

Almelo op weg naar 2030

Inhoud

1	Waarom een mobiliteitsvisie?	2	4.1	Economie & Werk	11
2	Terugblik op het GVVP 2007-2015	3		Wat willen we bereiken?.....	11
2.1	Wat is er gerealiseerd?	3		Kernopgave Economie & Werk	12
2.2	Wat is er (nog) niet gebeurd?	4	4.2	Aantrekkelijke stad.....	12
2.3	Wat zijn ontwikkelingspunten?.....	4		Wat willen we bereiken?.....	13
3	De wereld verandert	5		Kernopgave Aantrekkelijke stad	13
3.1	Digitalisering en technologie	5	4.3	Zorg en participatie	14
	Het nieuwe werken	5		Wat willen we bereiken?.....	14
	Online Winkelen.....	5		Kernopgave Zorg & Participatie	14
	Digitale platforms en Deeleconomie	6	5	Werkwijze.....	15
	Vervoersmiddelen en technologie	7	6	Vervolgproces.....	17
3.2	Maatschappelijke ontwikkelingen	8		Stap 1: Verkeersstructuurplan	17
	Schaalvergroting en concentratie van voorzieningen	8		Stap 2: Gebiedsgerichte mobiliteitsplannen.....	17
	Demografische ontwikkelingen	8		Stap 3: Monitoring gebiedsgerichte aanpak	18
	Economische ontwikkelingen	9		Stap 4: Bijstelling UVP gebiedsgerichte aanpak.....	18
3.3	Veranderende overheid	9			
	De burger aan zet.....	10			
	Decentralisaties.....	10			
	Hoofdopgaven.....	10			
4	Ambities en kernopgaven	11			

