

Bushaltes en busroutes in Uden

Haltes Koopmanstraat, Wilhelminastraat en Burenstraat

Mag en kan er weer vaker per uur een bus stoppen bij de haltes Koopmanstraat, Wilhelminastraat en Burenstraat in Uden.

Bij deze haltes wonen veel mensen op honderden meters loopafstand. Veel meer dan bijvoorbeeld de verplaatste halte Velmolenweg, die beter de halte Lippstadtsingel/Velmolenweg kan heten. Zo kunnen op zaterdag met gemak de buslijnen 305 en 306 stoppen bij halte Koopmanstraat. Een van deze bussen rijdt notabene als lijn 157 vanaf Uden Busstation verder naar Oss.

In de afgelopen weken enkele keren wezen kijken bij de haltes Hoevenseweg, Wijsthoek en Velmolenweg om te kijken hoeveel fietsen er stonden.

Haltes Raam/Jonkerveld en Melle

Vaker een bus per uur bij de dichtbevolkte wijken Raam (meer dan 5000 mensen per vierkante kilometer) en Melle (bijna 500 mensen per vierkante kilometer).

<https://allecijfers.nl/ buurt/raam-maashorst/>

<https://allecijfers.nl/ buurt/melle-maashorst/>

Zeker als de bussen vertrekken vanaf de busremise aan de Energielaan in Uden. Men komt immers langs de haltes Loopkantstraat, Melle en Raam/Jonkerveld. Dit scheelt enorme overstaptijd en men raakt vlug op school.

Halte Hoevenseweg

Wat mij opviel was dat er bij de halte Hoevenseweg richting Zeeland - Grave - Nijmegen 6 à 8 fietsen stonden op een doordeweekse dag. Richting Uden hooguit 1 fiets. Iets wat ook wel logisch is. De halte richting Zeeland - Grave - Nijmegen is dichterbij de bebouwde kom van Uden en industrieterrein Vluchtoord Uden.

Verder viel mij op dat er bij regen en nat weer een stuk minder fietsen stonden, namelijk een stuk of 3.

Binnen 750 meter loopafstand van halte Hoevenseweg zijn bereikbaar:

Eikenwal, Den Brier, Krijten en delen van de Hoevenseweg, delen van de Bosdreef, Vluchtoord, Westwijk en delen van de Landerlaan, het tankstation en het crematorium.

Halte Wijsthoek

Bij de halte Wijsthoek staan iets meer fietsen, namelijk 8 à 10 aan de ene kant en 1 à 2 fietsen aan de andere kant. Aan de kant van de Wijsthoek staan de meeste fietsen. Terwijl aan de kant van het tennispark een stuk minder fietsen staan. Ook dit is weer logisch. De Wijsthoek is drukker bevolkt dan de Breukrand, Klantstraat en Heufkensweg.

Binnen 750 meter van de halte Wijsthoek (een kwartier lopen) zijn lopend bereikbaar: Drossaard, Schepenhoek, Schoutenhoek, Rentmeestershoef, Landschrijversveld, Bermershof, Wijsthoek, delen van Germenzeel, delen van Lauwere, Breukrand, delen van Hurk, delen van de Hoevenseweg en delen van Heufkens.

Halte Velmolenweg

Binnen 750 meter loopafstand zijn bereikbaar: De Wieken, De Vang, Runmolen, Korenmolen, Weidemolen, Oude Maasstraat m.u.v. nummers 40 - 42 - 44, Eegt, Koreschoep, delen van de Ploeg, Velmolenweg 77A - 221 + Velmolenweg 50 - 102, Vijverlaan, Speelweide, Diepe, Zonneweide, Vlinderslag, delen van de Maasstraat, delen van de Parklaan, Verlengde Velmolen, Patrijsweg, Schepel, Vatsel, Opper, Vim, Gaast, Sesterlaan, Graveur, Essayeur, Waardijn, Rozenobel, Rozenbeker, Leeuwendaalder, Prinsendaalder, Statendaalder, Gulden, delen van de Muntmeester, delen van Patton, delen van de Morgenweg, delen van Wislaan, delen van Hoenderbosplein, delen van Lentemorgen.

