegen zijn in een periode van vijf jaar 4 ongevallen gebeurd met slachtoffers. Dit betreffende wegen zijn inmiddels ingericht als 60 kmh-zone. Van de locaties met drie of meer ongevallen betreft één locatie een kruispunt, het kruispunt Akkerwinde - De Louwstraat – Waalstraat. Eén van de drie ongevallen op de locatie betreft een dodelijk ongeval.

Een volledig overzicht van de ongevallen is opgenomen als bijlage (bijlage B).

4. Aanpak knelpunten

4.1. Inleiding

Op het gebied van verkeer zijn diverse knelpunten geconstateerd en gemeld. In dit hoofdstuk worden deze knelpunten op hoofdlijnen beschreven en wordt aangegeven hoe deze knelpunten aangepakt kunnen worden.

4.2. Knelpunten

De knelpunten op het gebied van verkeer zijn enerzijds vastgesteld op basis van een analyse van de huidige verkeersstructuur en verkeersveiligheid en anderzijds op basis van klachten van bewoners en belangenorganisaties.

4.2.1. Verkeersstructuur

Hoewel de verkeersstructuur in de gemeente Landerd op hoofdlijnen op orde is, kunnen op sommige locaties nog verbeteringen plaatsvinden. Zo kan de aansluiting van de kern Schaijk op de Rijksweg via de Schutsboomstraat verbeterd worden. Daarnaast vormt de ontsluiting van de kern Zeeland op de Bergmaas in zuidelijke richting een knelpunt. Dit komt met name tot uiting op de Udenseweg waar in de ochtendspits zowel veel langzaam verkeer (schoolgaande jeugd) als gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van dezelfde weg.

Bij de analyse van de huidige situatie is verder geconstateerd dat nog niet alle erftoegangswegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht zijn. Op sommige erftoegangswegen is bijvoorbeeld de maximumsnelheid nog niet overeenkomstig de functie of is de voorrang geregeld.

4.2.2. Verkeersveiligheid

Hoewel de gemeente op gemeentelijke wegen weinig gevaarlijke locaties kent, blijven inspanningen nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren. De meeste inspanningen zijn nodig op de Rijksweg. Hoewel de gemeente geen wegbeheerder is en dus de medewerking nodig heeft van de provincie, is het wel van belang prioriteit te geven aan de aanpak van de verkeersonveiligheid op deze weg.

4.2.3. Klachten

In 2011 zijn klachten van bewoners over verkeerssituaties verzameld. Deze klachten hebben veelal te maken met locaties die als onveilig ervaren worden. Alle klachten zijn ter plaatse beoordeeld. Alle binnengekomen klachten zijn opgenomen in de bijgevoegde knelpuntenlijst (zie bijlage C).

Naast de klachten zoals binnengekomen bij de inventarisatie, zijn ook regelmatig klachten ontvangen over een hoge parkeerdruk bij de winkels in het centrum van het Zeeland. Deze klachten doen zich niet voor in de kernen Schaijk en Reek.

4.3. Aanpak

De aanpak van de knelpunten richt zich primair op drie aspecten, waarbij het samenspel tussen deze aspecten tezamen er voor moeten zorgen dat de gemeente Landerd verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar is en zal blijven. Het betreft de aspecten:

- Fysieke inrichting en onderhoud
- Educatie en voorlichting
- Handhaving

Een belangrijk uitgangspunt bij het aanpakken van alle knelpunten is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen gemeente en bewoners. Samen zullen de knelpunten aangepakt moeten worden, de gemeente kan dat niet alleen. Veel knelpunten hebben namelijk te maken met het niet naleven van de verkeersregels. Hier hebben de bewoners zelf een belangrijke rol in: ze zijn immers zelf ook weggebruiker.

4.3.1. Fysieke inrichting en onderhoud

De gemeente heeft als wegbeheerder de taak om te zorgen dat de infrastructuur op orde is. De weggebruikers moeten veilig en zonder voor veel overlast te zorgen voor de omgeving gebruik kunnen maken van deze infrastructuur. Bij nieuwbouwlocaties kan dit vanaf het begin goed ingevuld worden. Hiertoe is het wel van belang dat de verkeersaspecten vanaf de initiatieffase volwaardig meegenomen worden in een project. Bij reconstructies kunnen knelpunten op het gebied van verkeer eveneens structureel aangepakt worden. Hierbij moet er voor gezorgd worden dat de inrichting van de weg zodanig is dat het gewenste verkeersgedrag automatisch ontstaat. Alleen op de locaties waar zich daadwerkelijk gevaarlijke situaties voordoen, zullen maatregelen getroffen moeten worden.

Bij de inrichting van de wegen zijn de wegcategorie (erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg) en de bijbehorende richtlijnen van Duurzaam Veilig leidend. Dit betekent dat de wegen conform de richtlijnen ingericht dienen te zijn. Voor de gemeente Landerd houdt dit in dat:

1. op alle resterende erftoegangswegen waar nog een maximumsnelheid van 50 km/h geldt, deze snelheid teruggebracht moet worden naar 30 km/h;
2. alle voorrangssituaties in 30 kmh-zones opgeheven moeten worden (onder voorwaarde dat dit veilig kan gebeuren); het betreft zowel de voorrang op kruispunten als de voorrang bij wegver-smallingen;
3. alle markering op gebiedsontsluitingswegen overeenkomstig de EHK aangebracht moet worden;
4. de kruispunten op de gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur uitgevoerd worden als rotonde (dan wel gesaneerd worden als het gaat om koude oversteken) en dat voor het langzaam verkeer parallelvoorzieningen aangebracht worden;
5. het aantal verkeersborden en markeringen op erftoegangswegen tot een minimum beperkt moet worden (sanering verkeersborden en -tekens).

Speciale aandacht bij de aanpak van verkeersonveilige locaties is nodig bij de scholen. Rondom de scholen komen veel kwetsbare verkeersdeelnemers samen en is vaak sprake van een grote verkeersdrukte. Uitgangspunten bij de aanpak van schoolomgevingen zijn:

1. prioriteit voor het langzaam verkeer boven het autoverkeer;
2. het halen en brengen van kinderen faciliteren nabij school, omdat een te grote afstand zorgt voor ongewenst gedrag;
3. zorgen voor veilige loop- en fietsroutes;
4. geen overdaad aan bebording en markering, maar juist terughoudend zijn.

Voor het parkeren geldt dat uitgangspunten en kaders vastgesteld moeten worden op basis waarvan objectief vastgesteld kan worden op sprake is van een parkeerprobleem. Vervolgens kunnen doelgericht maatregelen genomen worden om de parkeersituatie te verbeteren.

4.3.2. Educatie en voorlichting

De gemeente Landerd besteedt reeds veel aandacht aan verkeerseducatie op basisscholen. De gemeente ondersteunt het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL), een aanpak waarbij verkeerseducatie een structureel onderdeel uitmaakt van het onderwijs. Gezien het feit dat leerlingen op basisscholen een

kwetsbare groep vormen en dat deze groep nog 'iets geleerd kan worden', is een voortzetting van het BVL op de basisscholen belangrijk.

In de toekomst zal de aandacht voor educatie en voorlichting verder toenemen. Veel wegen zijn al ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren, valt daar vaak niet veel winst meer te behalen. De provincie Noord-Brabant gaat zich bij het nieuwe verkeersbeleid – waarbij een streven van nul slachtoffers het nieuwe uitgangspunt wordt – richten op specifieke doelgroepen. Hierbij zal educatie en voorlichting een belangrijke plaats innemen. De doelgroepen zijn de risicogroepen fietsers, jonge bestuurders en ouderen.

4.3.3. Handhaving

Naast de fysieke inrichting en educatie zal handhaving nodig blijven om mensen te stimuleren zich aan de verkeersregels te houden. De beschikbare capaciteit bij de politie is daarvoor echter veelal beperkt. Dit betekent dat de aandacht wat betreft handhaving specifiek gericht moet worden op locaties waar sprake van verkeersonveiligheid als gevolg van hoge snelheden. Door het periodiek houden van controles met een laser en staande-houdingen, kan invloed uitgeoefend worden op het gedrag.

4.4. Knelpunten

Als bijlage C is een lijst opgenomen met alle knelpunten die geconstateerd en/of gemeld zijn. Bij ieder knelpunt is aangegeven of het noodzakelijk is om maatregelen te treffen, en zo ja, welke maatregelen het betreft.

Bijlage A Inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig

Aanpassing 2023:

Deze bijlage komt te vervallen. De inrichtingseisen waarnaar wordt verwezen zijn verouderd. Voor de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig wordt verwezen naar de ASVV 2021 en alle andere gerelateerde artikelen van het CROW en het SPV.

Bijlage B Ongevallenanalyse

Algemeen

In dit overzicht worden de verkeersongevallen binnen de gemeente Landerd beschreven over de jaren 2006-2010. Hierbij dient opgemerkt te worden dat vanaf 2010 een andere manier van registratie plaatsvindt. Hierdoor worden minder ongevallen geregistreerd. Vanaf 2010 worden enkel procesverbaalwaardige ongevallen en meldkamerongevallen geregistreerd. Voor 2010 werden ook ongevallen die geregistreerd stonden bij verzekeraars meegenomen in de ongevallenanalyse. De ongevallenanalyse is uitgevoerd met het programma ViaStatOnline.