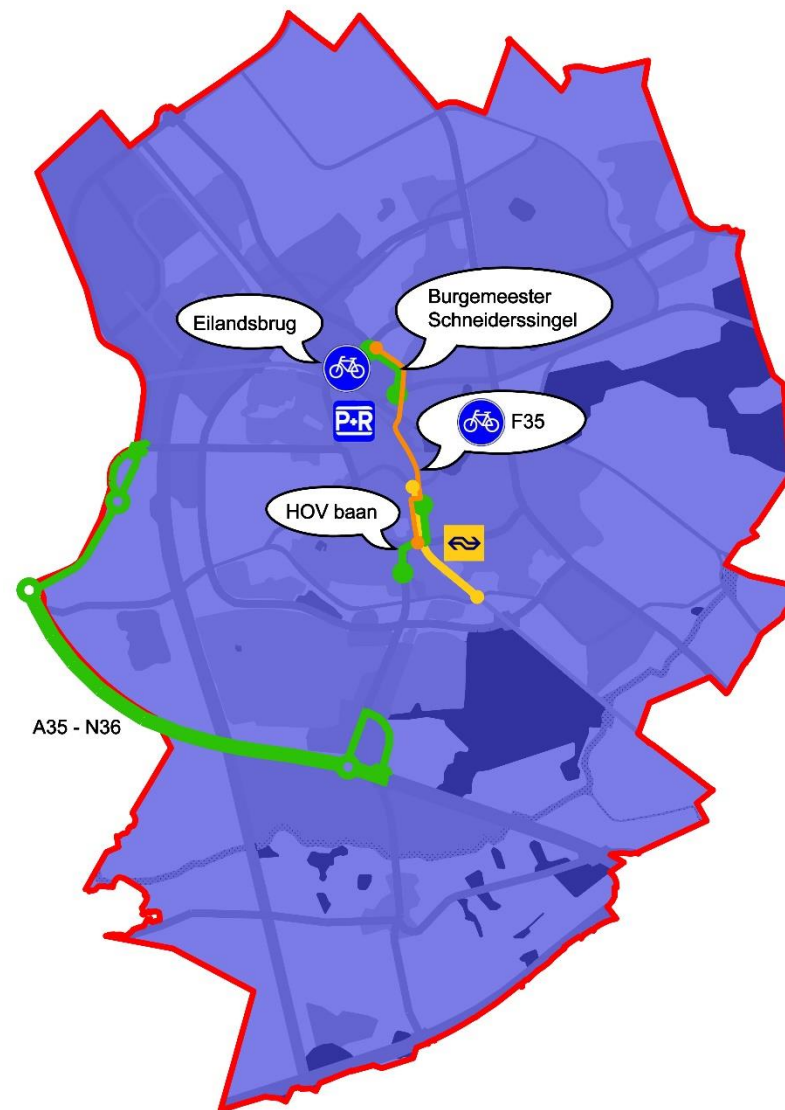
2 Terugblik op het GVVP 2007-2015

Het vorige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is vastgesteld in 2007 en had een looptijd tot 2015. Dit GVVP was geënt op het Masterplan (2005) en was er op gericht om de mobiliteit voor elke vervoerwijze te faciliteren, waarbij de leefbaarheid, veiligheid en het milieu zoveel mogelijk in stand gehouden zou worden en zo mogelijk verbeterd. Er is sinds de vaststelling veel gerealiseerd. Er zijn nu diverse redenen om een nieuw mobiliteitsbeleid te formuleren.

2.1 Wat is er gerealiseerd?

Hoewel kort na de vaststelling van het GVVP, de economische crisis toesloeg, is er toch veel gerealiseerd het afgelopen decennium. Dit alles heeft er toe geleid dat vandaag de dag het Almelose verkeerssysteem relatief goed functioneert en het aantal knelpunten beperkt is.

Vooraf op infrastructureel gebied is in Almelo er veel gebeurd. De A35 is verlengd tot voorbij Wierden en met de N36 verbonden. Ook is het verdiepte spoor aangelegd inclusief nieuwe kruisingen en fietsoversteken. Daarnaast is een deel van het tracé van de Burgemeester Schneiderssingel gerealiseerd. Ook voor het fietsverkeer zijn er diverse verbeteringen aangebracht. Diverse onderdelen van de fietsnelweg F35 zijn uitgevoerd en de lokale fietsroutes zijn verbeterd.



Qua openbaar vervoer is onder meer de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) baan op de Henriëtte Roland Holstlaan doorgetrokken naar de Burgemeester Raveslootsingel, is er een multimodaal dynamisch reisinformatiesysteem opgezet en zijn de meeste bushalteperrons verhoogd.

2.2 Wat is er (nog) niet gebeurd?

Een aantal onderdelen uit het GVVP is ook niet gerealiseerd. Dit is ook niet heel opmerkelijk, omdat sinds 2008 zich een aantal belangrijke maatschappelijke en economische ontwikkelingen heeft voorgedaan. In 2007 had de gemeente nog sterke groeiambities, maar mede onder invloed van de economische crisis werd de woningbouw- en bedrijventerreinprogrammering flink naar beneden bij gesteld. Dit is een van de redenen waarom bijvoorbeeld de Burgemeester Schneiderssingel niet geheel is gerealiseerd.

Ook is het binnenstadsplan van destijds in deze periode niet van de grond gekomen. Hierdoor hebben ook veel van de beoogde investeringen in de binnenstad uit het GVVP niet plaatsgevonden. Het was bijvoorbeeld de bedoeling dat dynamische afsluiting in de binnenstad zouden worden gerealiseerd en de Klara Zetkinstraat zou autovrij gemaakt worden. Daarnaast was de ambitie om meer fietsenstallingen en meer doorsteken voor voetgangers te realiseren.

In navolging van het GVVP heeft in 2010 een gedeeltelijke actualisatie plaatsgevonden waarin het onderdeel voor de fiets nader is uitgewerkt. Binnen deze actualisatie heeft ook de ' regionale fietssnelweg F35' een prominente plek gekregen. Ook het

realiseren van het Fietsplan heeft slecht gedeeltelijk plaatsgevonden ten gevolge van de maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Waardoor ook voor het regionale fietsnetwerk nog veel werk verzet moet worden.

