

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Ombouwen rotonde Rondweg/Bitswijk.....	2
3.	Variantenanalyse vrijliggende fietsvoorziening Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat.....	3
3.1	Variant A: Vrijliggende fietsvoorziening westzijde van de route	3
3.2	Variant B: Vrijliggende fietsvoorziening aan beide zijden van de route	3
4.	Beoordeling varianten	5
4.1	Verkeersveiligheid	5
4.2	Doorstroming van de bus	7
4.3	Bijdrage aan snelfietsroute Veghel – Nistelrode.....	8
4.4	Parkeren	8
4.5	Leefbaarheid.....	9
4.6	Groenbeleid/klimaat	9
4.7	Draagvlak.....	10
4.7	Kosten.....	10
5.	Samenvatting beoordeelde varianten.....	11
6.	Conclusies.....	12

BIJLAGEN

1. Inleiding

Om deze ambities te halen zijn een aantal verkeersanalyses door bureau Goudappel Coffeng uitgevoerd. Het bureau adviseerde:

- de rotonde Rondweg/Bitswijk te reconstrueren tot een traditioneel kruispunt met verkeerslichten om zo een toekomstvaste oplossing te bieden;
- een vrijliggende fietsvoorziening aan te leggen voor het traject Kornetstraat - Land van Ravensteinstraat voor de fietsveiligheid en de zgn. slingers in het midden van de rijbaan "flauwer" vorm te geven voor een betere doorstroming van de bus
- de 2 rotondes bij het busstation in het centrum te optimaliseren qua verkeersveiligheid voor de fietsers en doorstroming voor het verkeer.

De gemeente heeft naar aanleiding hiervan ieder onderdeel nader bestudeerd. Hieronder worden de resultaten van deze verdiepingsslag gerapporteerd. De verdiepingsslag voor de 2 rotondes zijn niet in deze rapportage opgenomen, de vervolganalyse hiervoor moet nog worden opgestart in 2019.

2. Ombouwen rotonde Rondweg/Bitswijk

Met de ombouw van de rotonde Rondweg/Bitswijk (in volksmond rotonde Ben van Dijk genoemd) tot een kruispunt met verkeerslichten wordt voor zowel de middellange en lange termijn (2030) het verkeer vlot afgewikkeld. Dit blijkt uit een onderzoek van bureau Goudappel. Deze maatregel is nodig om de afwikkeling van het verkeer op de zuidelijke tak (Bitswijk) te verbeteren met het oog op een vlottere doorstroming van de bus (HOV gedachte).

Op dit moment wordt echter geadviseerd nog niet te investeren in deze grootschalige ombouw. De ontwikkeling van de automobilititeit is nog ongewis, de kosten hoog, bovendien is er een alternatieve oplossing die soelaas biedt voor de komende 3 - 5 jaar. De ontwikkeling van de automobilititeit is ongewis omdat toekomstvisies niet eensluidend zijn en uiteenlopen. Sommige verkeerskundigen verwachten dat de ingezette groei van de mobiliteit na de recessie zal voortzetten en uitbreiding van infrastructuur hiervoor nodig is. Anderen verwachten dat door het inzetten van slimme mobiliteitssystemen zoals de zelfrijdende auto en deelauto's (Smart Mobility) de infrastructuur beter benut wordt. Ze geloven dat capaciteitsuitbreiding van wegen een slechte investering is. De kosten van grootschalige opbouw zijn fors (€ 500.000 - € 600.000,-).

Het alternatief is investeren in een maatregel die een oplossing biedt voor de komende 3-5 jaar met behulp van een zgn. **Rotonde Doseerinstallatie (RDI)**. Door middel van deze RDI wordt het verkeer op de westelijke tak van de rotonde "druppelsgewijs" toegelaten op de rotonde (zoals door een doseerlicht bij de oprit van een autosnelweg). Door dit mechanisme wordt de continue verkeersstroom op de rotonde onderbroken en rijdt het gemotoriseerde verkeer vanaf de zuidelijke tak (Bitswijk) de rotonde makkelijker op (kan hierdoor een hiaat vinden in de verkeersstroom op de rotonde). Naast het autoverkeer profiteert ook het busverkeer hiervan. Op basis van verkeersmodellsimulaties blijkt dat hiermee de wachtrij gehalveerd wordt (zie bijlage, rapportage Goudappel Coffeng). In de huidige situatie kan de wachtrij op de zuidelijke tak bij een drukke ochtendspits zelfs oplopen tot in de Kornetstraat. Het gaat dan om vertraging voor het autoverkeer dat Uden verlaat en dus ook voor de bus.