Ongevallen totaal

Onderstaande tabel (tabel 1) geeft een overzicht van alle ongevallen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010. Hierin zijn ook de ongevallen opgenomen die plaats hebben gevonden op provinciale- en rijkswegen binnen de gemeente Landerd.

Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	55	21	14	1	13	7	34
2007	51	20	11	0	11	9	31
2008	39	27	16	0	16	11	12
2009	27	14	7	1	6	7	13
2010	18	6	2	0	2	4	12
Totaal	190	88	50	2	48	38	102

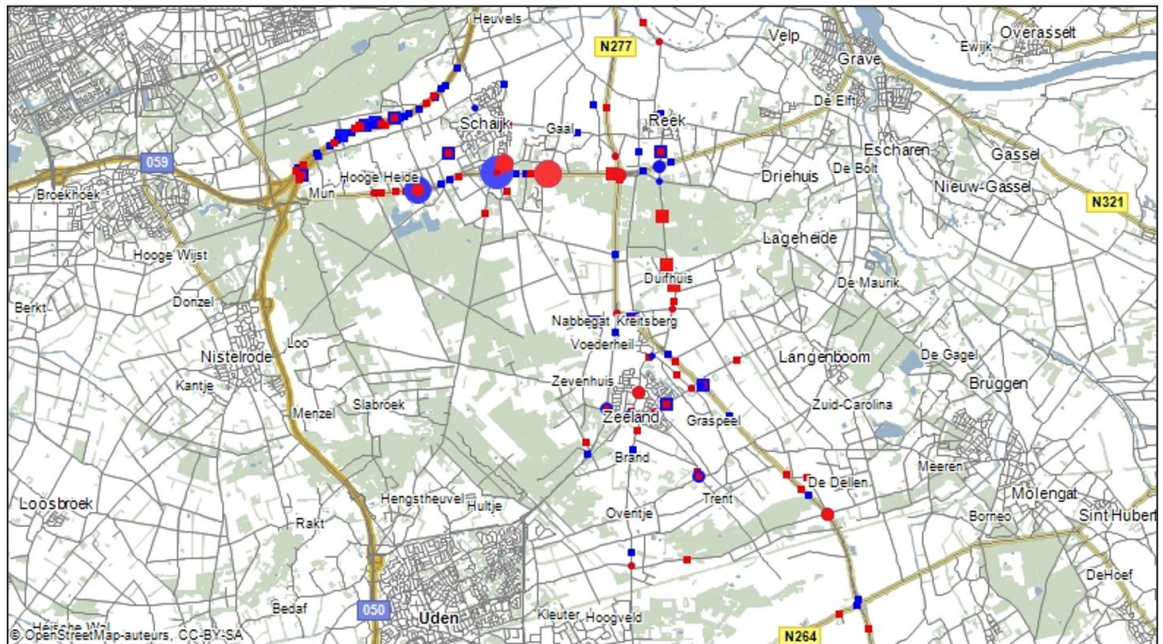
Tabel 1: Ongevallen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010

Tabel 2 geeft een overzicht van de ongevallen in de periode 2006 – 2010 uitgesplitst naar wegbeheerder binnen de gemeente Landerd.

Jaar	Gemeente			Provincie			Rijk		
	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen
2006	26	10	16	18	9	9	11	2	9
2007	16	7	9	19	8	11	16	5	11
2008	21	17	4	13	7	6	5	3	2
2009	14	6	8	10	6	4	3	2	1
2010	11	3	8	3	2	1	4	1	3
Totaal	88	43	45	63	32	31	39	13	26

Tabel 2: Ongevallen binnen gemeente Landerd uitgesplitst naar wegbeheerder in de periode 2006 – 2010

Op de volgende afbeelding (afbeelding 1) zijn alle ongevallen in de periode 2006 – 2010 binnen de gemeente Landerd weergegeven. Dit zijn dus ongevallen op zowel gemeentelijke-, provinciale- als rijkswegen.



Afbeelding 1: Ongevallen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010

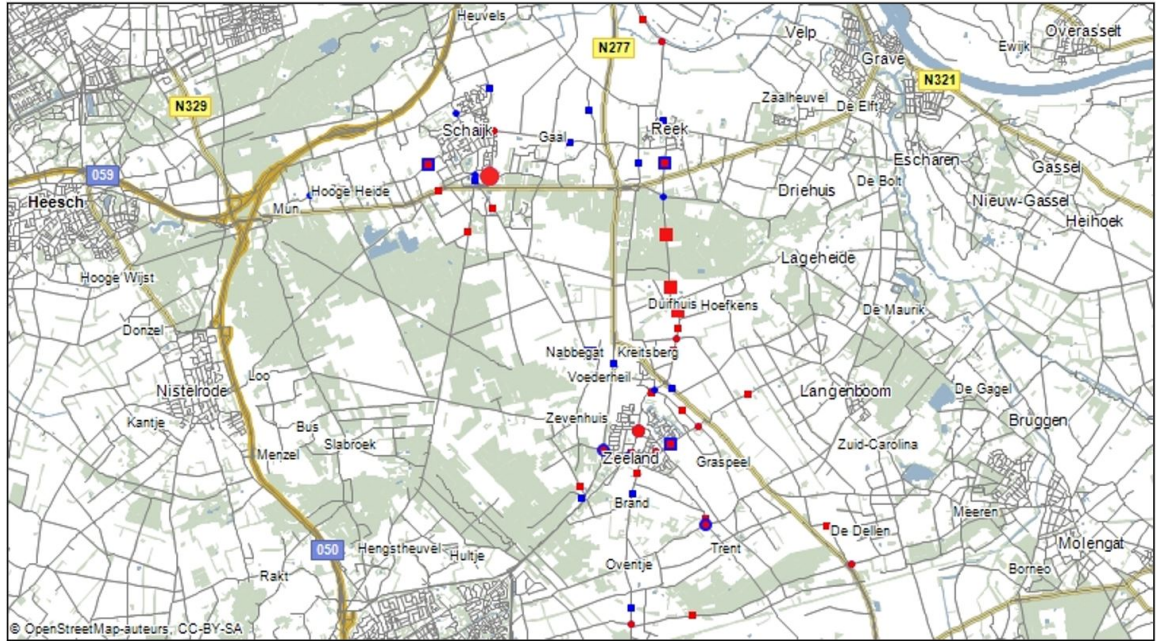
Gemeentelijke wegen

De tabel op de volgende pagina (tabel 3) geeft een overzicht van alle ongevallen op gemeentelijke wegen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010. De ongevallen op provinciale en rijkswegen zijn niet in de tabel opgenomen.

Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	26	10	6	0	6	4	16
2007	16	7	5	0	5	2	9
2008	21	17	11	0	11	6	4
2009	14	6	3	1	2	3	8
2010	11	3	1	0	1	2	8
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 3: Ongevallen op gemeentelijke wegen Landerd in de periode 2006 – 2010

Op de volgende afbeelding (afbeelding 2) zijn alle ongevallen op gemeentelijke wegen in de periode 2006 – 2010 binnen de gemeente Landerd weergegeven. Hierbij zijn dus ongevallen op zowel provinciale als rijkswegen weggelaten.



Afbeelding 2: Ongevallen op gemeentelijke wegen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010

Tabel 4 geeft een overzicht van de straatnamen waarop alle ongevallen op gemeentelijke wegen in de periode 2006 – 2010 hebben plaatsgevonden.

Straatnaam	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Boekelsedijk	5	0	0	0	0	0	5
Reekseweg	5	4	3	0	3	1	1
Corridorweg	4	4	4	0	4	0	0
Langenboomseweg	4	2	1	0	1	1	2
Akkerwinde, De Louwstraat, Waalstraat	3	3	1	1	0	2	0
Schaijkseweg	3	1	1	0	1	0	2
Zeelandsedreef	3	1	1	0	1	0	2
Bergmaas	2	0	0	0	0	0	2
Bergmaas, Tweehekkenweg	2	1	0	0	0	1	1
Brand	2	1	1	0	1	0	1
Hoefslag, Kerkstraat	2	1	0	0	0	1	1
Kerkstraat	2	2	2	0	2	0	0
Kerkstraat, Puttelaar	2	0	0	0	0	0	2
Kerkstraat, Schoolstraat	2	2	1	0	1	1	0
Korte Dijk, Trentsedijk, Verbindingsweg	2	1	1	0	1	0	1
Millsebaan	2	1	1	0	1	0	1
Monseigneur Borretstraat	2	1	0	0	0	1	1
Munpad	2	1	0	0	0	1	1
Oude Maasdijk	2	2	1	0	1	1	0
Witte Dellen	2	1	1	0	1	0	1
't Oliemeulen	1	0	0	0	0	0	1
Akkerwinde, Pastoor van Winkelstraat	1	1	0	0	0	1	0