2.3 Wat zijn ontwikkelingspunten?

De looptijd van het GVVP 2007-2015 is verstreken en veel is inmiddels gerealiseerd. Maar naast het einde van de looptijd, zijn er ook andere redenen waarom een nieuw mobiliteitsbeleid wenselijk is. Er bestaat nu behoefte aan een integraler kaderdocument. Hiermee wordt bedoeld dat mobiliteitsbeleid naast haar eigen verantwoordelijkheid (verkeersveiligheid, doorstroming, parkeren en leefbaarheid), ook nadrukkelijk wordt ingezet om bij te dragen aan het verwezenlijken van beleidsdoelen van andere sectoren. Daarnaast bestaat de behoefte om beter aan te sluiten op wensen uit de samenleving en de huidige uitdagingen en maatschappelijke ontwikkelingen. Daarnaast vraagt de samenleving van ons meer vraaggericht te werken, met goede communicatie met burgers en planvormingstrajecten waarbij de belanghebbenden nauw betrokken zijn.

3 De wereld verandert

Waar en hoe we wonen, werken, boodschappen doen en onze vrije tijd doorbrengen en hoe we ons van A naar B bewegen is aan verandering onderhevig. Verandering die sterk wordt aangezwengeld door digitalisering, informatisering en technologische innovaties. Maar ook maatschappelijke ontwikkelingen gaan een belangrijke rol spelen de komende jaren, zoals vergrijzing, verandering van binnensteden en de verschuiving van bezit naar gebruik. Hierdoor verandert de mobiliteitsbehoefte en het verkeers- en vervoersaanbod. In dit hoofdstuk beschrijven we met welke ontwikkelingen van morgen, we vandaag rekening moeten houden.

3.1 Digitalisering en technologie

Technologie heeft een steeds grotere impact op ons leven. Steeds meer ruimtelijke functies als onderwijs, recreatie, winkelen en werken krijgen een virtuele dimensie. Na de invoering in 1991, heeft het internet zich in razend tempo ontwikkeld en is niet meer weg te denken in onze samenleving. Het is tegenwoordig heel normaal dat we overal bereikbaar zijn, terwijl we niet meer fysiek aanwezig hoeven te zijn. Enerzijds leidt dit tot een daling van de fysieke mobiliteit: we gaan bijvoorbeeld minder voor een cd, boek of kleding naar de winkel. Maar internetgebruik zorgt ook voor nieuwe activiteiten en de daarbij horende mobiliteit: onze aankopen worden nu thuis bezorgd. Innovatie, verdere informatisering en slimme

automatiseringsoplossingen beïnvloeden de toekomstige mobiliteit wezenlijk.

Het nieuwe werken

Nieuwe informatie- en communicatietechnieken maken het onder meer mogelijk dat veel werkzaamheden onafhankelijk van plaats en tijd kunnen worden uitgevoerd. Steeds vaker werken we op een locatie of tijdstip dat ons het beste uitkomt. Dit betekent dat niet iedereen meer tegelijkertijd in de ochtendspits op weg is naar zijn werk en in de avondspits op weg is naar huis. Het nieuwe werken heeft dus de potentie om files terug te dringen. Maar voor medewerkers die tijd en plaats onafhankelijk werken is het ook makkelijker om verder van het werk te wonen. Dit kan weer leiden tot extra files. Wanneer werkgevers het nieuwe werken aanbieden en tegelijkertijd bijvoorbeeld openbaar vervoer promoten, snijdt het mes aan twee kanten. Een groeiend aantal werkgevers stelt hun werknemers in staat om op flexibele werktijden en op flexibele locaties te werken. Door niet of buiten de spits te reizen, wordt bijgedragen aan een betere doorstroming op wegen.

