

Visie duurzame bereikbaarheid Centrum Uden

Inspiratiebundel mogelijke ontwikkelrichtingen



Visie duurzame bereikbaarheid Centrum Uden

Inspiratiebundel mogelijke ontwikkelrichtingen

Definitieve versie

8 januari 2021

Opdrachtgever

Gemeente Uden

Projectteam

Ralf Francissen (gemeente Uden)

Stijn Altena (Sweco)

Ernst Malipaard (Sweco)

Aanleiding

Toekomstvisie Centrum Uden

De gemeente Uden werkt aan de Toekomstvisie Centrum Uden voor 2030. Voor die visie zijn vijf strategische uitgangspunten geformuleerd:

1. Economisch vitaal centrum
2. Groen centrum
3. Levendig centrum/beleving
4. Toegankelijk centrum
5. Herkenbaar en onderscheidend centrum

Strategische Uitgangspunten Centrumvisie Uden (2019)

"Wij zetten in op een toekomst-bestendig en bruisend centrum, waar het goed wonen, werken, ondernemen en toeven is en dat het verzorgingsgebied van de regio blijft. Door het in gang zetten van een accentverschuiving van een place to buy naar een place to be en een place to need."



Leeswijzer

Het vierde uitgangspunt vanuit de Strategische Uitgangspunten Centrumvisie Uden gaat specifiek over bereikbaarheid. Hoe toegankelijk is het centrum van Uden voor al haar gebruikers? Maar ook de andere uitgangspunten raken aan bereikbaarheid. Er is daarom behoefte aan een overzicht van mogelijke keuzes die te maken zijn voor de bereikbaarheid van Centrum Uden. Deze inspiratiebundel biedt, zoals de naam al zegt, inspiratie voor het maken van keuzes over een duurzaam bereikbaar centrumgebied.

Allereerst wordt Uden op regionale schaal in kaart gebracht. Dan wordt ingegaan op de afbakening, de functie en het verzorgingsgebied van het centrum van Uden. Daarna volgt een beschouwing over de relatie tussen parkeren en het economisch functioneren van winkelcentra. Vervolgens wordt het onderwerp duurzame bereikbaarheid besproken: waarom is het relevant en wat zijn de opgaven?

Daarna komen we aan bij het hoofdonderdeel van dit visiedocument: de ontwikkelrichtingen voor duurzame bereikbaarheid van Uden Centrum. Per mobiliteitsthema wordt geschetst welke ontwikkelrichtingen er zijn, passend bij de verschillende ambitieniveaus.

De vijf mobiliteitsthema's die centraal staan zijn:

1. Actieve mobiliteit: lopen en fietsen
2. Openbaar vervoer
3. Deelmobiliteit en hubs
4. Auto en parkeren
5. Elektrisch vervoer

Vertrekpunt

Regionale ambities en ontwikkelingen

De regio Noordoost-Brabant heeft een document opgesteld waarin de regionale mobiliteitsopgaven worden benoemd. Door in te blijven zetten op de 4V-strategie (voorkomen, verkorten, veranderen, verschonen) moet de mobiliteit in de regio verduurzaamt worden.

Binnen het Brabantse programma Fiets zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

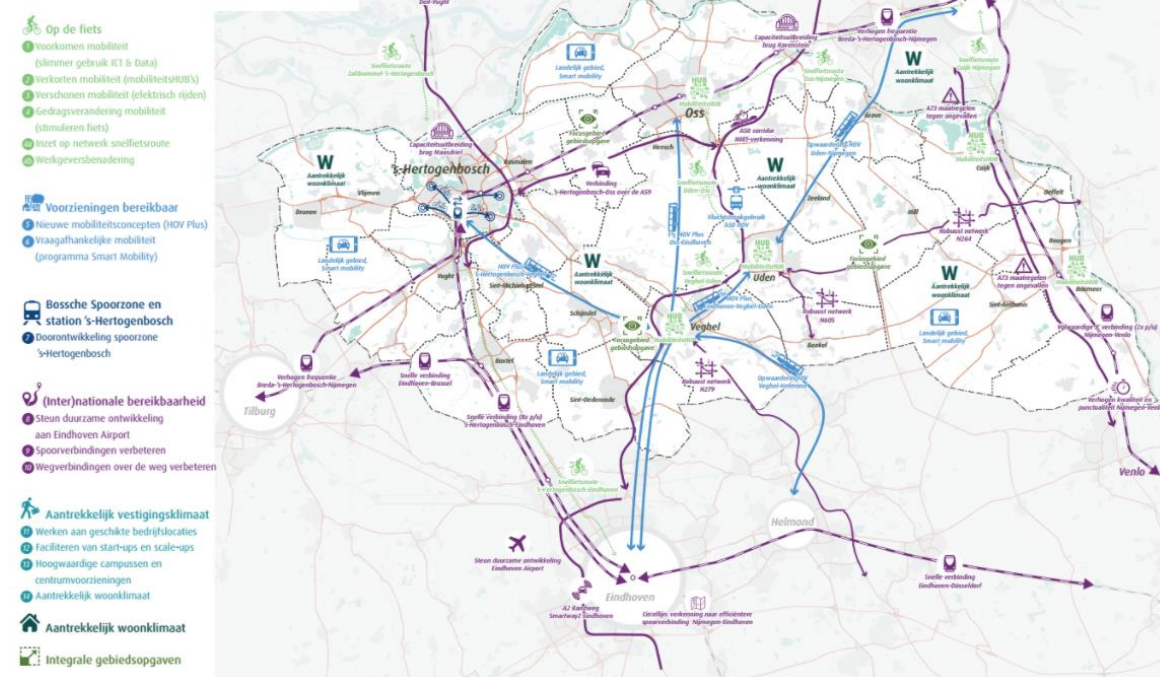
- het realiseren van een optimaal snelfietsroutenetwerk, met aansluiting op het regionale (snel)fietsnetwerk;
- het stimuleren van fietsen (verleiden van automobilisten);
- marketing van het gebruik van de fiets en routes.

Uden in regionaal perspectief

Uden wordt gezien als een van de belangrijke middelgrote kernen in de regio met een bovengemiddeld verzorgingsgebied. Voor Uden ligt de focus op het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Tevens wordt op regionale schaal gekeken naar Uden als mogelijke locatie voor een mobiliteitshub op de corridor Nijmegen-Eindhoven.