Met toepassing van de RDI wordt de komende 3 - 5 jaar de wachtrij op de zuidelijke tak Bitswijk sterk verminderd. Deze periode kan worden gebruikt om te zien hoe de groei van het verkeer zich ontwikkeld. Na deze periode kan opnieuw worden bekeken of grootschalige oplossingen alsnog nodig zijn. De kosten voor realisatie van de RDI worden geschat op € 60.000,-

3. Variantenanalyse vrijliggende fietsvoorziening Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat

Twee varianten zijn ontworpen die het mogelijk maken een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren. Beide varianten zijn nader bestudeerd. Hiermee is inzicht verkregen in de voor- en nadelen van iedere variant. De varianten zijn in eerste instantie beoordeeld op de bijdrage die iedere variant levert aan de verkeersveiligheid voor de fietser, de doorstroming van de bus en de snelfietsroute Veghel – Nistelrode. Dit zijn namelijk de doelstellingen die het meest belangrijk zijn vanuit de gestelde ambities.

In tweede instantie zijn beide varianten beoordeeld op aspecten die in het beleid van de gemeente Uden zijn verankerd. Het gaat in dit geval om de onderwerpen: parkeren, leefbaarheid, het groen/klimaat en draagvlak bij de belanghebbenden. Ten slotte is gekeken naar de kosten van realisatie van ieder variant.

3.1 Variant A: Vrijliggende fietsvoorziening westzijde van de route

Dit is de variant met vrijliggende fietsvoorzieningen aan de westzijde van de Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat. De bestaande ventwegen worden omgebouwd tot fietsstraten en voor het tussenliggende deel van de route wordt een fietspad aangelegd aan de westzijde. Zowel de fietsers die richting het centrum rijden als naar het noorden maken gebruik van deze fietsvoorzieningen.

3.2 Variant B: Vrijliggende fietsvoorziening aan beide zijden van de route

Dit is de variant met een vrijliggend fietspad aan zowel de west- als oostzijde van de Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat. De huidige ventwegen worden in deze variant niet ingezet voor de afwikkeling van het fietsverkeer. Het fietspad aan de westzijde is bedoeld voor het fietsverkeer naar het centrum en aan de oostzijde voor het fietsverkeer rijdende in noordelijke richting.

In de bijlagen zijn beide ontwerpvarianten opgenomen.

Hieronder volgt een toelichting op de onderwerpen waarop de varianten zijn beoordeeld. Daar waar van toepassing wordt verwezen naar het coalitieakkoord 2018 - 2020 van de gemeente Uden.

Verkeersveiligheid

Coalitieakkoord: de gemeente wil fietsvriendelijk zijn. Om veiligheid te verhogen zal de scheiding van auto, bus, vracht- en landbouwverkeer nodig zijn op doorgaande wegen. De gemeente zal aantrekkelijk moeten zijn voor de fiets. Herkenbare, comfortabele, veilige en goed bewegwijzerde fietsroute zijn hiervoor nodig en fietsers uit de omliggende gemeenten moeten Uden snel en veilig kunnen bereiken. Ook binnen Uden moeten de fietsers zich snel en goed kunnen verplaatsen.

De centrale vraag is: in welke mate draagt de variant bij aan de verkeersveiligheid en specifiek van de (brom)fietsers? Om deze vraag te beantwoorden is gekeken naar de aspecten verkeersveiligheid op de wegvakken, kruispunten, fietsstraten en fietspaden.