Mobiliteitseffect Almelo:

- *betere doorstroming op wegen*
- *langere woon-werkafstand*

Online Winkelen

Deze nieuwe informatie- en communicatietechnieken maken ook dat wij voor een paar nieuwe schoenen of broek niet meer per definitie een winkel bezoeken. Dit is één van de oorzaken waarom het bezoek aan onze binnenstad terugloopt en de winkelleegstand relatief groot is. Hoewel het funshoppen zal blijven, gebeurt het feitelijke en functionele kopen steeds meer via internet. Als

consumenten nog een winkelcentrum bezoeken, worden hoge eisen gesteld en is men bereid grotere afstanden af te leggen. Consumenten kiezen dan ook niet meer primair voor het dichtstbijzijnde winkelcentrum, maar voor dat centrum waar zij hun winkelbehoefte het best kunnen verwezenlijken. Mede als gevolg hiervan neemt het winkelbezoek aan de binnenstad af en is de concurrentie tussen winkelgebieden toegenomen. Telde de binnenstad van Almelo in 2005 wekelijks nog 130.000 bezoekers, is dat in 2015 nog maar 95.000. In de binnenstad is daardoor minder behoefte aan winkelvolume, maar bijvoorbeeld ook aan parkeercapaciteit.

Mobiliteitseffect Almelo:

- *Minder voetgangers in de binnenstad*
- *Minder parkeerdruk binnenstad*
- *Kortere loopafstanden*
- *Meer thuisbezorging*

Ook biedt het internet de mogelijkheid voor het online oriënteren. Als oriëntatiekanaal is internet inmiddels belangrijker dan de oude en reguliere kanalen, zoals de oriëntatie via de winkel of gedrukte media. Dit heeft ook effect op ruimtelijke winkelgedrag: Een van de gevolgen is dat consumenten een binnenstad zoals Almelo doelgericht bezoeken, waardoor minder verplaatsingen binnen het winkelgebied plaatsvinden. Uit onderzoek blijkt dat consumenten in middelgrote steden, zoals Almelo, gemiddeld maar 640 meter lopen.

Hoewel het winkelen via internet leidt tot minder winkelbezoek, leidt het ook tot een toename van thuisbezorging. Het aantal bezorgde

pakketten in Nederland is tussen 2010 en 2014 ruim verdubbeld. Over het netto mobiliteitseffect van internetwinkels is nog onvoldoende bekend.

Digitale platforms en Deeleconomie

Er is ook een trend waarneembaar van bezit naar gebruik. De deeleconomie rukt op. De snelgroeiende deeleconomie combineert



traditionele manieren van uitwisselen met moderne technologie, en biedt daarmee steeds meer mogelijkheden om zelf het heft in handen te nemen. Online platformen faciliteren bijvoorbeeld

doelgericht contact in de buurt, en maken het mogelijk om op een makkelijke en snelle manier je huis, gereedschap en auto's met anderen te delen. De deeleconomie staat nog in haar kinderschoenen, maar is wel groeiende. Op het gebied van mobiliteit is ook autodelen in Nederland en zeker in Almelo nog klein. Een groeiende deel-economie en meer deelauto's biedt kansen om het aantal auto's terug te brengen.

Mobiliteitseffect Almelo:

- *Minder auto's*
- *Alternatief voor OV*
- *Minder verkeersdrukte*

Vervoersmiddelen en technologie

De elektrische fiets wordt steeds populairder. In 2015 bleek bijvoorbeeld 22 procent van de leden van het Almelopanel te beschikken over een elektrische fiets. De e-bike biedt volgens de ANWB tot ongeveer 15 kilometer een goed alternatief voor de auto. Bij een traditionele fiets is dit tot 7,5 kilometer het geval. Steeds meer mensen verkiezen de elektrische fiets boven een tweede auto. Als deze trend zich doorzet dan zal het autobezit evenals de verkeersdrukke afnemen. Bijkomend voordeel is dat de (elektrische) fiets gezondheidswinst oplevert.