Samen voor een veerkrachtig Brabant

slim, gezond en duurzaam
Versterking van de aantrekkingskracht,
bereikbaarheid en vestigingsklimaat



Visuele weergave van de Uitvoeringsagenda Noordoost-Brabant
(bron: Regio Noordoost-Brabant)

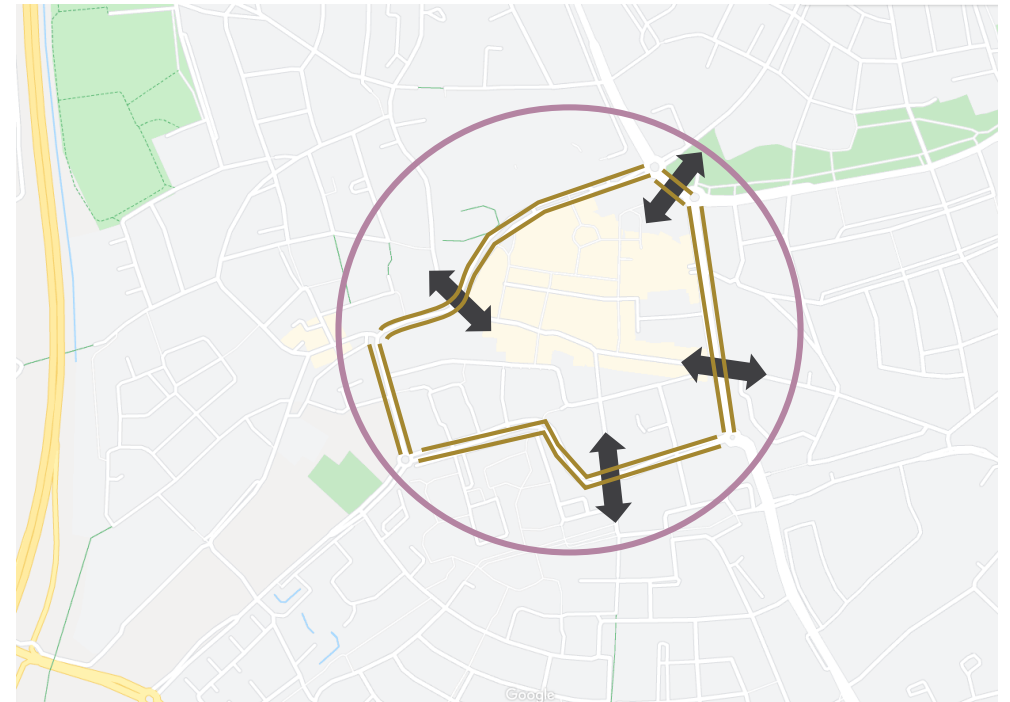
Uden Centrum

Afbakening Uden Centrum

Het centrum van Uden is het gebied dat wordt omringd door de Kastanjeweg, Koopmanstraat, Wilhelminastraat, Birgittinessenstraat, Sint Janstraat en Pastoor Spieringsstraat. In deze inspiratiebundel worden echter ook relevante locaties net buiten het centrumgebied meegenomen, zoals het busstation en de parkeergelegenheden op de Botermarkt en de Meester van Coothstraat.

Dominante infrastructuur rondom het centrum

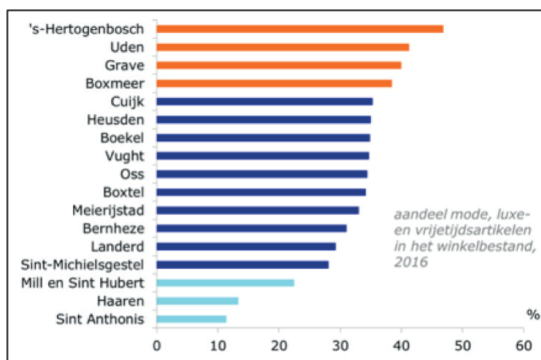
De hierboven genoemde straten vormen de afbakening van het centrum en dienen als toegangswegen tot het centrum. Tegelijkertijd vormen deze een fysieke barrière voor mensen die te voet en met de fiets het centrum in willen (zie afbeelding hieronder).



Verzorgingsgebied Uden Centrum

Regionaal verzorgingsgebied

Uden heeft een relatief groot centrum voor de bevolkingsomvang van de gemeente. Er is een bovengemiddeld groot winkelaanbod. Het aandeel van winkels in de mode, luxe- en vrijetijdsartikelen is vrij groot. Door de omvang, branchering en gemiddelde winkelomvang heeft Uden meer een profiel van een ‘winkelkern’ dan van een ‘boodschappencentrum’.



Aandeel mode, luxe- en vrijetijdsartikelen in winkelbestand, 2016
(bron: Prestatieonderzoek gemeente Uden, 2018)

De samenstelling van het winkelbestand zorgt voor een sterke aantrekkingskracht op bezoekers van buiten de gemeente. Het centrum heeft hierdoor een groot verzorgingsgebied: veel mensen uit omliggende kernen komen naar Uden om te winkelen. Uden wordt dus gezien als een regionaal winkelcentrum.

Gemeente	Afstand	Plaats	Afstand
Veghel	8 km	Mill	15 km
Zeeland	7 km	Boekel	9 km
Boekel	9 km	Nistelrode	7 km

Aandachtspunten

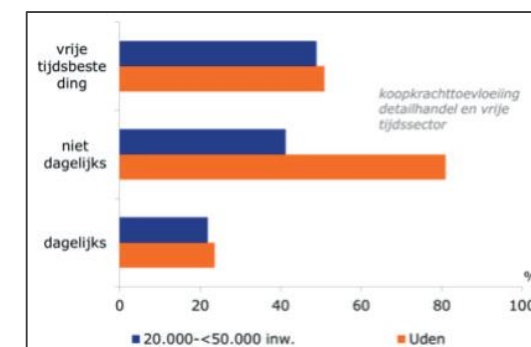
In het Prestatieonderzoek gemeente Uden worden een paar kanttekeningen geplaatst bij het functioneren van het centrum en het verzorgingsgebied:

“De detailhandel in Uden is sterk afhankelijk van klanten van buiten de gemeente.”
Dit duidt erop dat de bereikbaarheid van het centrum van belang is voor mensen van buiten de gemeente.

“De vrijetijdssector in Uden trekt weinig klanten van buiten de regio. Omgekeerd zijn de inwoners van Uden sterk op de vrijetijdssector in de eigen gemeente gericht.”
Hoewel het centrum van Uden wordt getypeerd als ‘winkelkern’, wordt de horeca met name bezocht door mensen van binnen de gemeente. Dit duidt erop dat niet veel mensen van een bezoek aan het centrum een ‘dagje uit’ maken.

Meerijstad	5,6%
Landerd	4,6%
Bernheze	3,1%
Mill en Sint Hubert	1,4%
Oss	1,4%
Boekel	1,4%
Gemert-Bakel	0,6%

Koopkrachttoevloeiing naar Uden - dagelijkse artikelen, 2014
(bron: Prestatieonderzoek gemeente Uden, 2018)



Koopkrachttoevloeiing detailhandel en vrijetijdssector, 2014.
(bron: Prestatieonderzoek gemeente Uden, 2018)

Parkeren in centrumgebieden

Parkeren en economie

Het economisch functioneren van een winkelcentrum is mede afhankelijk van de bereikbaarheid van dat centrum. De bereikbaarheid, oftewel met welk gemak men zich toegang kan verschaffen tot bepaalde voorzieningen, wordt voor een gedeelte bepaald door de parkeervoorzieningen. Met parkeerbeleid kan dus invloed worden uitgeoefend op de bereikbaarheid, en daarmee het economisch functioneren, van een winkelgebied. Hoe groot het effect is van parkeerbeleid op het economisch functioneren is een onderwerp waar veel onderzoek naar gedaan wordt.