Doorstroming van de bus

In de spitsen is er een vertraging te meten van 8 tot 10 minuten voor het busverkeer op het traject Uden-Oss. Deze vertraging wordt voor een groot deel veroorzaakt op het wegvak vanaf de rotonde Randweg/Bitswijk tot aan de rotondes in het centrum bij het busstation. Door de inzet van de RDI op de westelijke tak van de rotonde Rondweg/Bitswijk zal de wachtrij op de zuidelijke tak van de rotonde afnemen. Echter aanvullende maatregelen zijn nodig. De snelheid van de bus moet van gemiddeld 28 naar 30 km/uur worden verhoogd. Zo wordt er een wezenlijke bijdrage geleverd aan de optimalisatie van het HOV. De centrale vraag is: In welke mate draagt de variant bij aan een vlottere doorstroming van de bus?

Bijdrage aan snelfietsroute Veghel – Nistelrode

Het tracé Kornetstraat en Land van Ravensteinstraat is een onderdeel van het project “HOV-tracé” te Uden en maakt onderdeel uit van de Snelfietsroute Nistelrode-Uden. In het coalitieakkoord geeft de gemeente Uden aan samen met de Provincie en aanliggende gemeenten de snelfietsroute Nistelrode-Uden te willen realiseren.

De kwaliteitseisen van de Snelfietsroute zijn van toepassing. Dit betekent bij voorkeur een 3 meter breed enkelzijdig fietspad (1 richting) en een 4 meter breed tweerichtingenfietspad met een vloeiend verloop van de fietsvoorziening en geen toepassen van haaksparkeren langs de fietsvoorziening in de openbare ruimte. Haaksparkeren op eigen terrein van ernaast gelegen woningen of andere bestemmingen is wel toegestaan. De centrale vraag hierbij is: In welke mate draagt de variant bij aan de doelstelling van de snelfietsroute?

Parkeren

Voor bewoners mag het ontwerp niet leiden tot vermindering van het aantal parkeermogelijkheden in de nabije omgeving. De centrale vraag hierbij is: In welke mate voldoet iedere variant hieraan?

Leefbaarheid

Bij de leefbaarheid wordt gekeken naar de aspecten als geluid, trilling overlast en luchtkwaliteit. De centrale vraag is. De variant mag niet leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid. De centrale vraag hierbij is: In welke mate voldoet iedere variant hieraan?

Groenbeleid

In het kader van het bomenbeleid van de gemeente wordt gesteld dat groenvoorzieningen zoals bomen zorgen voor meer verkeersgeleiding, dat bomen/groen zorgen voor schaduw, dat bomen en groen de temperatuur op warme dagen verlaagt. Bovendien zorgen ze zorgen voor de zuivering van de lucht. Voor doorgaande wegen, zoals het HOV tracé, is in het bomenbeleidsplan vastgesteld dat een 3 rijige bomenstructuur nodig is.

De centrale vraag is: In welke mate draagt de variant bij aan de doelen gesteld in het bomenbeleidsplan van de gemeente Uden?

Klimaat

Coalitieakkoord: de openbare ruimte wordt aangepast aan de veranderende weersomstandigheden met meer hete zomerdagen, maar ook kletsnatte dagen. Om hitte beter te verdragen, is schaduw van bomen welkom. Klimaatadaptatie maakt onderdeel uit van de Duurzaamheidsagenda. De centrale vraag is: In hoeverre heeft de variant invloed op de aspecten hitte en droogte?

Draagvlak

Coalitieakkoord: Uden wil een dienstbare gemeente zijn die inwoners, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties actief betreft. In dit kader zijn er klankbordgroepbijeenkomsten geweest en inloopavonden. De klankbordgroep bestaat uit Drempeles Uden Weg, Fietsforum, Actiecomité Hobostraat, Kornetstraat – Land van Ravensteinstraat, VVN, Nutsbedrijven, Arriva en Gebiedsplatforms etc.

De centrale vragen zijn: Hoe denken de verkeersdeelnemers en bewoners over de nieuw voorgestelde situatie conform variant 1 en 2? Welke variant heeft de voorkeur en waarom?