Nieuwe technologieën dragen ook bij aan het optimaliseren van de verkeerveiligheid en beter passende mobiliteitskeuzes door bijvoorbeeld slimme apps. Daarnaast worden voertuigen steeds slimmer. Op dit moment wordt druk geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen. Hoe lang het gaat duren voordat zelfrijdende auto's normaal worden in onze gemeente is echter gissen. Deze ontwikkeling is wel interessant om te volgen waarbij de inpasbaarheid voor het systeem binnen het Almelose wegennet aandacht behoeft. Wat wel duidelijk is, is dat onze transportsystemen steeds intelligenter worden: communicatie tussen voertuigen onderling en met de wegwant vindt steeds meer plaats. Dit biedt kansen om zowel weggebruikers te ondersteunen bij hun

Mobiliteitseffect Almelo:

- Minder autobezit
- Minder verkeersdrukke
- Verkeersveiliger
- Minder co2 uitstoot
- Beter afwikkeling van het verkeer

Mobiliteitseffecten automatisch voertuigen

Automatische voertuigen lijken hét onderwerp van gesprek wanneer het over de toekomst van de personenmobiliteit gaat. Door deze technologie kan mobiliteit er fundamenteel anders uit gaan zien. Ze maakt dat de tijd die je in de auto doorbrengt, niet langer reistijd is zoals we die gewend zijn, maar verblijftijd, die je naar believen kunt invullen. Het is een vervoermiddel voor iedereen, ook onder de 18 en ver boven de 90. Parkeren hoeft niet meer in de buurt: het automatische voertuig kan zelf een plek vinden. Ook zou de veiligheid fors kunnen verbeteren, waardoor de maximum snelheden mogelijk kunnen worden aangepast. In de komende decennia zullen auto's naar alle waarschijnlijkheid geleidelijk aan steeds meer dingen zelf kunnen. Maar de omvang en de afwikkeling van het verkeer veranderen vooral als de meest vergaande fase van automatisering wordt bereikt: als het voertuig alle rijtaken in alle omstandigheden zelfstandig kan uitvoeren.

Bron: CPB/PBL, "Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, Cahier Mobiliteit" (2015)

rijtaken, als het verkeer als geheel door het verkeersnetwerk te laten stromen.

3.2 Maatschappelijke ontwikkelingen

Schaalvergroting en concentratie van voorzieningen

Door schaalvergroting, concentratie en specialisatie wordt de afstand tot voorzieningen, zoals scholen en ziekenhuizen, groter. Demografische ontwikkelingen (voornamelijk krimp en ontgroening) versterken dat. Hierdoor is er voor voorzieningen verminderd draagvlak en dus verminderd potentieel. 'Bovenlokale' voorzieningen zoals onderwijs- en zorginstellingen, krijgen steeds meer een regionale functie en clusteren zich daarom. Dat is een onomkeerbare ontwikkeling.

Hierdoor moeten inwoners grotere afstanden afleggen om bijvoorbeeld in hun onderwijs- of zorgbehoefte te voorzien.

Mobiliteitseffect Almelo:

- Grotere afstand tot voorzieningen

Demografische ontwikkelingen

De mobiliteitsontwikkeling hangt deels samen met demografische ontwikkelingen, zoals de vergrijzing en de huishoudensgroei.

Net als in de rest van Nederland is de leeftijdsopbouw van de Almelose bevolking sterk aan het veranderen. In 2030 is bijna één op de drie inwoners van Almelo ouder dan 65. Nu is dat nog één op de vijf. Terwijl het aantal ouderen fors toeneemt, neemt het aantal geboortes/kinderen af. Er is sprake van ontgroening en vergrijzing. De 'nieuwe' ouderen zijn mobieler dan voorgaande generaties: ze reizen meer en vaker zelfstandig. De AOW leeftijd is verhoogd en stijgt wellicht nog verder. Een grotere groep mensen blijft hierdoor langer mobiel dan voorheen en zal langer zakelijk blijven reizen. Ook zal deze groep meer sociaal-recreatief reizen wat leidt tot