Recent onderzoek naar deze relatie in de Nederlandse context is uitgevoerd door Dr. G. Mingardo (TU Delft). In 2016 heeft hij onderzocht of er een relatie is tussen het aanbod van parkeervoorzieningen en de omzet van winkelgebieden in Nederland. De belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek:

- Hoe hoger de parkeertarieven, hoe hoger de omzet per vierkante meter winkeloppervlak. Dit wordt verklaard door het feit dat de meest aantrekkelijke winkelgebieden de meeste bezoekers aantrekken en er dus hogere tarieven kunnen worden gevraagd.
- Over het algemeen geldt dat capaciteit van parkeervoorzieningen geen significant effect heeft op de omzet van winkelgebieden. Dit wordt door ondernemers vaak overschat. Andere factoren, zoals aantal en kwaliteit van winkels, gastvrijheid en locatie, hebben meer effect op de omzet per vierkante meter.
- Een belangrijke uitzondering wordt gemaakt voor regionale winkelcentra. Voor dit type winkelcentra heeft de capaciteit van parkeervoorzieningen wel een positief effect op de omzet. Vanwege de specifieke kenmerken van een regionaal winkelcentrum zoals Uden, met een relatief groot verzorgingsgebied, heeft de parkeercapaciteit een positieve invloed.

Parkeren en de transitie van *place to buy* naar *place to be*

De gemeente Uden benoemt in de strategische uitgangspuntennotitie de ambitie om het centrum te ontwikkelen van een *place to buy* naar een *place to be*. Het gaat hierbij om het aantrekkelijker maken van het centrum en de verblijfskwaliteit te verhogen. Tegelijkertijd moet het centrum economisch vitaal en levendig blijven en haar regionale centrumfunctie behouden.

De transitie naar een *place to be* betekent dat ook dat het centrum meer verblijfsfuncties zal gaan herbergen, zoals wonen en horeca. Voor die verblijfsfuncties is een leefbaar centrum van groot belang. In veel middelgrote centra wordt een vergelijkbare transitie doorgemaakt, naar het voorbeeld dat grotere steden eerder al hebben laten zien. Centra waar parkeren minder prominent aanwezig is, maken een kwaliteitsslag van de openbare ruimte door, waarmee het verblijfsklimaat verbetert. Onder meer Oss en Veghel werken ook aan plannen voor minder blik op straat in het centrum.

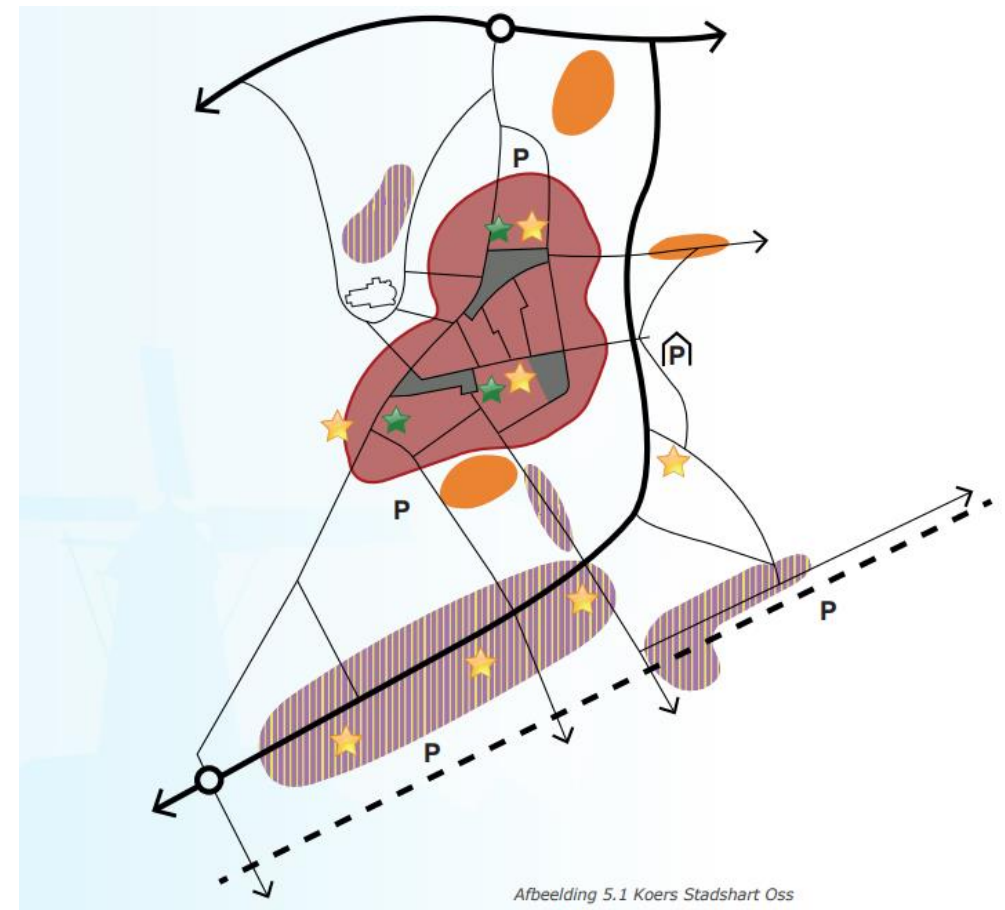
Conclusie

Het parkeerdossier is een belangrijk onderdeel van de centrumvisie van Uden, maar het belang moet niet worden overschat. Het aanbod van winkels, de gastvrijheid en de toegankelijkheid zijn minstens net zo belangrijk. Voor het behoud van de regionale centrumfunctie is een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid voor de auto wel een voorwaarde. Uden zou hierin niet teveel moeten afwijken van andere kernen in de regio, om te voorkomen dat de toevloeiing vanuit de regio afneemt.

De ambitie om het centrum te transformeren van een *place to buy* naar een *place to be* vraagt om goede afwegingen over het aantal en de locatie van parkeervoorzieningen. Het terugdringen van parkeerplaatsen op bepaalde locaties leidt tot een flinke verbetering van de verblijfskwaliteit.



Centrumvisie Veghel: op een deel van de Markt blijf kort parkeren behouden. (bron: Centrumvisie Veghel, Meijerijstad).

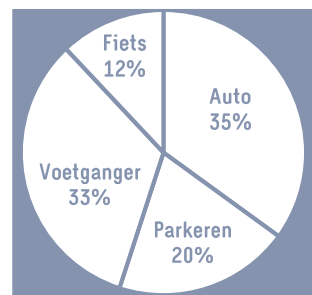
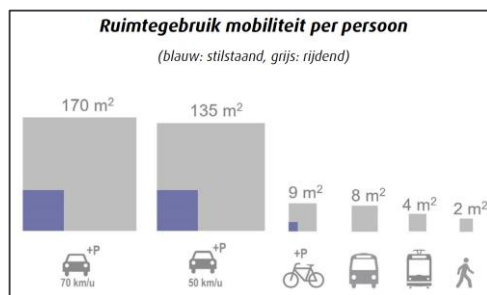


Centrumvisie Oss: parkeren aan de rand van het centrum, op relatief korte afstand. (bron: Koers stadshart Oss, 2016)

Opgaven voor duurzame mobiliteit

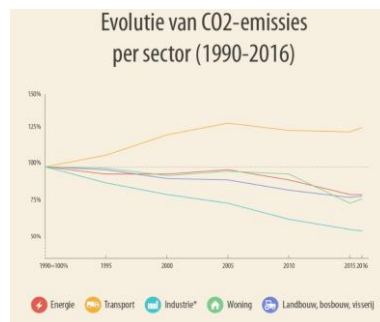
Ruimtebesparing

Mobiliteit legt een claim op de openbare ruimte. Gemiddeld 55% van de openbare ruimte (excl. parken) in steden is gereserveerd voor auto's.