Bij de halte Velmolenweg/(Lippstadtsingel) stonden er rond de 30 à 35 fietsen. Terwijl in de richting van het busstation 20 à 25 fietsen stonden.

halte Koopmanstraat

Binnen 750 meter loopafstand zijn bereikbaar:

Neringstraat Oost, Neringstraat West, Marktstraat, Markt, Irenestraat, Christinastraat, Margrietstraat, Oranjepassage, Zuiderpassage, Willem Alexanderhof, Beatrixhof, Wilhelminastraat, Koopmanstraat, Nieuwe Markt, Biggenstraat, Botermarkt, Kazernestraat, Zoggelstraat, Veilingstraat, Hoogzoggel, Langspoor, Staaldraad, Lodenkamer, Roggestro, Spiraal, Fabriekslaan, Losplaats, Burgemeester Thijssenstraat, Stationsstraat, Parallelweg, Prior van Milstraat, Mussenstraat, Elzenstraat, Vlosstraat, Pioenroosstraat, Ereprijsstraat, Velmolenweg 1 - 139A, enkele delen van de Maasstraat.

Halte Hobostraat

Binnen 750 meter loopafstand zijn bereikbaar:

Hobostraat, Pianostraat, Mandolinestraat, Banjostraat, Gitaarstraat, Muziekplein, Trompetstraat, Hoornstraat, Trombonestraat, Tubastraat, Xylofoonstraat, Kornetstraat, Accordeonstraat, Rode Akker, Vaaldriessenstraat, Saxofoonstraat, Bitswijk, Houtkers, IJsselkers, Mulderspad, Wijnkers, Kroezel, Sterappel, Goudrenet, Bellefleur, Hotel van der Valk, Paukenstraat 1 - 27 & 6 - 36, Morel m.u.v. 13, 13A, 21, 23 en 25, Meikers m.u.v. 12, Vijfhuizerweg m.u.v. 2 en 7, Merketon 14, 14A, 16 - 28 & 17 - 37.

Wachten en maar wachten bij Busstation Veghel

Sinds het busstation in Veghel verplaatst is van Bolkenplein naar de Rembrandtlaan vlak bij het gemeentehuis in Veghel, stap ik zeer zelden uit in Veghel. Alleen maar om over te stappen op een andere bus over te stappen, omdat er in Uden een bus eerder ging en ik geen zin had om te wachten. Of om naar de Albert Heijn te lopen. Wachten op busstation Veghel is totaal niet aangenaam. Dit vanwege het gegeven dat er een 4-baansweg voor het busstation ligt. Veel mensen wachten dan ook onder de boom. Zeker als ze veel te vroeg bij de bus zijn. Even een krantje of een tijdschrift kopen in de kiosk of een frietje eten terwijl je wacht is er niet meer bij. Overstappen van de ene op de andere bus is lang niet meer wat het ooit geweest was. Persoonlijk had ik er totaal geen moeite mee dat de bus stopte bij haltes aan de Bundersweg, op het Bolkenplein en aan het Stadhuisplein.

Bushalte aan de snelweg

Aangezien bussen geen (automatisch) voorrang hebben buiten de bebouwde kom, wat bij een halte gelegen aan de snelweg veelal het geval is, pleit ik ervoor om de bushaltes binnen de bebouwde kom te (be)houden. Het liefst waar veel mensen op korte loopafstand van minder dan 500 meter wonen en/of waar voorzieningen zijn, waar veel mensen naar toe gaan. Denk hierbij aan scholen, winkels, bedrijfsverzamelgebouwen, culturele instellingen zoals musea, gemeentehuizen, gemeenschapshuizen, ziekenhuizen, horeca en dienstverlening zoals schoenmakerij, kappers, schoonheidsspecialisten, nagelstylisten en juweliers, pakketpunten, gezondheid- en welzijnsinstellingen.

Enorm schrikbeeld: Sleeuwijk Tol Oost en Sleeuwijk Tol West en de haltes Hoevenseweg, Tweehekkenweg, Voederheil en de verplaatste halte van de Velmolenweg naar de Lippstadtsingel (N264).

Mijn grote schrikbeeld vormen de busstations Sleeuwijk Tol Oost en Sleeuwijk Tol West. Zo ligt busstation Sleeuwijk Tol West meer dan een kilometer van de bebouwde kom van Sleeuwijk af. En ligt de jachthaven van Sleeuwijk bijna 4 kilometer van dit busstation. De bebouwde kom van Werkendam ligt er meer dan 1,5 kilometer lopen vanaf.

<https://www.bndestem.nl/rivierenland/tientallen-miljoenen-euros-nodig-voor-verbeteren-wege-nnet-altena-anders-loopt-het-overal-vast~a472f831/203066533/>

Dan is wandelen naar de haltes Hoevenseweg, Tweehekkenweg en Voederheil in de gemeente Maashorst nog een enorme verademing. Wachten bij deze haltes is van een totaal andere orde. Wat dat betreft was wachten bij halte Gemeentehuis in Zeeland een stuk fijner. Veel minder geraas van (vracht)auto's en motors en om niet te vergeten de uitlaatgassen en fijnstof afkomstig van banden en remschijven.