Vervoersarmoede

Onderzoek heeft aangetoond dat 40 procent van de autoverplaatsingen heel lastig of zelfs niet zonder het gebruik van een auto te maken zijn. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit van huishoudens zonder auto. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zal de autoafhankelijkheid in de toekomst alleen maar verder toenemen. Dit zou kunnen leiden tot vervoersarmoede. Hiervan is sprake wanneer de verplaatsingsmogelijkheden voor bepaalde groepen mensen dusdanig beperkt zijn dat men niet meer volwaardig kan deelnemen aan de samenleving. Risico op vervoersarmoede bestaat vooral bij de huishoudens met weinig inkomen, ouderen en mensen met een mobiele beperking door een lichamelijke of geestelijke handicap. Het fenomeen blijkt in Nederland nog beperkt door de rol van de fiets, een goede openbaar vervoernetwerk en de redelijk compacte verstedelijking. Maar er is een reële kans dat de vervoersarmoede in de toekomst zal groeien. Het aanbod van openbaar vervoer staat onder druk en voorzieningen verdwijnen of concentreren zich. Ook de vergrijzing kan bijdragen aan vervoersarmoede.

Bron: CBS, "Sociaal Economische Trends" (2012)

meer belasting van het wegennet buiten de spitsuren. Daarnaast neemt de vraag naar alternatieven voor de auto, zoals de elektrische fiets en vraagafhankelijk openbaar vervoer toe. Een ander gevolg van de vergrijzing is een toename van het aantal verkeersslachtoffers. Tegelijkertijd betekent de afname van het aantal jongeren dat bijvoorbeeld scholen zich verder concentreren en de afstand tussen huis en school groter wordt.

Hoewel de bevolking krimpt, gaat het aantal huishoudens de komende decennia in Almelo toenemen. Vooral het aantal eenpersoonshuishoudens stijgt. Naar verwachting is in 2040 ruim 40

procent van de huishoudens in Almelo een éénpersoonshuishouden. Meer huishoudens betekent een toename van het aantal auto's, hoewel het autobezit onder éénpersoonshuishoudens relatief laag is.

Economische ontwikkelingen

Goederenvervoer is onmisbaar voor het economisch functioneren van onze maatschappij. Nederland investeert in een duurzaam, efficiënt en synchrodaal transportsysteem, zoals ook vanuit het topsectorenbeleid van het rijk en het Topteam Logistiek wordt voorgestaan. Eind 2014 meerde de Thalassa Pistis aan in Rotterdam. 5.341 containers werden gelost en 5.216 containers geladen. Het werd een record "call size" van 10.557 containers voor Rotterdam, maar inmiddels zijn dergelijke groottes geen uitzondering meer. Deze groeiende containervolumes moeten effectief en duurzaam afgehandeld kunnen worden in het achterland door wegtransport, spoorvervoer en binnenvaart. Twente staat in de top-10 van logistieke regio's in Nederland. De regio fungeert voor diverse bedrijven, clusters en sectoren als een logistiek centrum. De strategische ligging aan internationale vervoerscorridors waaronder de A1 speelt hierbij een belangrijke rol.

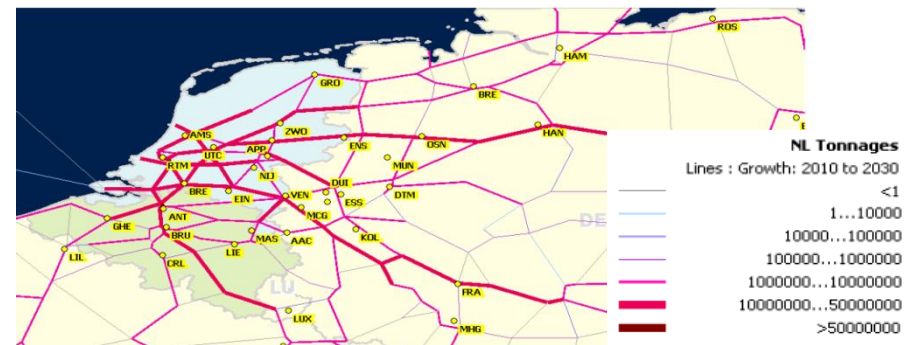
Mobiliteitseffect Almelo:

- Meer belasting wegnemet buiten spitsuren
- Meer vraag naar e-bike, vraagafhankelijk OV
- Toename autobezit

Specifiek voor onze regio wordt bovendien een sterke groei van continentale goederenstromen in oostelijke richting verwacht. Dit biedt kansen voor het verder ontwikkelen van onze regio als logistieke hotspot om de groeiende goederenstromen te verwerken en bewerken en daarmee toegevoegde waarde en werkgelegenheid te creëren.