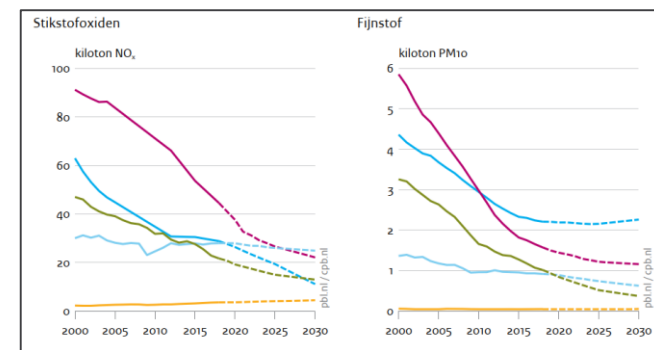
Verminderen CO2-uitstoot

De doelstelling van het Klimaatakkoord is om in 2030 de CO2-emissie te reduceren met 50% t.o.v. 1990. Sinds 1990 is de CO2-emissie van verkeer echter met 30% toegenomen. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan de groei van het wegverkeer.



Verminderen negatieve effecten mobiliteit – luchtkwaliteit en geluid

Mobiliteit veroorzaakt luchtverontreiniging. Met name stikstof (NOx) en fijnstof (PM10, PM2.5) zijn schadelijk voor de gezondheid en natuur. Door schonere voertuigen neemt de uitstoot de laatste jaren af, maar die daling vlakt af omdat de reisafstanden toenemen.



Stimuleren gezonde leefstijl

Lopen en fietsen is goed voor de gezondheid. Deze actieve vormen van verplaatsen dragen bij aan minder overgewicht, diabetes en hart- en vaatziekten. Ook hebben mensen die actief bewegen minder kans op mentale klachten, minder ziekteverzuim en een langere levensverwachting.

Leefbaarheid

Mobiliteit veroorzaakt naast luchtvervuiling en geluidsoverlast ook andere externe effecten, zoals barrièrewerking door infrastructuur en verkeersonveiligheid.

Ontwikkelrichtingen

Inspiratiebundel duurzame mobiliteit: vijf mobiliteitsthema's

De bereikbaarheid van het centrum van Uden is van groot belang. Tegelijkertijd zijn er uitdagingen op het gebied van leefbaarheid, gezondheid, klimaat etc. Om de bereikbaarheid van het centrum te behouden en te verbeteren, is het noodzakelijk om een gebalanceerde aanpak te hanteren waarbij rekening gehouden wordt met de overige opgaven die spelen. Dit vraagt om een aanpak gericht op duurzame mobiliteit, een aanpak die mobiliteit beschouwt in relatie tot de leefomgeving. Maar hoe ver kan en wil de gemeente Uden hierin gaan?

In dit hoofdstuk worden mogelijke ontwikkelrichtingen besproken voor een meer duurzame bereikbaarheid van het centrum. Per mobiliteitsthema wordt inspiratie geboden voor mogelijke ambities en bijpassende maatregelen. De vijf mobiliteitsthema's zijn:

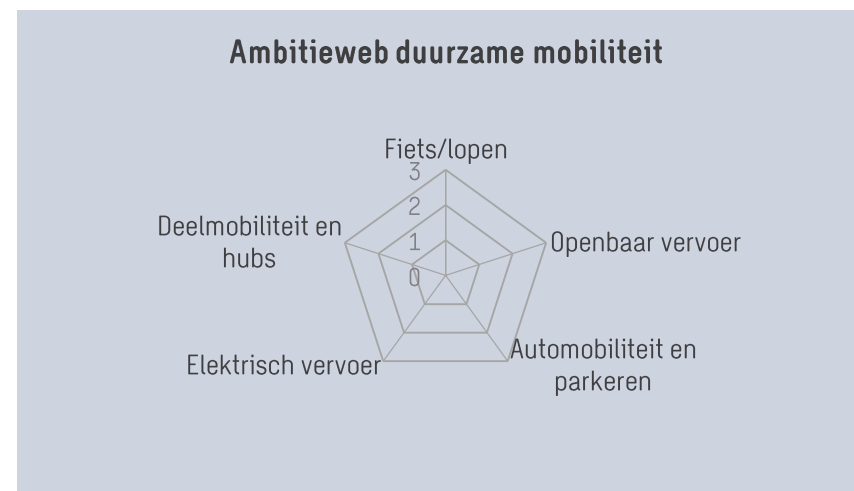
- Lopen en fietsen
- Openbaar vervoer
- Deelmobiliteit en hubs
- Auto en parkeren
- Elektrisch vervoer

De ontwikkelrichtingen zijn opgesteld aan de hand van de drie ambitieniveaus van het ambitieweb duurzame mobiliteit (zie hiernaast). Per mobiliteitsthema wordt een minimaal (ambitieniveau 1), gemiddeld (niveau 2) en maximaal (niveau 3) ambitieuze ontwikkelrichting uitgewerkt.

Ambitieniveau bepalen: ambitieweb duurzame mobiliteit

Het ambitieweb is een methode om het ambitieniveau voor verschillende thema's binnen een onderwerp vast te stellen. Door de visuele weergave van het web is het ambitieniveau voor de thema's in één oogopslag inzichtelijk. Het ambitieweb kent drie niveaus:

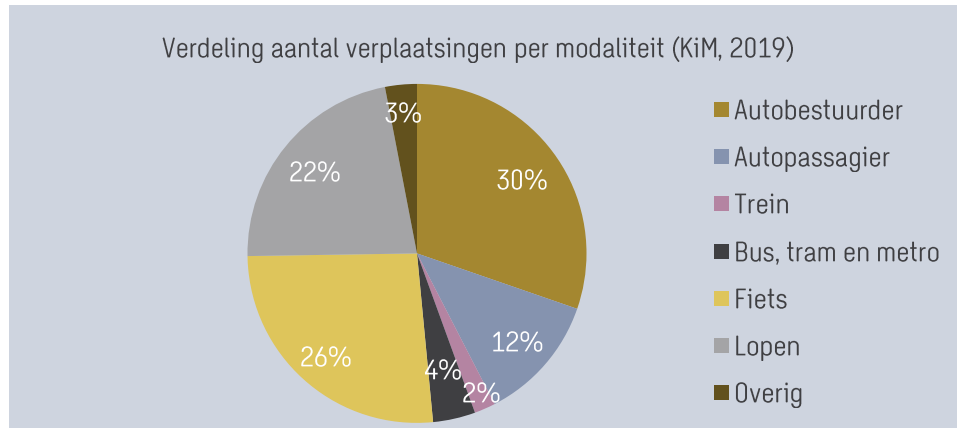
1. Inzicht in de grootste duurzaamheidsbelasting op het thema, om daar vervolgens een minimale duurzaamheidsprestatie mee te behalen, die tenminste gelijk aan of beter is dan de huidige situatie
2. Concrete reductiedoelstellingen en significante verbeteringen op dit thema.
3. Toegevoegde waarde: in plaats van 'minder slecht' is er geen negatieve belasting. Het is bijvoorbeeld klimaatneutraal, energieneutraal of circulair. Mogelijk kan er zelfs een positieve bijdrage geleverd worden, bijvoorbeeld door het leveren van energie.