Kosten

Naast de bijdragen aan de ambitie en de beleidsdoelstellingen van de gemeente is het belangrijk om te weten wat realisatie van een variant kost. Centrale vraag: Wat zijn de kosten voor realisatie van de varianten?

4. Beoordeling varianten

Hieronder is het resultaat beschreven van de beoordeling, steeds per gesteld doel en beleidsonderwerp..

4.1 Verkeersveiligheid

Variant 1

- + wegvakken: er is een ruime fysieke scheiding tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers door de ruime berm tussen de rijbaan en de fietsvoorziening, de kans op conflicten tussen automobilisten op de rijbaan en de fietsers op de fietsvoorziening is hierdoor gering.
- veiligheid ter hoogte van de zijwegen: omdat er fietsers vanuit 2 richtingen komen is er meer kans op conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en de (brom)fietsers op het fietspad (1 fietsrichting wordt vaak over het hoofd gezien) (het aantal zijwegen bedraagt 5).
- + veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door de uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen zich opstellen voor de fietsvoorziening en hebben ze goed zicht op de fietsers.
- + veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door de uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen zich opstellen voor de fietsvoorziening om de fietsers voorrang te kunnen verlenen en hoeven de automobilisten minder af te remmen op de hoofdrijbaan waardoor minder kans op zgn. "kop-staart" ongevallen.
- + veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door de uitgebogen fietsvoorzieningen kan de automobilist zich goed opstellen tussen de fietsvoorziening en de rijbaan en kan hiermee de verkeerssituatie op de hoofdrijbaan goed overzien, bovendien wordt het fietspad niet door de automobilist geblokkeerd en ontstaan er hierdoor geen conflicten tussen het doorgaande fietsverkeer en het wachtende autoverkeer.

- oversteekbaarheid van de fietsers: fietsers, die vanuit het oosten van Uden komen, moeten het tracé oversteken naar de fietsvoorziening aan de westzijde.
- + oversteekbaarheid: het ontwerp biedt brede veilige midden eilanden om veilig over te steken voor zowel de fietsers als automobilisten.
- veiligheid op de fietsvoorziening: kans op conflicten tussen fietsers onderling die elkaar tegemoet rijden door de fietsvoorziening in 2 richtingen.
- veiligheid op de fietsvoorziening: kans op conflicten tussen parkerende voertuigen en fietsers op de fietsvoorziening (dit geldt alleen voor de fietsstraten).
- veiligheid op de fietsvoorziening: kans op conflicten tussen voetgangers en fietsers op de fietsstraat van de Kornetstraat, en kans op conflicten tussen voetgangers en fietsers op het zuidelijke deel van de fietsstraat door voetgangers die over de fietsstraat gaan lopen door het autoverkeer dat op het trottoir parkeert.

Variant 2

- wegvakken: er is op sommige wegvakken een beperkte fysieke scheiding tussen het gemotoriseerde verkeer en de fietsers door het ontbreken van een berm of smalle berm tussen de rijbaan en de fietsvoorziening, er bestaat hierdoor nog een kans op conflicten tussen automobilisten op de rijbaan en de fietsers op de fietsvoorziening.
- + - veiligheid ter hoogte van de zijwegen: omdat er fietsers vanuit 1 richting komen is er minder kans op conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en de (brom)fietsers op het fietspad omdat de automobilist slechts 1 richting in de gaten moet houden, Het aantal te doorkruisen fietspaden vanuit de zijwegen is 10.
- veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door het ontbreken of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen niet of beperkt opstellen voor de fietsvoorziening en hebben ze slechter zicht op de fietsers.
- veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door de afwezigheid of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kunnen afslaande voertuigen zich niet of beperkt opstellen voor de fietsvoorziening om de fietsers voorrang te kunnen verlenen en moet de automobilisten soms afremmen op de hoofdrijbaan waardoor er meer kans is op zgn. "kop-staart" ongevallen.
- veiligheid ter hoogte van de zijwegen: door de afwezigheid of beperkte uitgebogen fietsvoorzieningen kan de automobilist zich niet of minder goed opstellen tussen de fietsvoorziening en de rijbaan en kan hiermee de verkeerssituatie op de hoofdrijbaan minder goed overzien, bovendien wordt het fietspad door de automobilisten geblokkeerd en kunnen er conflicten ontstaan tussen het doorgaande fietsverkeer en het wachtende autoverkeer.
- + - oversteekbaarheid van de fietsers: fietsers, die vanuit het oosten van Uden komen, hoeven het tracé niet of minder over te steken naar de fietsvoorziening aan de westzijde.
- + - oversteekbaarheid: het ontwerp biedt voldoende brede veilige midden eilanden om veilig over te steken voor de fietsers, voor de automobilisten is de ruimte op enkele locaties beperkt dat tot conflicten kan leiden tussen automobilisten die zich in de middenruimte opstellen en het doorgaande verkeer op het tracé.