Bernestraat, Koekampweg, Munstraat	1	0	0	0	0	0	1
Boekelsedijk, Patersweg	1	1	0	0	0	1	0
Bosweg	1	0	0	0	0	0	1
Burg van Rijckevorselstr, Pastoor van Winkelstraat	1	1	0	0	0	1	0
Corridorweg, Dennenlaan, Smitsweg	1	0	0	0	0	0	1
Damaststraat, Linnenstraat	1	1	0	0	0	1	0
De Louwstraat, Hoekstraat, Schutsboomstraat	1	0	0	0	0	0	1
De Steeg, Oude Maasdijk	1	1	1	0	1	0	0
Duifhuisstraat	1	0	0	0	0	0	1
Graspeel	1	0	0	0	0	0	1
Graspeel, Kleine Graspeel, Langenboomseweg	1	1	0	0	0	1	0
Haagstraat	1	0	0	0	0	0	1
Heihorst, Kreitsberg, Reekseweg	1	1	0	0	0	1	0
Heijtmorgen	1	0	0	0	0	0	1
Kleine Graspeel	1	1	1	0	1	0	0
Kleingaalseweg	1	1	0	0	0	1	0
Korte Dijk	1	1	1	0	1	0	0
Logtschedijk	1	0	0	0	0	0	1
Molengraaf, Runstraat	1	0	0	0	0	0	1
Molenstraat	1	0	0	0	0	0	1
Noordhoek	1	0	0	0	0	0	1
Peelweg, Witte Dellen	1	1	1	0	1	0	0
Rijksweg	1	1	1	0	1	0	0
Rijksweg, Rustvenseweg	1	0	0	0	0	0	1
Runstraat	1	0	0	0	0	0	1
Schajkseweg, Zevenhuis	1	0	0	0	0	0	1
Schutsboomstraat	1	0	0	0	0	0	1
Smitsweg	1	0	0	0	0	0	1
Straatsven	1	1	1	0	1	0	0
Udensedreef	1	1	1	0	1	0	0
Vensteeg	1	0	0	0	0	0	1
Waterstraat	1	0	0	0	0	0	1
Zeelandsedijk	1	0	0	0	0	0	1
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 4: Ongevallen per straatnaam in de periode 2006-2010

De tabellen 5 t/m 11 geven meer informatie over de ongevallen die geregistreerd zijn.

Jaar	Werkdag			Weekenddag		
	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS ongevallen
2006	20	9	11	6	1	5
2007	9	6	3	7	1	6
2008	16	14	2	5	3	2
2009	12	5	7	2	1	1
2010	8	3	5	3	0	3

Totaal	65	37	28	23	6	17
---------------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	-----------

Tabel 5: Ongevallen naar werk- en weekenddag in de periode 2006-2010

Weersgesteldheid	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006							
Droog	21	7	4	0	4	3	14
Regen	3	2	1	0	1	1	1
Regen + Harde windstoten	1	1	1	0	1	0	0
Sneeuw/Hagel	1	0	0	0	0	0	1
2007							
Droog	10	4	3	0	3	1	6
Regen	6	3	2	0	2	1	3
2008							
Droog	18	15	11	0	11	4	3
Regen	2	1	0	0	0	1	1
Onbekend	1	1	0	0	0	1	0
2009							
Droog	12	6	3	1	2	3	6
Regen	2	0	0	0	0	0	2
2010							
Droog	8	3	1	0	1	2	5
Regen	3	0	0	0	0	0	3
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 6: Ongevallen naar weersomstandigheden in de periode 2006-2010

Toedracht	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Overige toedrachten	35	17	11	0	11	6	18
Voorrang/doorgang	23	14	6	1	5	8	9
Plaats op de weg/bocht	19	6	4	0	4	2	13
Afstand bewaren	4	2	2	0	2	0	2
Oversteken	3	2	1	0	1	1	1
Toestand weg/voertuig	3	1	1	0	1	0	2
Inhalen	1	1	1	0	1	0	0
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 7: Ongevallen naar toedracht in de periode 2006-2010

Botspartners	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Snelverkeer / Overig	35	16	13	0	13	3	19
Snelverkeer / Snelverkeer	31	13	6	0	6	7	18
Snelverkeer / Langzaam verkeer	19	12	6	1	5	6	7

Langzaam verkeer / Langzaam verkeer	2	1	0	0	0	1	1
Snelverkeer eenzijdig	1	1	1	0	1	0	0
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 8: Ongevallen naar botspartners in de periode 2006-2010

Aard	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Vast voorwerp	31	14	12	0	12	2	17
Flank	26	13	6	1	5	7	13
Frontaal	16	6	2	0	2	4	10
Kop/staart	9	5	2	0	2	3	4
Dier	2	1	0	0	0	1	1
Voetganger	1	1	1	0	1	0	0
Geparkeerd voertuig	1	1	1	0	1	0	0
Los voorwerp	1	1	1	0	1	0	0
Eenzijdig	1	1	1	0	1	0	0
Totaal	88	43	26	1	25	17	45

Tabel 9: Ongevallen naar aard in de periode 2006-2010

Alcohol	Totaal bestuurders	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
Geen alcohol	95	29	17
Wel alcohol, geen artikel 8	4	4	1
Artikel 8 WVV geconstateerd	6	3	3
Onbekend	38	16	8
Totaal	143	52	29

Tabel 10: ongevallen uitgedrukt in bestuurders met alcoholgebruik in de periode 2006-2010

Leeftijd	Totaal bestuurders	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
0 t/m 3 jaar	0	0	0
4 t/m 11 jaar	1	1	0
12 t/m 15 jaar	6	4	3
16 t/m 17 jaar	6	2	0
18 t/m 24 jaar	35	12	7
25 t/m 59 jaar	80	29	15
60 jaar en ouder	12	4	4
Niet gevraagd	0	0	0
Niet van toepassing	0	0	0
Onbekend	3	0	0
Totaal	143	52	29

Tabel 11: ongevallen uitgedrukt in bestuurders, uitgesplitst naar leeftijdsgroep (2006-2010)

Provinciale wegen

Onderstaande tabel (tabel 12) geeft een overzicht van alle ongevallen op provinciale wegen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010. De ongevallen op gemeentelijke en rijkswegen zijn niet in de tabel opgenomen.

Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	18	9	6	1	5	3	9
2007	19	8	5	0	5	3	11
2008	13	7	4	0	4	3	6
2009	10	6	4	0	4	2	4
2010	3	2	1	0	1	1	1
Totaal	63	32	20	1	19	12	31

Tabel 12: Ongevallen op provinciale wegen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010

Op afbeelding 3 zijn alle ongevallen op provinciale wegen in de periode 2006 – 2010 binnen de gemeente Landerd weergegeven. Hierbij zijn dus ongevallen op zowel gemeentelijke als rijkswegen weggelaten.



Afbeelding 3: Ongevallen op provinciale wegen binnen de gemeente Landerd in de periode 2006 – 2010

Tabel 13 geeft een overzicht van de straatnamen waarop alle ongevallen op provinciale wegen in de periode 2006 – 2010 hebben plaatsgevonden.

Straatnaam	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Rijksweg	17	8	7	0	7	1	9
Peelweg	13	6	4	0	4	2	7
Rijksweg, Schutsboomstraat	6	2	0	0	0	2	4
Busstraat, Reinoldstraat, Rijksweg	4	2	2	0	2	0	2
Heibloemstraat, Rijksweg, Scheisestraat	4	4	3	0	3	1	0
Millsebaan, Peelweg	4	2	0	0	0	2	2
Dorpenweg	3	2	1	0	1	1	1
Dorpenweg, Rijksweg	2	2	0	0	0	2	0
Monseigneur Borretstraat, Rijksweg	2	0	0	0	0	0	2
Volkelseweg	2	1	0	0	0	1	1

Dorpenweg, Grootgaalseweg, Koperstraat	1	1	1	1	0	0	0
Dorpenweg, Peelweg	1	1	1	0	1	0	0
Langenboomseweg, Peelweg	1	0	0	0	0	0	1
Palmstraat, Rijksweg	1	1	1	0	1	0	0
Peelweg, Volkelseweg	1	0	0	0	0	0	1
Reekseweg	1	0	0	0	0	0	1
Totaal	63	32	20	1	19	12	31