Actieve mobiliteit: lopen

Trends en opgaven

Lopen wordt de laatste jaren steeds serieuzer genomen als zelfstandige modaliteit. Dat is ook niet gek, want ruim 1 op de 5 verplaatsingen wordt geheel lopend afgelegd. Maar eigenlijk is lopen onderdeel van elke verplaatsing: vanuit je huis loop je naar de auto of fiets, en ook wanneer je met het openbaar vervoer reist moet je eerst vaak een stukje lopen. Dit laatste noemen we *voor- en natransport*.



De beloopbaarheid in Uden kan worden vergroot door te werken aan drie hoofdelementen: het versterken van nabijheid, het verbeteren van comfort en het verrijken van looproutes. Belangrijk: prettige en veilige looproutes. Logische routes. Beleving, nodig uit tot lopen. Belangrijke voorzieningen op loopafstand.

Ontwikkelrichtingen

1. Voorzie in voorzieningen voor voetgangers op basisniveau

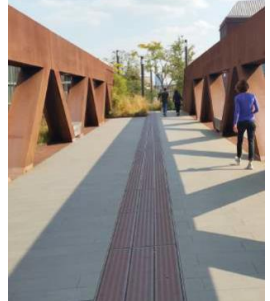
Zorg dat de basisvoorzieningen voor voetgangers op orde zijn. Dat betekent in elk geval voetgangersvriendelijke kruispunten en duidelijke oversteekplaatsen, eventueel met verkeerslichten. Tevens kan in bepaalde straten een lagere maximumsnelheid wordt ingevoerd (30 km/u).

2. Beschouw voetgangers als volwaardige modaliteit, gelijkwaardig aan andere modaliteiten

Richt het centrum zo in dat de auto te gast is. Dit kan door bijvoorbeeld het *shared space* concept toe te passen. Hierbij maken alle verkeersdeelnemers gebruik van dezelfde ruimte en zijn ze genoodzaakt beter op elkaar te letten. Ook rondom het centrum is een goed, fijnmazig voetgangersnetwerk van belang. Bijvoorbeeld van en naar het busstation.

3. Leg het primaat bij de voetgangers: benoem ze tot hoofdgebruikers van het centrum

In de meest ambitieuze ontwikkelrichting wordt de verblijfskwaliteit en beleving van het centrum voorop gesteld, waarbij de voetganger centraal staat. Dit houdt in dat het autovrije voetgangersgebied verstevigd wordt, door uitbreiding of het verbeteren van de entrees en wandelroutes. Ook kunnen fietsroutes rond het centrum aantrekkelijker worden gemaakt, om overlast in bepaalde straten te beperken.



De 'Paleisbrug' in Den Bosch (bron: Flickr)



Shared space in Londen (bron: Flickr)

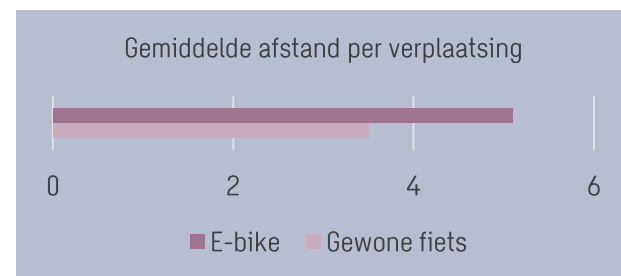


Voetgangersgebied binnenstad Utrecht (bron: gemeente Utrecht)

Actieve mobiliteit: fietsen

Trends en opgaven

Het gebruik van de fiets neemt toe. Afgelopen decennium is het fietsgebruik met 4% toegenomen. De opkomst van de e-bike speelt hierin een grote rol. Mensen leggen op de e-bike grotere afstanden af: gemiddeld 5,1 km per verplaatsing tegenover 3,5 km bij de gewone fiets.



Gemeente	% fiets
Uden	27,8%
Bernheze	38,3%
's-Hertogenbosch	33,0%

Aandeel fiets in verplaatsingen onder 7,5 km (bron: CBS)

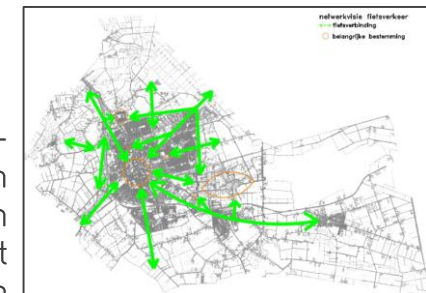
De fiets speelt een hoofdrol in de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Het is namelijk samen met lopen de meest duurzame verplaatsingswijze, maar fietsen heeft een veel grotere actieradius. Over het algemeen wordt een afstand van 7,5 km gezien als afstand die men maximaal bereid is te fietsen. Op de e-bike is dat circa 15 km.

In de gemeente Uden wordt weinig gefietst ten opzichte van andere gemeenten op relatief korte afstanden. Terwijl fietsen goed is voor de gezondheid, het klimaat én ruimtegebruik in de stad. Om de fiets als voorwaardig alternatief te stimuleren, is de aanwezigheid van veilige en aantrekkelijke fietspaden een belangrijke voorwaarde. Idealiter is er zo min mogelijk conflict met autoverkeer, om wachttijden voor fietsers te beperken. Tot slot is belangrijk dat op belangrijke bestemmingen goede (bewaakte, overdekte) stallingsmogelijkheden zijn.

Ontwikkelrichtingen

1. Basisvoorzieningen voor fietsers op orde

Zorg voor een basisniveau fietsinfrastructuur en stallingsmogelijkheden. Het fietsnetwerk in de gemeente Uden wordt conform het Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) verder uitgewerkt. Hierin zijn ook verbindingen met Volkel en Odiliapeel opgenomen, deze kernen liggen beiden op fietsafstand (< 7 km) van Uden Centrum.



Gewenst fietsroutenetwerk Uden (bron: gemeente Uden)

2. Fietsen als voorwaardig vervoersmiddel

Maak de fiets als vervoermiddel in het centrum aantrekkelijker en de auto minder aantrekkelijk, bijvoorbeeld door snelle fietsverbindingen van centrum naar woonwijken en voorrang voor de fietsers. Niet alleen binnen de gemeente, maar ook de regionale (snel)-fietsroutes naar Nistelrode en Veghel zijn van belang voor een goede bereikbaarheid per fiets. Bepaal strategische locaties voor (bewaakte, overdekte) stallingen in het centrum.



Snelfietsroute regio Utrecht (bron: Sweco)

3. Vrij baan voor de fiets in het centrum

Niet alleen naar het centrum toe, maar ook in het centrum zelf wordt het de fietser zo makkelijk mogelijk gemaakt. Bijvoorbeeld omdat alle winkelstraten toegankelijk zijn voor de fiets, er om de 200 meter stallingsmogelijkheden zijn en oplaadpunten voor e-bikes worden aangelegd.