- + veiligheid op fietsvoorziening: er bestaat een gering kans op conflicten tussen parkerende voertuigen en fietsers op de fietsvoorziening omdat er geen fietsstraten zijn opgenomen in het ontwerp.
- + veiligheid op de fietsvoorziening: geen kans op conflicten tussen fietsers die elkaar tegemoet rijden omdat de fietsers op een éénrichtingsfietspad rijden .
- veiligheid op de fietsvoorziening: kans op conflicten tussen parkerende voertuigen en fietsers op de fietsvoorziening (dit geldt alleen voor de fietsstraten).
- + veiligheid op de fietsvoorziening: geen kans op conflicten tussen voetgangers en fietsers omdat er een apart fietspad is en voetgangers kunnen blijven lopen op de ventweg van de Kornetstraat, en geen kans op conflicten tussen voetgangers en fietser op het zuidelijke deel van het tracé omdat hier een fietspad aanwezig is en voetgangers gebruiken kunnen maken van het voetpad omdat hier auto's op de rijbaan van de ventweg parkeren.

CONCLUSIE VERKEERSVEILIGHEID

Beide varianten zorgen voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid

4.2 Doorstroming van de bus

Variant 1

- + de doorstroming van de bus wordt beter door flauwere en bredere middenheuvels/ slingers.
- + het autoverkeer dat afslaat naar de zijwegen heeft meer opstelruimte uitgebogen fietsvoorziening en belemmert hierdoor niet de doorgang van het busverkeer.
- + door de brede middenberm geen conflicten tussen busverkeer en tegenliggers (bus- en vrachtverkeer) mogelijk.

Variant 2

- + - de doorstroming van de bus wordt beter door flauwere middenheuvels/slingers maar minder goed als bij variant 1
- +/- autoverkeer dat afslaat naar de zijwegen heeft beperktere opstelruimte door het ontbreken of minder uitgebogen fietsvoorziening en kan hiermee de doorgang van het busverkeer belemmeren.
- door het ontbreken of de smalle middenberm zijn er conflicten mogelijk tussen busverkeer en tegenliggers (bus- en vrachtverkeer). Op basis van een voortoets van de Provincie Noord-Brabant is geconcludeerd dat er een optimalisatieslag in het ontwerp hiervoor nodig.

CONCLUSIE DOORSTROMING VAN DE BUS

Beide varianten leveren een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming van de bus, bij variant 1 is deze bijdrage iets groter, bij variant 2 is er nog een optimalisatie in het ontwerp hiervoor nodig

4.3 Bijdrage aan snelfietsroute Veghel – Nistelrode

Variant 1

- + sluit goed aan bij de beoogde snelfietsroute waarbij de fietsvoorziening volledig aan de westzijde van de weg is gelegen
- + de breedte van de fietsvoorziening voldoet aan de gestelde eis van 4 meter
- vanuit de snelfietsgedachte is het niet wenselijk dat er haaks wordt geparkeerd langs de fietsvoorziening in de openbare ruimte, ter hoogte van huisnummer 45 is hiervan echter sprake