Tabel 13: Ongevallen per straatnaam in de periode 2006-2010

Bijlage C Knelpuntenlijst

OVERZICHT VERKEERSKNELPUNTEN BEHOOREND BIJ VERKEERSNOTITIE LANDERD 2012

Gebied	Locatie	Verzoek/klacht	Doer	Reactie	Maatregel	Prio
Algemeen		Evaluatie 60 en 30 km/u gebieden, incl. overgangen 60 - 50 - 30	Gem	Richtlijnen duurzaam veilig volgen	Aanbrengen poortconstructies	A
Algemeen		Maximumsnelheid niet overeenkomstig wegcategorie	Gem	Maximumsnelheid conform wegcategorie	Aanpassen maximumsnelheid en inrichting	A
Algemeen		Vooraanregelingen in verblijfsgebieden	Gem	Richtlijnen duurzaam veilig volgen	Opheffen vooraanregelingen	A
Algemeen		Overbodige bebording en markering zorgt voor onduidelijkheid	Gem	Alleen minimaal noodzakelijke bebording en markering plaatsen	Scheren overbodige bebording en markering	A
Algemeen		Snelheidscontrole	Gem	Naast inrichting en educatie belangrijke zijer	Afstraken maken met politie	A
Algemeen		Veiligheid schoolomgeving	VVL	Vaststellen uitgangspunten veilige schoolomgeving	Maatwerk per school	A
Algemeen	Schulsboomstraat	Veilige aansluiting Schulsboomstraat N324	Gem	Noodzaak en prioriteit duidelijk, afstemming provincie	Maatregel nader uitwerken	D
Algemeen	N324	Duurzaam veilige inrichting N324, m.n. aansluitpunten	Gem	Plannen van provincie zijn primair leidend	nader uit te werken	D
Algemeen	Bergmaas	(Edro) Directe aansluiting vanuit centrum Zeeland op Bergmaas	Gem	Plan opstellen als visie wordt onderschreven	nader uit te werken	A
Reek						
Reek	Mgr. Suystraat	Aanpassing zebrapad Mgr. Suystraat	VVL	Straat inrichten conform Duurzaam Veilig en uitgangspunten schoolomgeving	Wordt meegenomen met reconstructie Mgr. Suystraat	C
Reek	Mgr. Suystraat	Kiss en Ride strook kindermis Reek	VVL	Schadend parkeren en halsverboden	Parkeersituatie opnieuw bezien	C
Reek	Mgr. Suystraat	Verkeerssituatie Mgr. Suystraat thv school	Bewoner	Straat inrichten conform Duurzaam Veilig en uitgangspunten schoolomgeving	Wordt meegenomen met reconstructie Mgr. Suystraat	C
Reek	Maasdijk	Flitsstop Ravenstein-Reek (Maasdijk)	VVL	Markering en vooraanregelingen niet conform duurzaam veilig	Markering en vooraanregelingen i.o.m. buurgemeenten	C
Reek	Maasdijk	Oude Maasdijk	Bewoner	Markering en vooraanregelingen niet conform duurzaam veilig	Markering en vooraanregelingen i.o.m. buurgemeenten	C
Reek	Maasdijk	Sloopverkeer en (on)duidelijke snelheidsaanduidingen Oude Maasdijk	Bewoner	Markering en vooraanregelingen niet conform duurzaam veilig	Markering en vooraanregelingen i.o.m. buurgemeenten	C
Reek	Mgr. Borrestraat	Onoverzichtelijke situatie Mgr. Borrestraat / Brouwershof	VVL	Molenaarstraat is duurzaam veilig ingericht / ongewenste aansluiting N325	Geen	D
Reek	Mgr. Borrestraat	Te hoge snelheid Mgr. Borrestraat	JGR	Mgr. Borrestraat is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Reek	Mgr. Borrestraat	Knik thv verkeersluik Mgr. Borrestraat	Bewoner	Mgr. Borrestraat is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Reek	Mgr. Borrestraat	Onoverzichtelijke situatie Mgr. Borrestraat / Brouwershof	Bewoner	Mgr. Borrestraat is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Reek	Molenaarstraat	Sloopverkeer o.a. door buidel kindervus	VVL	Molenaarstraat is duurzaam veilig ingericht / ongewenste aansluiting N325	Maatregelen in kader van planstudie N324	D
Reek	Molenaarstraat	Onoverzichtelijk S-bocht Molenaarstraat richting de molen	Bewoner	Mgr. Borrestraat is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Reek	Nieuwe Heilmorgen	Hoge heg gangpad voormalige Wis-Giele Kruisgebouw	Bewoner	Uitzicht is onvoldoende beperkt	Aanrichting/venj obv de APV niet meer mogelijk, pad omleggen	
Reek	Hoge Weg	Bemiddeling Hoge Weg wordt parageerd	Bewoner	Verkeersborden zijn duidelijk	Geen	
Reek	Schalkjkestraat	Onoverzichtelijke overstek Langstraat / Molenaarstraat	Bewoner	Bij aangepast ridedrag is uitzicht voldoende / voorrang is geregeld	Geen	
Reek	Heilstraat	Het opdraaien vanaf de Heilstraat naar de Dorpenweg	Bewoner	Opdraaien Dorpenweg is niet toegestaan	Onstiefhoud barmen	
Reek	Heilstraat	Belemmering van de Heilstraat	Bewoner	Bemmen in dichte staat	Geen	
Reek	Brouwershof	Hoge heg Brouwershof / De Scheanen	Bewoner	Bij aangepast ridedrag is uitzicht voldoende	Geen	
Reek	Corridorweg	Snelheid Corridorweg (60km te langzaam)	Bewoner	Corridorweg is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Reek	Rozelaan	Onoverzichtelijke situatie Rozelaan	Bewoner	Bij aangepast ridedrag is uitzicht voldoende	Geen	
Reek/Schalkjke		Flitsstop Reek-Schalkjke	VVL	Vrijliggende fietsovergangen aanwezig	Geen	
Schalkjke						
Schalkjke	Centrum	Toegankelijkheid minder valide / kindervagens centrum Schalkjke	Bewoner	Toegankelijk voor ieder	Kleinchalige aanpassingen / uitgangspunt bij reconstructie	
Schalkjke	Akkerwinde	Ontsluiting Akkerwinde-Schulsboomstraat	Bewoner	Functie en inrichting overeenkomstig Duurzaam Veilig	Herinrichting aansluiting als onderdeel plan Akkerwinde	B
Schalkjke	Akkerwinde	Bouwwerker Akkerwinde	Bewoner	Bouwwerker vanuit Reek wordt reeds verzeien	Geen	
Schalkjke	Akkerwinde	Verkeerssituatie Akkerwinde, Pastor van Winkelstraat	JGR	Inrichting is conform Duurzaam Veilig	Geen	
Schalkjke	De Louwstraat	Snelheid (Korte) Louwstraat	Bewoner	Maximumsnelheid bepalen	Inrichting in overeenstemming met functie brengen	B
Schalkjke	De Louwstraat	Snelheid De Louwstraat / Korte Louwstraat	Bewoner	Maximumsnelheid bepalen	Inrichting in overeenstemming met functie brengen	B
Schalkjke	Bossestraat	Oversteking Den Omgang	VVL	Situatie is aangepast	Geen	
Schalkjke	Molenaarstraat	Verkeerssituatie Molenaarstraat-Hoekstraat-Molenaarstraat	VVL	Bij aangepast ridedrag is uitzicht voldoende / schijnveiligheid	Geen	
Schalkjke	Molenaarstraat	Snelheid Molenaarstraat	Bewoner	Snelheid is hoog	Aanvullende maatregelen	A
Schalkjke	Wingerd	Stoepverbod Wingerd 34	Bewoner	Aanpak overstek zwak verkeer	Afstraken maken met besrijf	A
Schalkjke	Runstraat	Inhaalverbod Runstraat	Bewoner	Geen noodzaak voor stopverbod	Geen	
Schalkjke	Runstraat	Vooraanregwing Zusterstraat / Runstraat	Bewoner	Vooraanregwing is duidelijk	Geen	
Schalkjke	Runstraat	Zichtbaarheid moet voldoende zijn, zonder extra borden	Bewoner	Zichtbaarheid moet voldoende zijn, zonder extra borden	Zichtbaarheid verbeteren	
Schalkjke	Runstraat	Verschiit snelheidsaanduiding Runstraat / Heinekevel	Bewoner	Snelheidsaanduiding duidelijk markeren	Aanbrengen poortconstructie	A
Schalkjke	Veenbies N324	Hoge heg Veenbies Molengraaf	Gem	Hanchering duurzaam veilig inrichten	Geen	
Schalkjke	Rijksweg N324	Rijksweg N324 / Schulsboomstraat en Zeelandsedraaf (rotonde)	Gem	Aanpak verkeersveiligheid en doostroming noodzakelijk	Maatregelen in kader van planstudie N324	D
Schalkjke	Pastor van Winkelstraat	Onoverzichtelijkheid T-splijting Past. Van Winkelstraat / Akkerwinde	Bewoner	Bij aangepast ridedrag is uitzicht voldoende	Geen	
Schalkjke	Pastor van Winkelstraat	T-splijting Louwstraat / Past. Van Winkelstraat	Bewoner	Vooraanregwing is duidelijk	Geen	
Schalkjke	Jullianstraat	Stoeproue en snelheid Jullianstraat	Bewoner	Jullianstraat is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Schalkjke	Europaplein	Bushalte Europaplein en sloopverkeer	Bewoner	Europaplein is duurzaam veilig ingericht	Geen	
Schalkjke	Olielemulen	Snelheid en verkeersremmende maatregelen Olielemulen	Bewoner	Weginrichting conform Duurzaam Veilig	Geen	
Zeeland						
Zeeland	Hoefslag	Snelheid / binnenbocht wordt met grote snelheid over pomptation genomen	VVL	Ongeveert gedrag	Geen	
Zeeland	Vlaaroot	Verzoek verplaatsing verkeersluik Vlaaroot	Bewoner	Voorafslag geen aanpassingen gewenst	Geen	
Zeeland	Kerkstraat	Hof van Spelant	Gemeente	Opstellen plan	Concept plan is gereed en wordt besproken	B
Zeeland	Kerkstraat	Toegankelijkheid OV haltes	Gemeente	Inrichting volgens richtlijn	Opstellen plan voor uitvoering in 2012	B
Zeeland	Kerkstraat	De Morgen	Gemeente	Geen negatieve effecten op omgeving	Opstellen verkeersstudie	B
Zeeland	Kerkstraat	Repelakker	Gemeente	Definitieve aansluiting conform Duurzaam Veilig	Aanpassen kruispunt	B
Zeeland	Kerkstraat	Parkeren Kerkstraat	Gemeente	Hoog parkeerlocatie enaren	Monitoren parkeersituatie	B
Zeeland	Bergmaas	Markering en kerf lankstation	Gemeente	Aanpassen markering	Aanpassen markering	A
Zeeland	Brand	Verkeersveiligheid fietsers	Bewoner	Bepalen wegvoering	Conform wegvoering inrichten / alterlevverhoing	A
Zeeland	Brand	Rotonde afsijden door fietsers	Politie	Rotonde is conform richtlijnen ingericht / gedrag	Geen	
Zeeland	Trentsedijk	Sloopverkeer vliegbaas via Trentsedijk en Spoorweg	Bewoner	Wegen zijn duurzaam veilig ingericht	Liftoeven tellen; verwachting: geen maatregelen	
Zeeland	Kerkstraat	Ontsluiting Repelakker	Bewoner	Aansluiting conform duurzaam veilig inrichten	Aanpassen aansluiting (na realisatie wijk)	B
Zeeland	Brand	Situatie Brand-Korte Dijk	JGR	Doorsteek is aangebracht	Uitgevoerd	
Zeeland	Kerkstraat	T-splijting Melkpad-Kerkstraat	JGR	Vooraanregwing duidelijk	Geen	
Zeeland	Zevenhuis	Vooraanregwing Zevenhuis-Strakken - uitgang Heilsche Tip	Bewoner	Vooraanregwing duidelijk	Geen	
Zeeland	Licarsweg	Flitsvoeringssstrook (pamankoskanbakker)	Bewoner	Flitsers zijn niet te sluren	Geen	
Zeeland	Kilidonsplein	Zebrapad van Kilidonsplein / Tweehelkenweg en snelheid	Bewoner	Oversteking wordt aangepast	Aanbrengen plateau met zebrapad	B
Zeeland	Kerkstraat	Belasting Kerkstraat in relatie tot het Kindcentrum	Bewoner	Wordt meegenomen in verkeersstudie Kindcentrum	Opstellen verkeersstudie	B
Zeeland	Bergmaas	Oversteking Bergmaas / Tweehelkenweg (rotonde)	Bewoner	Geen volwaardige aansluiting gewenst / verbeteren veiligheid fietsers	Aanbrengen OFOS	B
Zeeland	Laagveld	Eénrichtingsweg en snelheid Laagveld	Bewoner	Verkeersborden zijn duidelijk	Geen	
Zeeland	Verbindingsweg	Vooraanregwing Verbindingsweg / Graspel	Bewoner	Afwijking van richtlijnen vanwege vrijliggend fietspad	Geen	
Zeeland	Vooderheul	Schone bocht Vooderheul thv Van Tienen	Bewoner	Verkeerssituatie is duidelijk	Geen	
Zeeland	Kerkstraat	Snelheid Kerkstraat en voortangsituatie mn thv Repelakker	Bewoner	Aansluiting conform duurzaam veilig inrichten	Aanpassen aansluiting (na realisatie wijk)	B
Zeeland	Kerkstraat	Flitsvoeringssstrook rotonde Kerkstraat thv van Boekel	Bewoner	Afgevoert	Geen	
Zeeland	Puffelaar	Rotonde Puffelaar / Viersloot	Bewoner	Rotonde is conform richtlijnen ingericht / gedrag	Geen	
Zeeland	Kerkstraat	Borden brigadiers Kerkstraat	VVL	Afhankelijk van inzet brigadiers	Afhankelijk van inzet brigadiers	