Fietsen in centrum Schijndel

Openbaar vervoer

Trends en opgaven

Het gebruik van openbaar vervoer in Nederland nam de afgelopen jaren toe. De groei van het treingebruik was het sterkst in de afgelopen 10 jaar, met ruim 14 procent. Maar ook de bus, tram en metro worden meer gebruikt: de totale afstand die daarmee wordt afgelegd is met bijna 6 procent gestegen. De voornaamste reden daarvoor was bevolkingsgroei. Verder spelen de volgende aspecten een rol: stijgende inkomens, toenemende congestie, betere ov-kwaliteit en de ontwikkeling van het aantal banen.

Ook in de regio Noordoost-Brabant speelt het ov een belangrijke rol. Het ov stelt mensen in staat te reizen van en naar hun werk, school, familie en vrienden en daarmee draagt het bij aan de aantrekkelijkheid van Noordoost-Brabant als prettige en economisch veerkrachtige regio. Om dat te behouden zijn in de toekomst meer en snellere trein- en busverbindingen nodig, zo staat uitgewerkt in het Bidbook 'OV 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong' (provincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland).



Uitwerking van het bus rapid transit (BRT)-systeem op de corridor Nijmegen – Eindhoven (bron: Strategische Agenda A50-corridor)

Ontwikkelrichtingen

1. Basiskwaliteit ov-netwerk waarborgen

Vanaf het busstation Uden zijn belangrijke regionale bestemmingen te bereiken: Nijmegen, Oss, Den Bosch en Eindhoven. Andersom verschaft het busstation toegang tot het centrum van Uden vanuit omliggende kernen zoals Zeeland, Mill en Nistelrode. Vanuit alle windrichtingen is het centrum van Uden dus per openbaar vervoer te bereiken, echter is het openbaar vervoer niet concurrerend ten opzichte van de auto.

2. Huidig ov-netwerk aanvullen met mobiliteitshubs en deelmobiliteit

Het ontwikkelen van het busstation van Uden tot een volwaardige multimodale mobiliteitshub, en/of het ontwikkelen van mobiliteitshubs aan de randen van Uden, zouden een goede aanvulling zijn op het bestaande openbaar vervoer. Het vergroot de aantrekkelijkheid en daarmee de concurrentiekracht van het ov. Onderdelen van een mobiliteitshub zijn in elk geval openbaar vervoer, deelauto's en deelfietsen. Eventueel kan ook een parkeervoorziening voor auto's worden toegevoegd. Ook andere voorzieningen, zoals een pick-up-point of kiosk kunnen bij een mobiliteitshub horen.

3. Inzetten op hoogwaardig busvervoer (BRT)

Vanwege het ontbreken van een spoorlijn en station in Uden is het introduceren van hoogwaardig busvervoer het hoogst haalbare. Als onderdeel van de Strategische Agenda A50-corridor Nijmegen - Eindhoven is het BRT-systeem opgeworpen. Dit staat voor Bus Rapid Transit; snel, hoogfrequent en comfortabel hoogwaardig busvervoer op langere afstand. Met een frequentie van minimaal 4x per uur en 6x per uur in de spits en een snelheid gelijk aan de auto is dit een betrouwbaar en concurrerend systeem.

Aandachtspunten zijn de tracékeuze (door of om Uden heen), locatiekeuze ov-haltes, aanbod van deelmobiliteit, bereikbaarheid per fiets en auto, en ruimte voor voorzieningen en ruimtelijke ontwikkeling rondom de knoop.

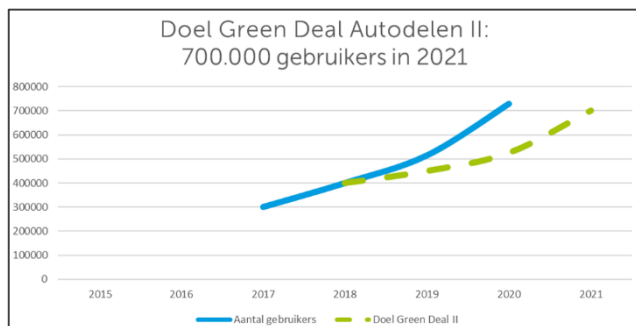
Deelvervoer en mobiliteitshubs

Trends en opgaven

Als onderdeel van de deeleconomie is ook in de mobiliteitswereld sprake van een verschuiving van bezit naar gebruik. Nieuwe concepten zoals deelauto's, deelfietsen en tegenwoordig ook deelscooters zijn sterk in opkomst, en niet alleen in grote steden. Deelgebruik van vervoersmiddelen is duurzaam en ruimte-efficiënt.

Het aantal gebruikers van deelauto's is de laatste jaren sterk gestegen tot 730.000 afgelopen zomer (een stijging van 42% ten opzichte van vorig jaar). Deelauto's worden gebruikt als alternatief voor, of aanvulling op, de eigen auto. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat deelautogebruikers gemiddeld een lager autobezit hebben, minder kilometers met de auto reizen en meer fietsen en van het ov gebruik maken. Bovendien kan het een uitkomst zijn voor mensen die geen eigen auto kunnen veroorloven of minder mobiel worden.

Deelfietsen worden met name ingezet bij zogenoemde mobiliteitshubs. Ze zijn geschikt voor het voor- en natransport bij ov-haltes die op iets grotere afstand liggen van een bepaalde bestemming. Daarmee wordt het invloedsgebied van een ov-halte vergroot.



Bron: Dashboard Autodelen, CROW

Ontwikkelrichtingen

1. Regulering van deelinitiatieven

De gemeente stelt een kader op met toetsingscriteria waaraan initiatieven moeten voldoen. Er zijn geen specifieke ambities om deelmobiliteit te bundelen in hubs, initiatieven worden los van elkaar beoordeeld. Hierdoor kan deelmobiliteit wel op maat worden aangeboden op specifieke plekken waar dat het beste past. De gemeente heeft hierin geen actieve rol, zij toetsen enkel of de aanvraag voldoet aan gestelde voorwaarden.

2. Faciliteren deelinitiatieven en hubs

In een faciliterende rol kan de gemeente ervoor kiezen geld of andere middelen ter beschikking te stellen wanneer een initiatief ontstaat. Dit kan zijn vanuit de samenleving (bewoners en bedrijven), vanuit marktpartijen (aanbieders) of vanuit de regio (provincie en regio Noordost-Brabant). De gemeente heeft vanuit de rol als beheerder van de openbare ruimte ook een verantwoordelijkheid om de juiste voorwaarden te scheppen voor het aanbieden van deelmobiliteit en het realiseren van mobiliteitshubs.

3. Actief bijdragen aan deelinitiatieven en hubs

De gemeente kan zelf een trekkende rol innemen, door actief te werken aan het aanbod van deelmobiliteit en mobiliteitshubs in de gemeente. De volgende werkzaamheden kan de gemeente oppakken: een actieplan voor deelmobiliteit opstellen, aanbieders van deelmobiliteit selecteren en contracteren, locaties voor hubs bepalen en ontwikkelen. Uiteraard is hierbij van belang om goed de mobiliteitsbehoeften van toekomstige gebruikers van deze deelconcepten in kaart te brengen. Het realiseren van mobiliteitshubs is bij uitstek geschikt om samen met de regio te doen, in relatie tot de plannen voor het regionale openbaar vervoer.

Potentiële locaties mobiliteitshubs

Zoekgebieden

Momenteel zijn twee mogelijke locaties in beeld als zoekgebied voor een eventuele mobiliteitshub:

- Bernhoven, bij de aansluiting op de A50 (noordzijde Uden);
- Eikenheuvel, bij de aansluiting op de A50 en de N264 (zuidzijde Uden).