Verdichten bij belangrijke (knooppunt)haltes

Wil het openbaar vervoer daadwerkelijk aantrekkelijk zijn, zal er enorm verdicht moeten worden bij knooppunthaltes.

Denk hierbij aan de haltes:

Zeeland, Tweehekkenweg;

Zeeland, Voederheil;

Monseigneur Borretstraat;

Uden, Hoevenseweg;

Uden, Ziekenhuis;

Volkel, Schoolstraat;

Volkel, Biesthoek;

Volkel, Molen;

Volkel, Brabantstraat;

Volkel, Kroatenstraat;

Odiliapeel, Rouwstraat;

Odiliapeel, Koolmeesstraat;

Odiliapeel, Kerk;

Odiliapeel, Beukenlaan;

Odiliapeel, Rogstraat;

Schaijk, Waterstraat;

Schaijk, Scheisestraat;

Schaijk, Waalstraat;

Schaijk, Runstraat.

Dat wil zeggen veel wooneenheden op maximaal 8 minuten loopafstand. Liever op maximaal 5 minuten loopafstand. En voorzieningen zoals horeca, een kiosk, een onderwijslocatie, een overdekte wachtgelegenheid, een sportaccommodatie, een cultureel centrum of theater, een ziekenhuis, een huisartsenpost en/of een bedrijfsverzamelgebouw en/of een overdekte afsluitbare liefst bewaakte fietsenstalling die wandelend in een mum van tijd te bereiken zijn. Een goed voorbeeld is halte Wilhelminastraat (Uden).

Elektrisch rijden en laadpalen

Ik ben zeker geen voorstander van de plaatsing van nog meer laadpalen. En zeker niet in de bebouwde kom van Uden. Laadpalen zijn een enorme hindernis voor mensen die op stoep lopen met een kinderwagen of rollator. Daarbij worden de risico's van elektrisch rijden enorm onderschat. Denk hierbij aan gevaren als electrocutiegevaar, brandgevaar, hittevorming, schadelijke gassen afkomstig van een brandende EV-batterij. En ook zijn EV-batterijen lastig te blussen omdat ze maar blijven branden of weer gaan branden. Daarbij is hartstikke veel kostbaar water nodig om de brand uit te krijgen. Daarbij komt dat men hinder kan ondervinden van laadkabels die op straat of de stoep liggen. Een ander gevaar is dat EV-voertuigen zwaarder, stiller en breder zijn, waardoor een aanrijding met een voetganger, (brom)fietser of iemand op een fatbike veelal jongeren een stuk grotere impact hebben dan met een auto met een verbrandingsmotor. Dit gevaar wordt nog veel groter als de fatbike-generatie die verplicht gaat worden om met helm op te rijden, massaal achter het stuur van de elektrische auto kruipt. Door de anonimiteit is men minder snel geneigd om rekening te houden met andere weggebruikers. Mijn ervaring is dat men binnen de bebouwde kom van Uden, dat jongeren redelijk rustig rijden met de fatbike. Wat mij verder opvalt is dat jongeren er geregeld met z'n drieën op zitten. Wel efficiënt wat betreft ruimtegebruik. (geen lege zitplekken)

<https://ed.nl/opinie/jan-heeft-oplossing-voor-discussie-over-fatbikes-en-e-bikes~a75b89c8/?referr=htps%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Kleine busjes - niet perse goedkoper

Ook het idee van mensen vervoeren in kleine busjes blijkt een dure aangelegenheid te zijn. Ook zorgt dit ervoor dat de grote bussen minder goed bezet zijn. Het is niet voor niets dat de NS destijds gestopt is met de treintaxi op NS-stations.

Verder is in het verleden gebleken dat het rondrijden van taxibusjes per passagierskilometer stukken duurder is dan het rijden van reguliere lijndienst. Daarbij komt dat de hele tijd moeite doen om telkens een busritje te moeten bestellen voor veel mensen te complex is. Daardoor raken mensen af en kunnen daardoor gefrustreerd raken. Dergelijk beleid zal eerder zorgen voor minder volle bussen. Waardoor er nog meer gesneden gaat worden in de dienstregeling van bus. Waardoor er nog meer bushaltes verdwijnen. Waardoor er nog minder mensen de bus nemen. Waardoor er nog meer taxibusjes rondrijden en het autoverkeer enorm zal toenemen. Want met een grote (nagenoeg) lege bus rijden waar niemand in zit is toch immers zonde!