Verklaring van de in kolom prio gegeven score

A	Hoogste prioriteit: directe opnamen in uitvoeringsplanning komende jaren
B	Uitvoering gereiseerd aan andere project of plan, waarin ook het budget voor uitvoering in is opgenomen
C	Uitvoering reeds voorzien en ook dekking voorzien
D	Nadere afstemming met andere wegbeheerder (provincie)

Bijlage Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Uden 2015 – 2030 Mobiliteitsvisie

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 mobiliteits thema 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 Odi- liapeel 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 auto-gebruik, 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, fietskluisen, 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 looprouthenetwerk, waarbij de trottoirs en oversteken veilig zijn vormgegeven, is gewenst.

Ambities

- Toegankelijke infrastructuur en openbare voorzieningen voor voetgangers en mindervaliden (geen belemmeringen, (eezijdige) geleidenstroken, op- en afritten, vlak liggende, stroeve 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.

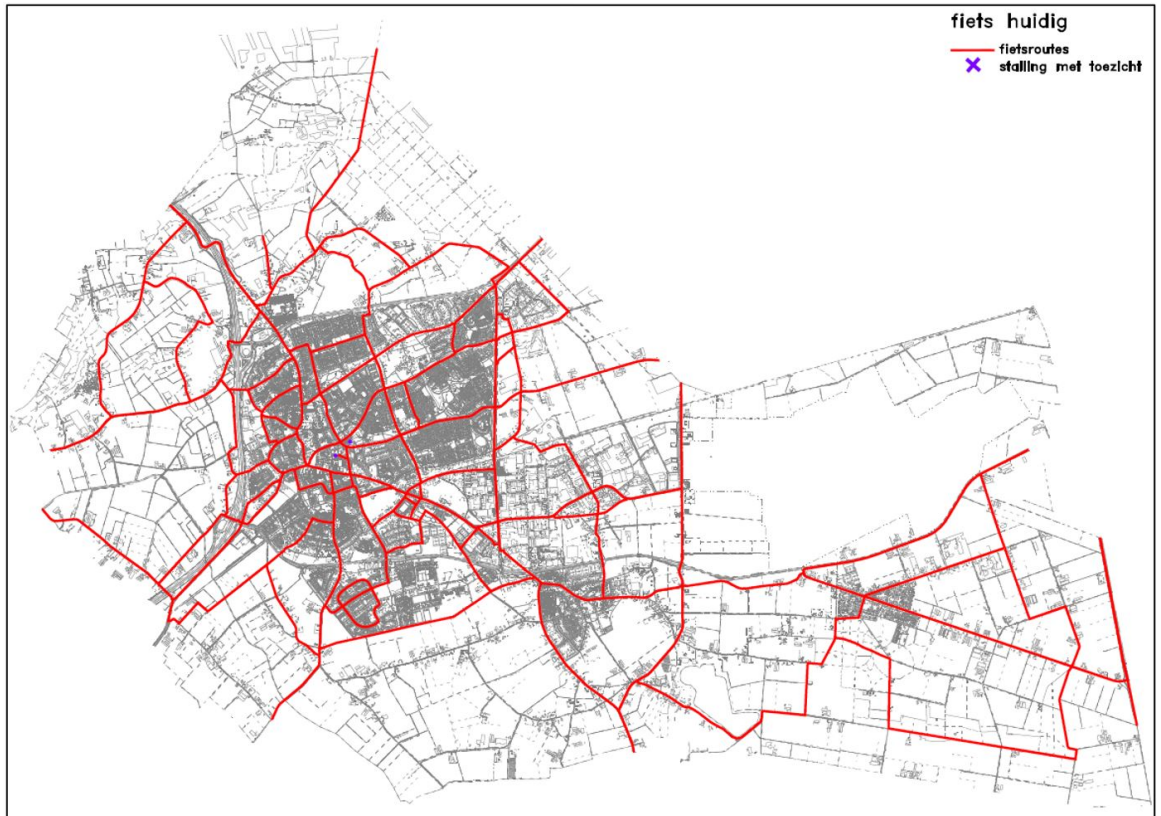
Ook richting en in recreatiegebieden zal een opwaardering van de fietsvoorzieningen plaatsvinden. De gemeente Uden beschikt over aantrekkelijke recreatiegebieden zoals de gebieden rond Bedaf, Hemelrijk en Maashorst. Deze gebieden trekken een groot aantal fietsers. De verbindingswegen richting en soms 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 autoluw 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: Netwerkaart 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 netwerkaart 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 netwerkaart 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 netwerkaart 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;
- Hoevenseweg -> centrum;
- President Kennedylaan;
- Industrielaan;
- Hoevenseweg, Heinsbergenstraat.

Tevens is in de toekomst situatie 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.