Belangrijke voorwaarden voor het succes van een mobiliteitshub zijn een goed bereikbare locatie vanaf de snelweg, goede fietsverbindingen tussen de hub en het centrum, betrouwbaar aanbod van deelvervoer en goede vindbaarheid. Ook kunnen (gedrags)maatregelen worden genomen om het reizen via de hub te stimuleren, bijvoorbeeld middels een werkgeversaanpak.

Effecten mobiliteitshub

Door de realisatie van een mobiliteitshub aan de rand van Uden kan het autogebruik naar het centrum worden verminderd. Voornamelijk bezoekers, zoals werknemers, kunnen hun auto hier achterlaten en met deelvervoer of openbaar vervoer snel naar het centrum reizen. Ook voor bewoners van Uden heeft de realisatie van een hub voordelen. Door 1 of 2 mobiliteitshubs aan de rand van de stad te plaatsen, kan hier snel en frequent regionaal openbaar vervoer worden aangeboden. De bereikbaarheid wordt dus twee kanten op vergroot.

Logistieke hub

Ook voor goederenvervoer kan een hub een goede oplossing zijn. Niet alleen pakketdiensten maar ook bevoorrading van winkels en horeca kan op een hub buiten het centrum worden gebundeld, zodat minder bestelauto's en vrachtauto's door de stad heen hoeven.



Zoekgebied potentiële mobiliteitshub

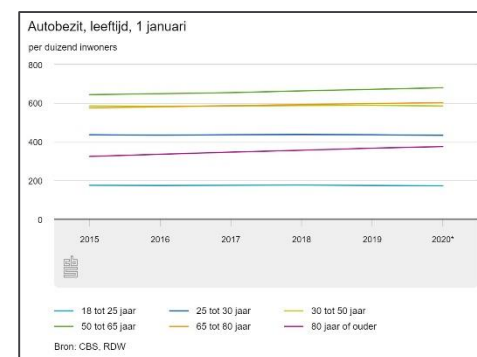


Huidige locatie busstation

Auto en parkeren

Trends en opgaven

Het aantal auto's in Nederland is de afgelopen jaren toegenomen. Dat komt vooral door demografische en sociaaleconomische ontwikkelingen: de economische groei, bevolkingsgroei en ouderen die langer vitaal en actief blijven. Met name in de oudere leeftijdsgroepen is het autobezit gegroeid. Onder jongere leeftijdsgroepen (tot 30 jaar) nam het autobezit juist af. De prognose is dat het aantal auto's in Nederland tot 2030 toeneemt met 3 tot 14% (t.o.v. 2014).



De omgeving waarin mensen wonen heeft een sterke invloed op het autobezit- en gebruik. In een meer stedelijke omgeving is het autobezit gemiddeld lager dan in buitenwijken of op het platteland. Ook in het centrum van Uden is een duidelijk lager autobezit dan in het buitengebied van de gemeente (zie tabel).

**Let op: in dit thema zijn de ambitieniveaus omgedraaid. Het eerste heeft de meest positieve bijdrage aan duurzame mobiliteit in het centrum, de derde de minst positieve.*

Ontwikkelrichtingen*

De gemeente kan bepalen in hoeverre zij autoverkeer in het centrum wil faciliteren. Er zijn twee hoofdgroepen autogebruikers aanwezig in het centrum: bewoners en bezoekers. Voor beide groepen kan middels parkeerbeleid invloed worden uitgeoefend op het autogebruik.

1. Sturend parkeerbeleid

De manier waarop parkeren wordt geregeld heeft invloed op het verplaatsingsgedrag en ruimtegebruik van mobiliteit. Met sturend parkeerbeleid kan daarop worden 'gestuurd'. Dit kan door lagere parkeernormen te hanteren, te werken met parkeervergunningen of parkeertarieven te verhogen. Het beleid is erop gericht het aanbod te verminderen. Op die manier wordt gezegd: "in dit gebied willen wij verblijfskwaliteit en leefbaarheid voorop stellen en autoverkeer in mindere mate faciliteren".

2. Parkeren volgens huidige beleidskader en parkeernormen

De gemeente Uden hanteert bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de Nota Parkeernormen 2018. Daarin staat voor de verschillende deelgebieden in Uden de minimale parkeereis per woningtype, bedrijven, voorzieningen etc. Deze normen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW. Hiermee wordt geen rekening gehouden met de specifieke situatie en ambities die de gemeente heeft met het centrum. Overwogen kan worden om de Nota Parkeernormen te actualiseren, waarbij breder wordt gekeken naar de mobiliteitsopgave in plaats van alleen naar de parkeeropgave. Hierin kan rekening worden gehouden met verschillende doelgroepen en de inzet van deelmobiliteit.

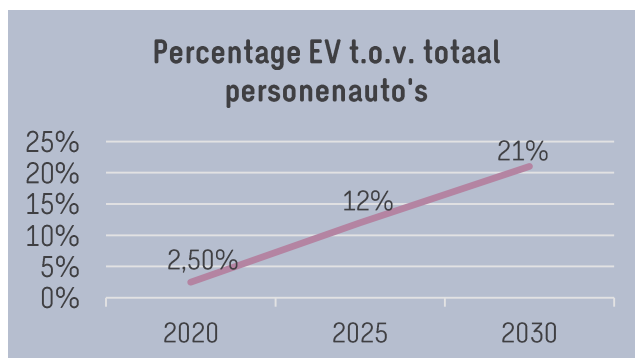
3. Parkeren vraagvolgend faciliteren

Door middel van parkeerdrukmetingen kan de gemeente achterhalen waar te weinig (hoge parkeerdruk) of te veel (overcapaciteit) parkeerplekken zijn. Op basis van die informatie kan vervolgens worden besloten het aanbod van parkeerplekken aan te passen waar nodig. Zo kan altijd een goede bereikbaarheid van het centrum per auto worden gegarandeerd.

Elektrisch vervoer

Trends en opgaven

Vanaf 2030 worden enkel nog nieuwe personenauto's verkocht die zero-emissie zijn. De prognose volgens het Klimaatakkoord is dat er dan 1,9 miljoen elektrische auto's rond zullen rijden in Nederland. Ruim 1 op de 5 auto's is dan elektrisch.



Bron: Prognosecijfers RDW & CBS

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn afspraken vastgelegd om de transitie naar elektrisch rijden te faciliteren. Op regionale en lokale schaal moet uitvoering worden gegeven aan deze afspraken. Zo kunnen regio's of gemeenten een laadstrategie opstellen, waarin ze uitwerken hoe ze de benodigde laadinfrastructuur gaan realiseren.

Steeds meer steden stellen een milieuzone in, een gebied waar erg vervuilende voertuigen worden geweerd. Het gaat om dieselloze voertuigen in bepaalde emissieclassen. Tot nu toe hebben 13 grotere steden in Nederland een milieuzone.

Ontwikkelrichtingen

1. Voldoen aan het wettelijk minimum

In de NAL staan per gemeente doelstellingen opgenomen over elektrisch rijden. De gemeente kan ervoor kiezen te voldoen aan het wettelijk minimum en hierin een regulerende rol aan te nemen. In dat geval stelt de gemeente beleid op als beheerder van de openbare ruimte en hanteert ze plaatsingscriteria waaraan ze initiatieven voor oplaadlocaties kan toetsen.