Variant 2

- + - sluit minder goed aan bij de beoogde snelfietsroute omdat de snelfietsroute volledig aan 1 zijde een herkenbare fietsvoorziening kent en deze variant hiervan afwijkt en minder uniform/herkenbaar is en boven een extra oversteek tot gevolg heeft.
- + - de breedtes van de fietspaden voldoen op sommige delen niet aan de gestelde breedte 3 meter voor een enkelzijdig fietspad
- + geen last van parkerende voertuigen omdat het parkeren op de parallelweg is georganiseerd en de fietsers rijden over aparte fietspaden

CONCLUSIE BIJDRAGE AAN SNELFIETSRUTE

Beide varianten leveren een grote bijdrage aan de optimalisatie van de snelfietsroute. Een optimalisatie in het ontwerp van variant 2 is nog nodig om tot een fietspadbreedte van 3 meter te komen

4.4 Parkeren

Variant 1

- + het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie

Variant 2

- er zullen 2 – 3 parkeerplaatsen verdwijnen, bij de optimalisatie van het ontwerp bestaat de kans dat er meer parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dit ten gevolge van een optimalisatieslag die nodig is op basis van een voortoets uitgevoerd door de Provincie Noord-Brabant)

CONCLUSIE PARKEREN

Bij variant 1 zal het aantal parkeerplaatsen behouden blijven, bij variant 2 is er sprake van een zeer kleine vermindering.

4.5 Leefbaarheid

Variant 1

0 de beperkte verschuiving van de rijbaan naar de woningen heeft een te verwaarlozen invloed op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en trillingen.

Variant 2

0 de verschuiving van de rijbaan verder van de woningen af heeft een te verwaarlozen invloed op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en trillingen.

CONCLUSIE LEEFBAARHEID

Bij beide varianten zal de invloed op de leefbaarheid, in de zin van lucht en geluid, te verwaarlozen zijn.

4.6 Groenbeleid/klimaat

Variant 1

- + de 3 rijige bomenstructuur blijft intact
- de groene bermen zullen tussen de rijbaan en de fietsstraat beperkt smaller worden.
- door de aanleg van het fietspad (verbinding tussen de fietsstraten aan de westzijde van het tracé) zullen er groenvoorzieningen verdwijnen. Het fietspad zal met name een deel van de groenstrook tussen de Vaaldriessenstraat en de Accordeonstraat en tussen de Heinsbergenstraat en Herpenstraat aan de westzijde van het tracé innemen

Variant 2

- de groene middenberm zal grotendeels verdwijnen en veel bomen zullen moeten worden gekapt, alleen de middenbermen ter hoogte van de zijwegen zullen nog van groenvoorzieningen/bomen kunnen worden voorzien, de 3 rijige bomenstructuur komt hiermee te vervallen.
- ook de groenvoorzieningen aan beide zijden van de weg zullen worden ingeperkt, op sommige wegvakken door versmalling van de berm op sommige locaties door de ligging van het fietspad door het park

CONCLUSIE GROEN EN KLIMAAT

Bij variant 1 zal er een zeer beperkt aandeel groen verdwijnen, bij variant 2 een groot aandeel door het verdwijnen van de middenberm

4.7 Draagvlak

Variant 1

- Het merendeel van de betrokken verwacht dat door de fietsstraten de situatie onveiliger wordt. De toename van het aantal fietsers / e-bikes in combinatie met het bestemmingsverkeer en het parkeren langs de fietsstraten zijn de belangrijkste reden. Bovendien moeten veel mensen vanuit de oostzijde van de route oversteken, dit leidt tot onveiligheid en grote omrijdafstanden.

Variant 2

- ++ De voorkeursvariant wordt door de belanghebbenden het meeste gedragen. Deze zijn kort samengevat dat een fietspad aan iedere zijde van de route het beste aansluit bij de fietsbehoeften, en door deze fietspaden zullen de huidige ventwegen niet zwaarder worden belast.