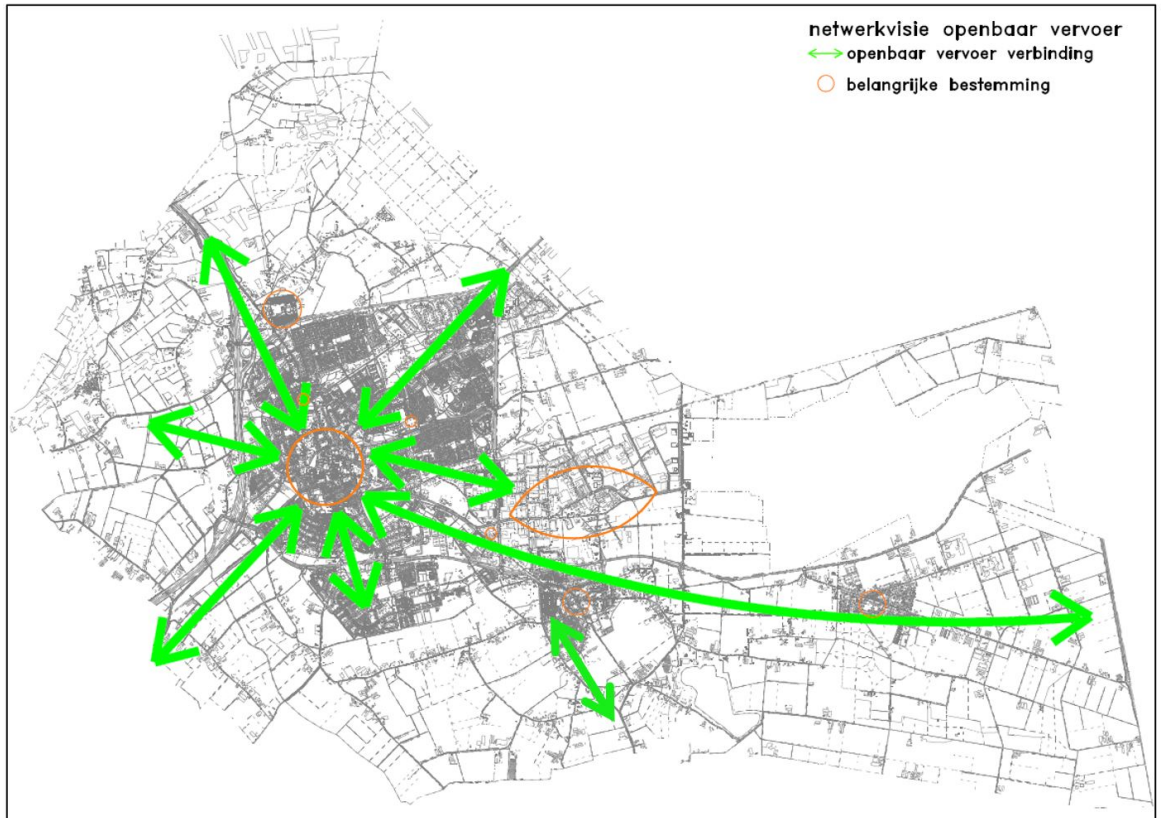


Figuur 5.1: Netwerkaart openbaar vervoer huidige situatie

Uit de netwerkaart 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).



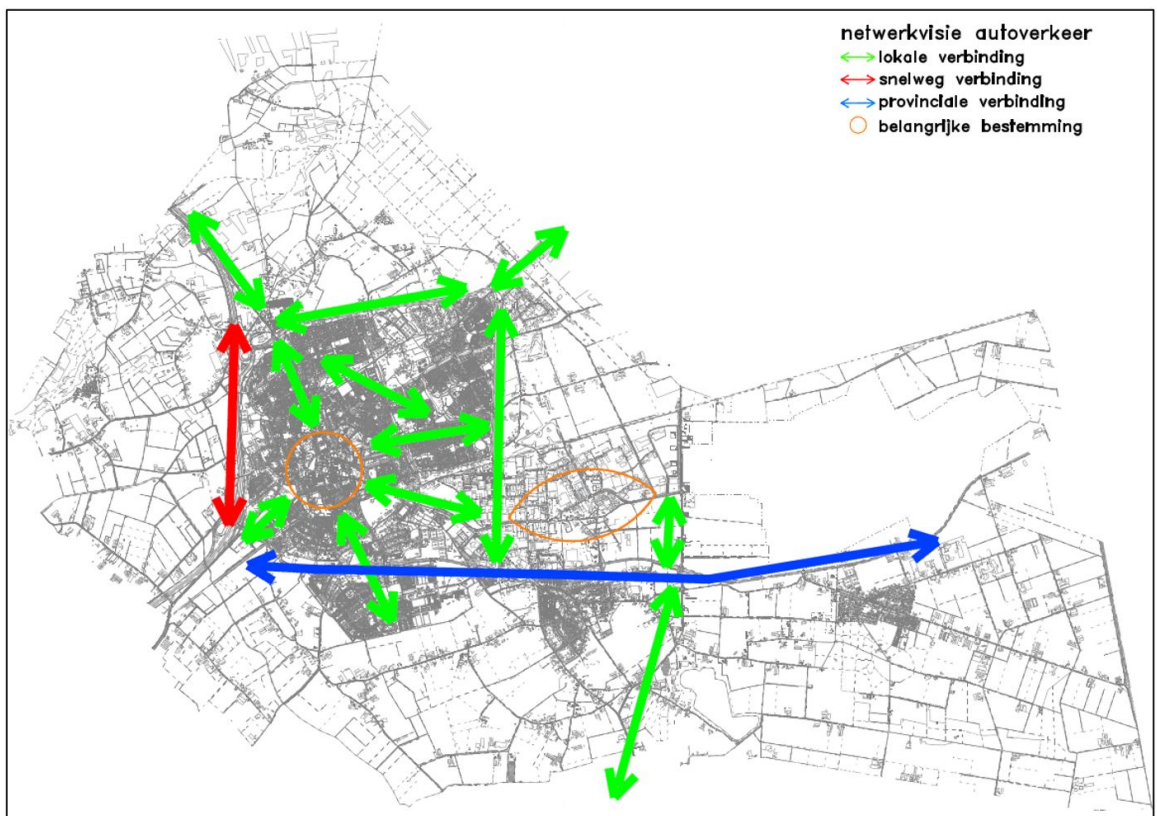
Figuur 6.1: Netwerkaart autoverkeer huidige situatie

De netwerkaart autoverkeer 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 Zeelandsdijk 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.