2. Proactief laadpalenbeleid

De gemeente kan een meer stimulerende rol aannemen, door proactief laadpalenbeleid op te stellen. In een laadstrategie kan ze uitwerken welke locaties in het centrum geschikt zijn voor het plaatsen van laadpunten en hier proactief een verkeersbesluit voor nemen. Wanneer de laadbehoefte ontstaat, kan sneller een laadpunt worden bijgeplaatst. Laadpunten kunnen eventueel worden gebundeld, zodat laadinfrastructuur efficiënter kan worden aangelegd en bovendien vergroot het de vindbaarheid van de laadpunten.



3. Instellen milieuzone of zero-emissie zone

Behalve proactief laadpalenbeleid, waarmee elektrisch vervoer gefaciliteerd en gestimuleerd wordt, kan (een deel van) het centrum ook benoemd worden tot milieuzone. Vaak betekent het dat oudere personenauto's, bestelbusjes en vrachtauto's geweerd worden. Vanaf 2025 hebben gemeenten ook de mogelijkheid om een zero-emissie zone in te stellen. Voertuigen moeten dan emissieloos rijden om nog toegang te hebben tot het gebied. Deze regeling moet minimaal 4 jaar van tevoren worden aangekondigd.



Hoe nu verder?

Synthese

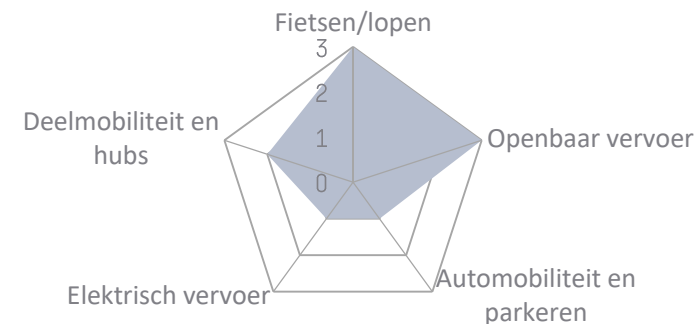
Deze inspiratiebundel heeft mogelijkheden geschetst om de duurzame bereikbaarheid van Uden Centrum te verbeteren. Voor elk van de vijf mobiliteitsthema's zijn verschillende ambitieniveaus uitgewerkt. Uiteraard staan de mobiliteitsthema's niet los van elkaar. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld vol in te zetten op openbaar vervoer en tegelijkertijd het autoverkeer optimaal te blijven faciliteren. De losse mobiliteitsbouwstenen bieden op zichzelf te weinig oplossend vermogen. Op basis van de ambitieniveaus zal een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen moeten worden uitgewerkt. Daarbij moet worden gezocht naar slimme combinaties.

In het kader hiernaast zijn twee mogelijke combinaties van ontwikkelrichtingen uitgewerkt in een ambitieweb. Voor elk van de vijf mobiliteitsthema's is aangegeven of wordt ingezet op ambitieniveau 1, 2 of 3. In ieder ambitieweb zijn 10 punten verdeeld. De ontwikkelrichtingen hiernaast dienen slechts als voorbeeld en ter inspiratie. Desondanks zijn beide scenario's goed uit te denken voor Uden Centrum.

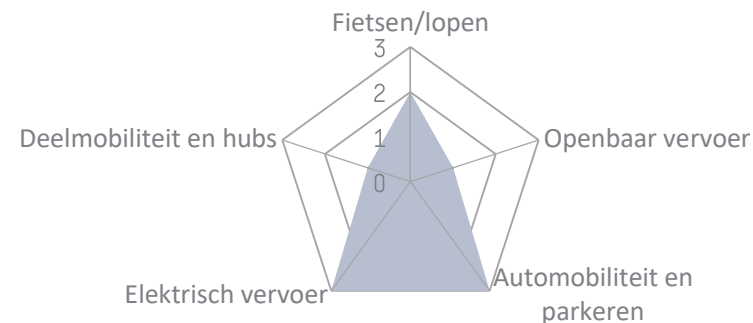
Scenario 1 bestaat uit maatregelen gericht op een optimale bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers en uitstekende openbaar vervoer verbindingen. Als aanvulling op het openbaar vervoer worden hubs ontwikkeld met deelmobiliteit. In dit scenario wordt autoverkeer in het centrum beperkt door middel van sturend parkeerbeleid.

Scenario 2 biedt juist veel ruimte voor de auto in het centrum. Er wordt gezorgd voor voldoende parkeervoorzieningen, afhankelijk van waar de parkeerdruk hoog is. Wel wordt ingezet op elektrisch vervoer. Vervuilende voertuigen op diesel worden geweerd in de milieuzone. Openbaar vervoer en deelmobiliteit komen er minder aan te pas. Voor fietsers en voetgangers worden wel goede voorzieningen getroffen.

1. Inzetten op actieve en duurzame mobiliteit; een autoluw centrum



2. Optimaal bereikbaar voor individueel vervoer; duurzaamheid faciliteren en stimuleren



Vervolg

In het vervolgtraject zullen keuzes gemaakt moeten worden: wat is het ambitieniveau, welke doelstellingen horen daarbij en welke maatregelen moeten er vervolgens worden genomen? Deze uitgangspunten kunnen dan vervolgens landen in de Centrumvisie, als input vanuit het thema duurzame mobiliteit.

Op basis van de ontwikkelrichtingen die zijn geschetst in deze inspiratiebundel, kan het vervolgtraject als volgt worden vormgegeven:

1. Bepaal op welk ambitieniveau wordt ingezet voor de vijf mobiliteitsthema's van het ambitieweb.
2. Concretiseer de ontwikkelrichtingen uit het ambitieweb : welke maatregelen zijn ervoor nodig en in hoeverre zijn deze haalbaar? (mogelijk ambitieniveau bijstellen).
3. Vertaal de niveaus naar concrete doelstellingen (prestatie indicatoren). Wat is wenselijk en wat niet?
4. Leg per thema het niveau en de doelstellingen vast. Dit kan landen in de Centrumvisie.

Geraadpleegde bronnen

CBS Statline | Personenauto's (2020)

College van Rijksadviseurs | Naar een gezonde stad te voet (2020)

CROW | Dashboard Autodelen (2020)

Duurzaam GWW | Toelichting ambitieweb (2016)

Gemeente Oss | Koers stadshart Oss (2016)

Gemeente Veghel | Centrumvisie Veghel (Meijerijstad)

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) | Mobiliteitsbeeld 2019

Mingardo G. (2016) | Articles on parking policy (TU Delft)

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat | Nationale Agenda Laadinfrastructuur (2019)

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) | Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020

Provincie Noord-Brabant | Brabant Bereikbaar in 2040

Provincie Noord-Brabant, Zeeland en Limburg | OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong (2020)

Regio Noordoost Brabant | Regionale Opgaven Noordoost Brabant

RIVM | Inspiratie voor gezonde mobiliteit

RVO | Milieuzones in Nederland

Studio Bereikbaar | Opgaven en mobiliteitsaanpak: Strategische agenda A50 - corridor Nijmegen – Eindhoven (2020)