Mobiliteitseffect Almelo:

- Toename goederenstromen



3.3 Veranderende overheid

Niet alleen de samenleving verandert, de overheid verandert mee. De laatste jaren hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan, die het noodzakelijk maken dat wij anders met mobiliteitsvraagstukken omgaan.

De burger aan zet

Moesten burgers voorheen erop vertrouwen dat de overheid wel wist wat goed voor hen was, zien we de laatste jaren een kentering: de burger is vaker aan zet. We maken plannen minder van achter het bureau en meer in open planprocessen samen met gebruikers. Hiermee is de overheid ook niet meer vanzelfsprekend verantwoordelijk voor de uitvoering van plannen en beleid. We stellen ons op als partner om samen met andere partijen maatschappelijke opgaven op te pakken. Ten aanzien van mobiliteitsbeleid kunnen werkgevers bijvoorbeeld een rol spelen in het mobiliteitsgedrag van werknemers.

Decentralisaties

Bij de hervorming van het sociale domein in het kader van de drie decentralisaties zijn in 2015 de zorgtaken voor zorg, jeugd en werk vanuit het Rijk decentraal bij de gemeente neergelegd. Onze gemeente is, mede vanuit het oogpunt van kostenbesparing, meer dan ooit gebaat bij een samenleving waarin burgers zelfredzaam zijn. Ouderen en andere hulpbehoevenden blijven steeds langer zelfstandig wonen. Binnen ons mobiliteitsbeleid wordt het daarom steeds belangrijker om Almelo en haar voorzieningen voor iedereen goed toegankelijk te houden en waar nodig te maken.

Hoofdpogaven

In Almelo is er een spanning tussen de beschikbare middelen (geld en capaciteit) en de benodigde en gewenste inspanningen om alle ambities van de gemeente te verwezenlijken. Daarom heeft Almelo prioriteiten gesteld en expliciet de keuze gemaakt voor drie hoofdpogaven. Met deze drie hoofdpogaven brengen we focus aan in wat we willen bereiken en maken we de omslag naar een opgave

gestuurde regieorganisatie. De hoofdpogaven zijn als volgt benoemd:

1. Saneren & Innoveren
2. Transformatie Werk & Zorg
3. Een binnenstad met herwonnen identiteit

In ons mobiliteitsbeleid is het belangrijk om bij te dragen aan deze hoofdpogaven.

4 Ambities en kernopgaven

Almelo heeft ambities, zowel sociaaleconomisch als op het gebied van aantrekkelijkheid van de stad. De rol van de gemeente wordt echter sterk bepaald door de financiële mogelijkheden. Daar komt bij dat zich verschillende maatschappelijke ontwikkelingen voordoen waardoor onze mobiliteitsbehoefte verandert. Deze vertrekpunten tezamen vragen van de gemeente Almelo om op het gebied van mobiliteit heldere beleidskeuzes te maken.

Het mobiliteitsbeleid tot 2025 bestaat uit drie pijlers:

1. Economie & Werk
2. Aantrekkelijke binnenstad
3. Zorg & Participatie

Binnen deze ambities kiest Almelo voor een drietal prioriteiten verbeteren van de economische bereikbaarheid, verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad en (sociale) innovatie.

4.1 Economie & Werk

De economie is de drager van alle maatschappelijke functies. De aanwezigheid van bedrijven levert banen en daarmee zelfstandig inkomen op. Geld dat wordt verdiend kan worden uitgegeven aan allerlei zaken zoals wonen en voorzieningen. Daarom is het van groot belang dat de economische kracht van Almelo en de regio op peil blijft.