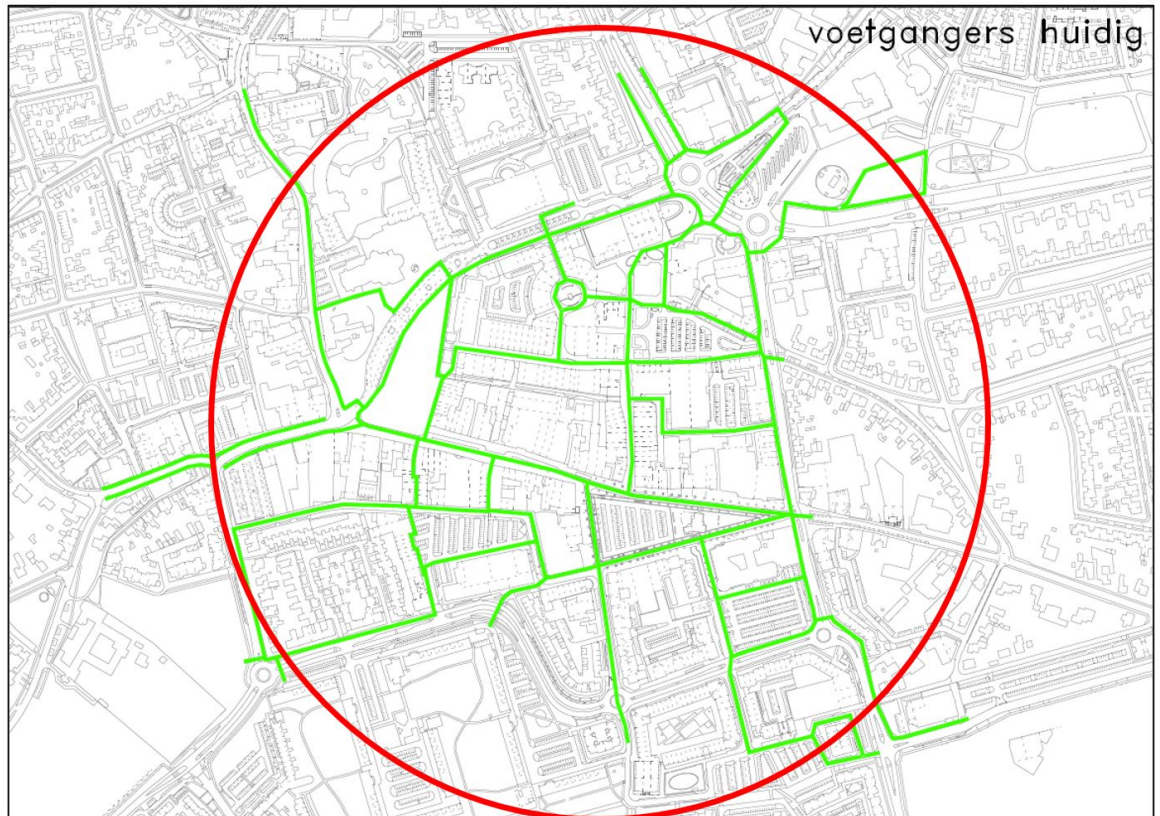
3.4.1. Visie voetgangers

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

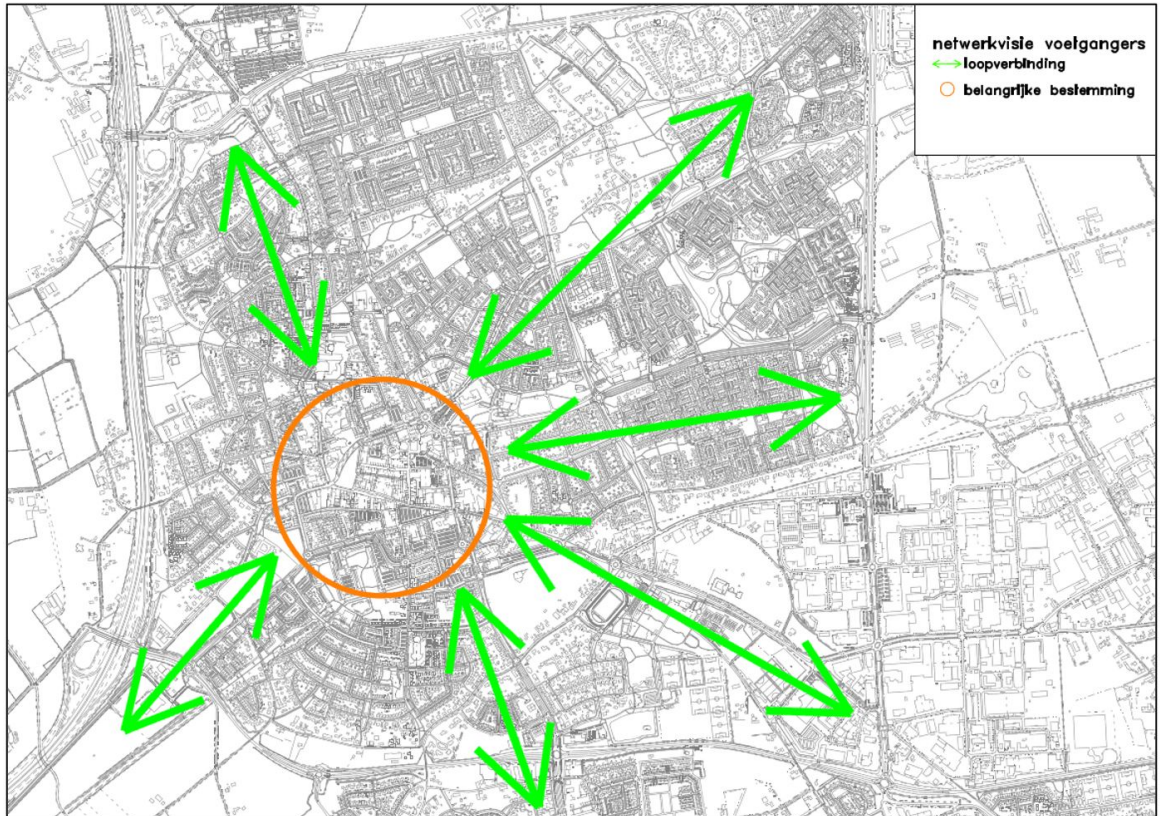
Onderstaande kaart laat het voetgangersnetwerk van het centrum van de gemeente Uden zien. Er is voor gekozen om enkel het netwerk in het centrum weer te geven ondanks dat er in de hele gemeente trottoirs liggen en mensen zich te voet voortbewegen. Het centrum is namelijk het drukste en belangrijkste 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 wegversmalingen 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: Netwerkaart landbouwverkeer huidige situatie

De netwerkaart 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.

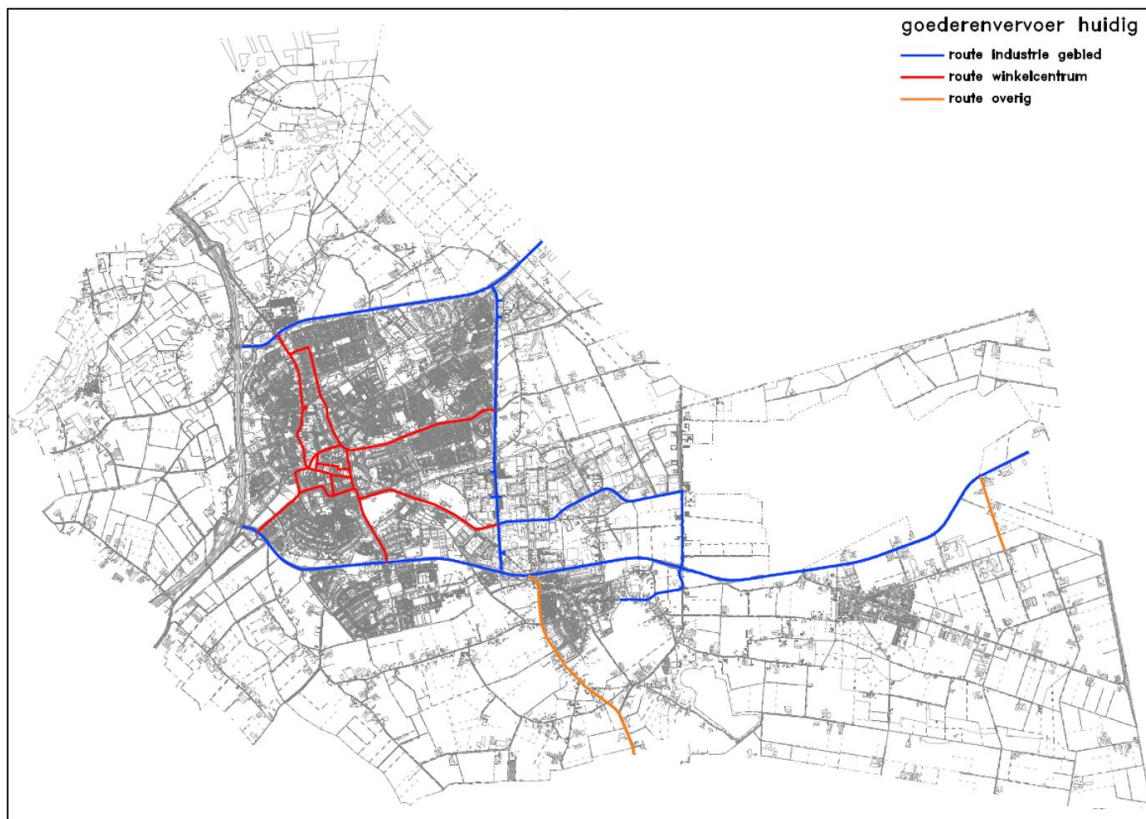
3.6.1. Visie goederenvervoer

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.