CONCLUSIE DRAAGVLAK

Variant 1 wordt door een zeer beperkt deel van de belanghebbenden gedragen door de belanghebbenden, variant 2 wordt door een groot deel van de belanghebbenden en klankbordgroep gedragen

4.7 Kosten

Variant 1

De kosten voor de realisatie van deze variant zijn € 1.495.000,- excl. btw

Variant 2

De kosten voor de realisatie van deze variant zijn € 1.645.000,- excl. btw. Dit is € 150.000,- hoger dan variant 1. Op basis van een zgn. voortoets door de provincie Noord-Brabant is ingeschat dat er aanpassingen aan het ontwerp nodig zijn. Het gaat dan met name om het optimaliseren van de fietspadbreedte. Ingeschat wordt dat de kosten voor deze variant dan nog € 250.000,- hoger zijn, de variant kost dan € 1.895.000,-. Als het college van de gemeente Uden kiest voor deze variant dan zal deze variant nog formeel door de provincie Noord-Brabant worden getoetst.

CONCLUSIE KOSTEN

Variant 2 zal minimaal € 150.000 meer kosten dan variant 1 en maximaal € 400.000 meer. De inschatting van maximaal € 400.000 is gebaseerd op een eerste voortoets uitgevoerd door de Provincie ter optimalisatie van de fietspadbreedte.

5. Samenvatting beoordeelde varianten

Hieronder is de beoordeling van de varianten samengevat. Onderzocht is in hoeverre de variant bijdraagt aan de projectdoelstellingen en beleidsvelden als de varianten onderling met elkaar worden vergeleken.

Bijdragen aan doelstellingen	Variant 1 <i>Fietsvoorziening (fietsstraten en fietspad) westzijde</i>	Variant 2 <i>Fietspad west- en oostzijde</i>
Optimalisatie verkeersveiligheid	Sterke verbetering verkeersveiligheid	Sterke verbetering verkeersveiligheid
Optimalisatie doorstroming bus (HOV doelstelling)	Sterke verbetering doorstroming van de bus	Verbetering doorstroming van de bus
Optimalisatie snelfietsroute	Grote bijdrage aan de optimalisatie snelfietsroute	Grote bijdrage aan de optimalisatie snelfietsroute
Bijdragen aan beleidsvelden		
Parkeren	Behoud aantal parkeerplaatsen	Beperkte vermindering aantal parkeerplaatsen
Leefbaarheid	Te verwaarlozen invloed op geluid/luchtkwaliteit	Te verwaarlozen invloed op geluid/luchtkwaliteit
Groenbeleid/klimaat	Zeer beperkte afname van groenvoorzieningen	Grote afname van groenvoorzieningen door verdwijnen middenberm
Draagvlak	Weinig draagvlak vanuit belanghebbenden en klankbordgroep	Veel draagvlak vanuit belanghebbenden en klankbordgroep
Kosten		
Kosten voor aanleg (incl. voorbereiding en incl. €60.000,- RDI bij rotonde Randweg/Bitswijk)	€ 1.495.000,-	€ 1.645.000,- tot € 1.895.000,- <i>(kans op hogere kosten (2,5 ton) o.b.v de eerste ontwerptoets door de provincie Noord-Brabant door optimalisatie fietspadbreedte)</i>

6. Conclusies

Beide varianten dragen positief bij aan de projectdoelstellingen optimalisatie van de verkeersveiligheid, doortroming bus en snelfietsroute. Als wordt gekeken naar de bijdragen aan de overige aspecten dan heeft iedere variant bepaalde voor- en nadelen. Als wordt gekozen voor variant 1 dan zal er met name fors geïnvesteerd moeten worden in het uitleggen van de voordelen aan de belanghebbenden omdat er op dit moment onvoldoende draagvlak voor is. Bij variant 2 hoeft dit niet maar past de variant niet bij het ingezette groenbeleid, zal het behouden van de parkeercapaciteit extra aandacht vergen en zijn de kosten voor realisatie met € 150.000,- tot € 400.000,- fors hoger.

BIJLAGEN

Voorlopig ontwerp variant 1

Voorlopig ontwerp variant 2