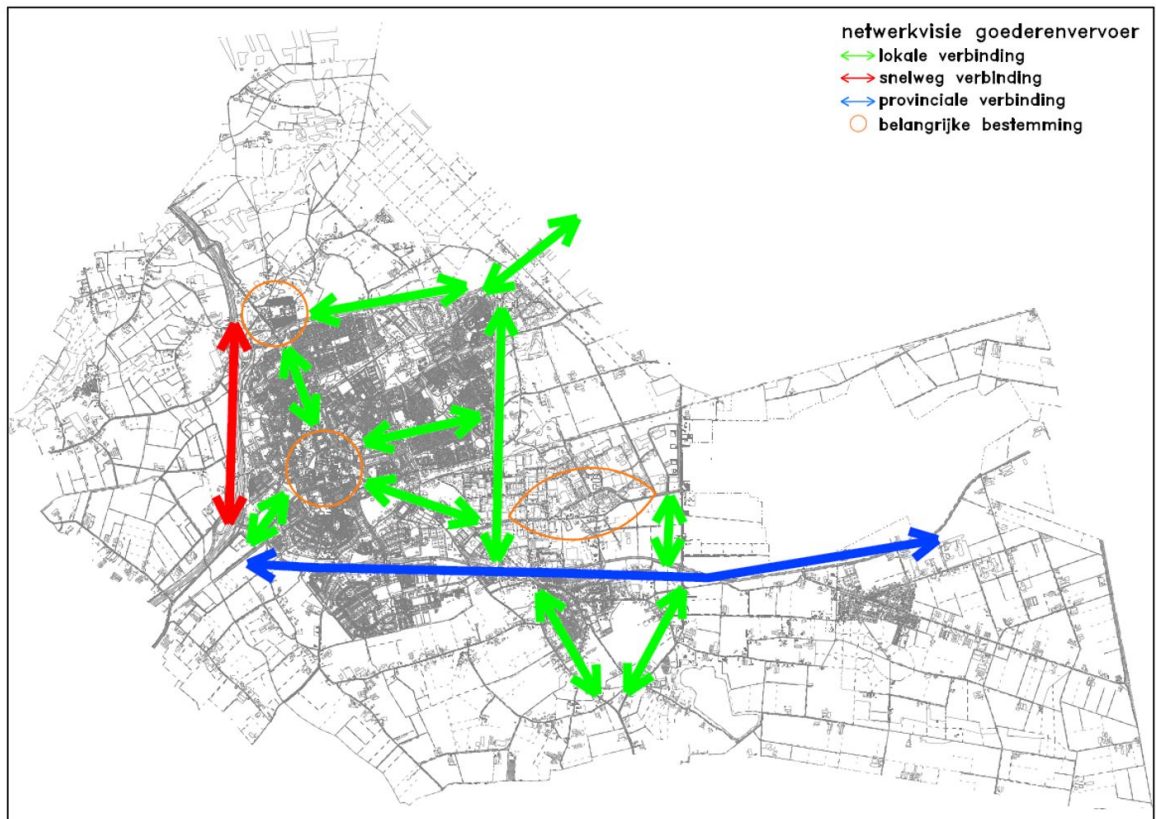
3.6.2. Netwerk goederenvervoer

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

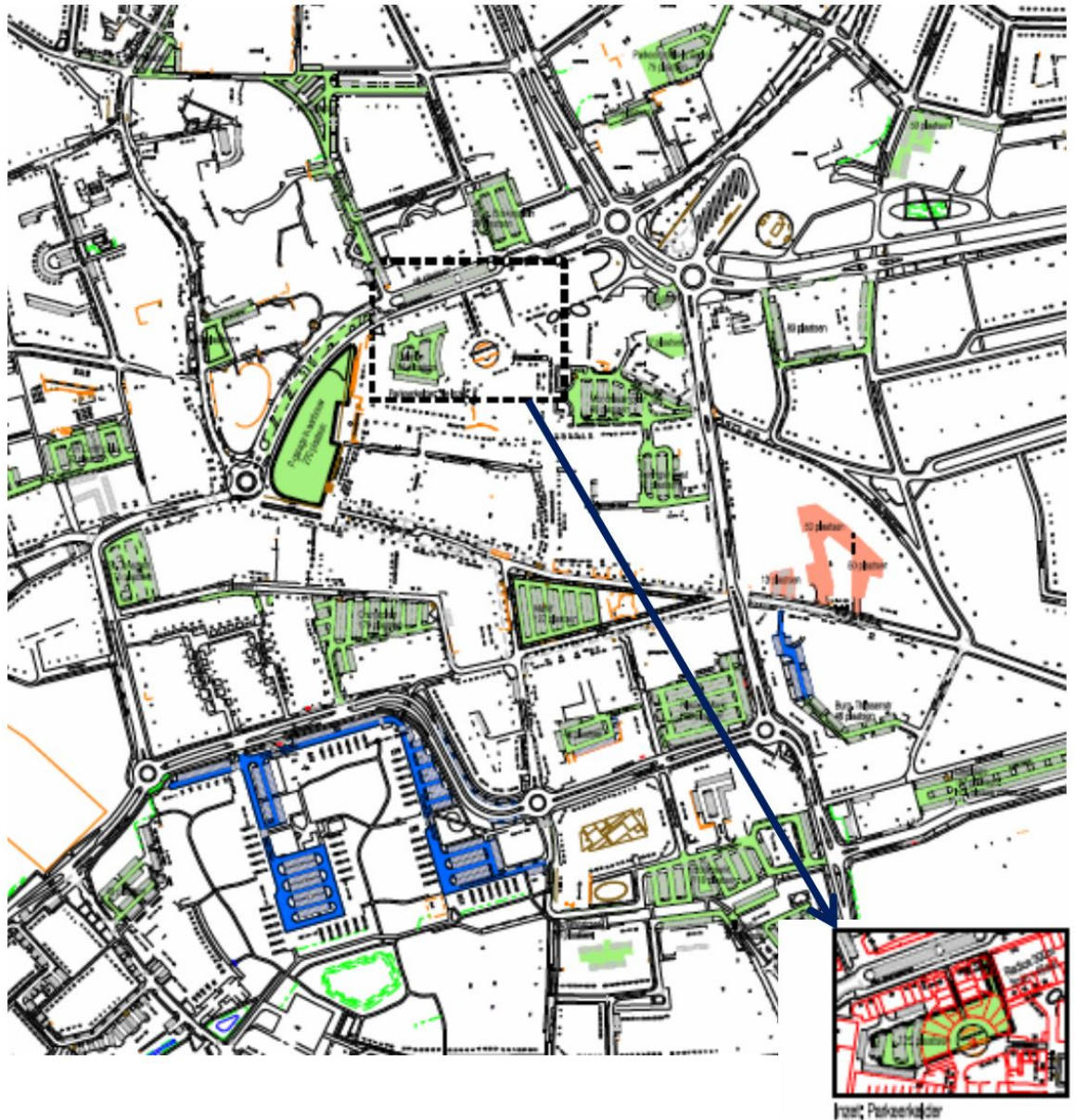
Sinds de realisatie van de A50 is een industrieterrein nabij een afslag van de snelweg echter een meer aantrekkelijke locatie dan waar de bedrijventerreinen nu liggen. De belangrijkste reden hiervoor is de bereikbaarheid. Op dit moment bereikt het vrachtverkeer richting de bedrijventerreinen via de Lippstadt-singel de bedrijven. Omdat in de toekomst de Lippstadt-singel 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 (parkeerverwijssystem) 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 centumparkeren 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 hoofd fietsroutes 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.

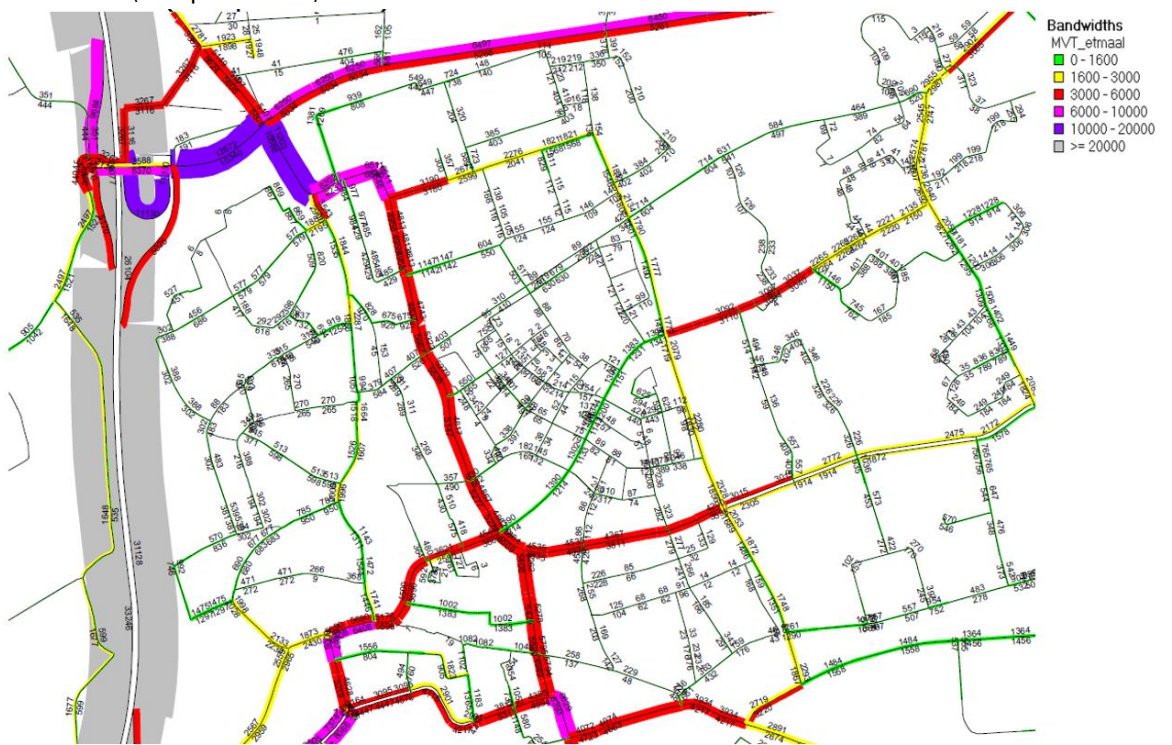
Bijlage 1: Verkeerssituatie gemotoriseerd verkeer 2030 volgens regionaal verkeersmodel



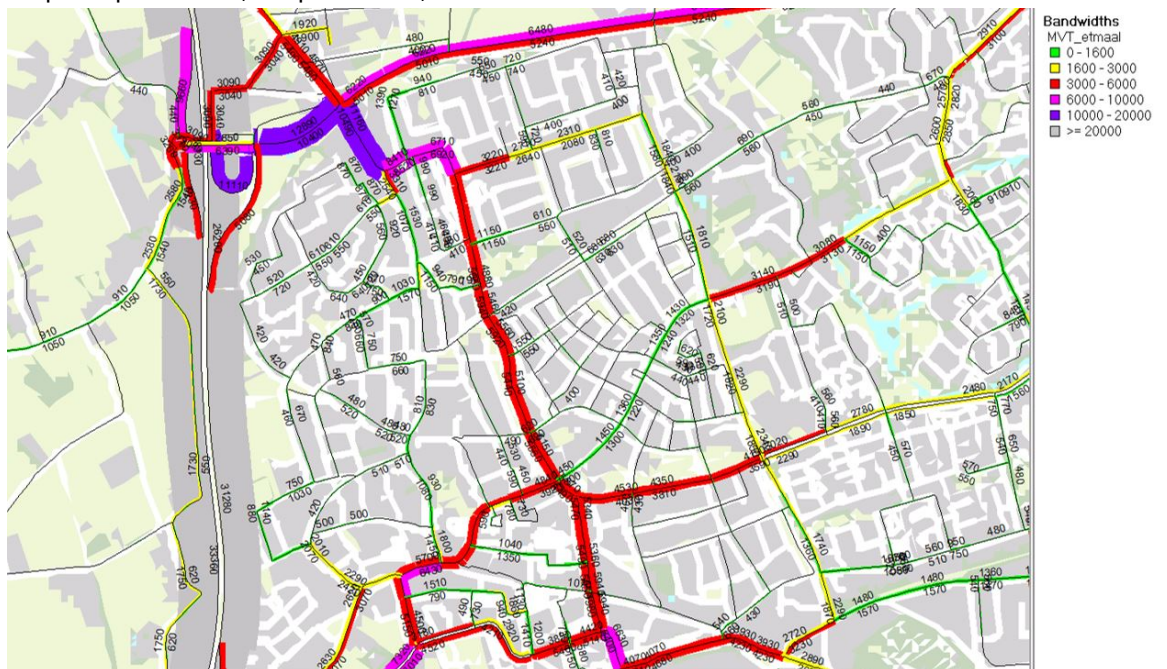
Bijlage 2: Modelberekening regionaal verkeersmodel

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.