Voor een gezonde economische structuur is het van belang dat de gemeenten continu aandacht heeft voor de bereikbaarheid van de regio, de stad en de werklocaties. Er is namelijk een belangrijk verband tussen economische groei en bereikbaarheid:

- Voor bedrijven is bereikbaarheid een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Aan- en afvoerroutes moeten betrouwbaar zijn voor de efficiënte inrichting van productie- en logistieke processen.
- Bedrijven zijn afhankelijk van goed personeel. Er moet op reisbare afstand voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar zijn. Medewerkers moeten gemakkelijk op de werkplek kunnen komen. Dit hangt af van de vervoersmogelijkheden en de betrouwbaarheid daarvan.
- De opkomst van het nieuwe werken heeft de relatie tussen woon- en werkplek weliswaar minder strak gemaakt, fysieke bereikbaarheid blijft nog steeds van belang.

Wat willen we bereiken?

Wij willen dan zowel de regionale wegen, een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem als het hoogwaardig fietsnetwerk Twente onderhouden en verbeteren met het oog op de dagelijkse verplaatsingen naar de werklocaties. Door de bovenregionale verbindingen te verbeteren neemt het arbeidspotentieel voor bedrijven in Almelo toe en zijn er meer arbeidsplaatsen bereikbaar voor de inwoners van Almelo. Voor het verbeteren van de externe (weg)bereikbaarheid tussen de Twentse regio en de andere stedelijke regio's wordt op dit moment al fors geïnvesteerd. Op stapel staan (c.q. reeds in uitvoering zijn) een capaciteitsvergroting op de N35 (Wierden - Raalte), de capaciteitsvergroting A1 (tussen

Apeldoorn en Azelo), de aanleg van de N18 en verbetering van de Twentekanalen. Verdere verbeteringen zijn vooral nodig op de verbinding met Zwolle (spoor en weg), de Randstad (spoor), de regionale spoorverbindingen en de N36 wat betreft verkeersveiligheid.

Voor het woon-werkverkeer willen we de aantrekkelijkheid van het gebruik van de (e-)fiets of collectief vervoer vergroten. Werknemers worden minder afhankelijk van de auto (duurzaam, gezond, goedkoop) en de arbeidsmarkt voor de mensen die geen auto bezitten vergroot. Bovendien ontstaat er zo meer ruimte voor het economisch weggebonden verkeer (goederenvervoer). De verantwoordelijkheid ligt echter niet alleen bij de gemeente, ook bij de bedrijven.

Ten behoeve van het goederenvervoer streven we bovendien naar een optimale bereikbaarheid over weg en water door goede verbindingen met landelijke transportassen. We gaan nader onderzoek doen naar de knelpunten in het goederenvervoer van en naar Almelo. We willen Almelo namelijk verder ontwikkelen als logistieke hotspot gelegen aan de Northsea-Baltic corridor en de werkgelegenheid in de logistieke sector vergroten. Op diverse bedrijventerreinen liggen kansen voor multimodale overslag, zoals het XL Park, Dollegoor en Bedrijvenpark Twente. Goederenvervoer heeft echter ook negatieve effecten op de omgeving. Deze willen we zo veel mogelijk beperken en willen we duurzaam goederenvervoer stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld door lagere liggelden te vragen voor duurzame schepen.



Kernopgave Economie & Werk

Ons mobiliteitsbeleid wordt ingezet op het versterken van de bereikbaarheid van werklocaties voor zowel mensen als goederen.

4.2 Aantrekkelijke stad

Wij willen onze stad aantrekkelijk maken voor bewoners, ondernemers en investeerders die onze sociale en economische structuur versterken. Factoren als bereikbaarheid, aantrekkelijkheid van de woonomgeving, sociale en fysieke veiligheid, gezondheid, onderwijs en cultuur bepalen waar investeringen landen. Hierbij leggen wij de focus op de binnenstad. We willen vooral de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroten.

Ook voor de binnenstad is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde voor het economisch functioneren. Voor winkels en leisure voorzieningen is naast de fysieke bereikbaarheid, ook belangrijk hoe de bezoeker de bereikbaarheid ervaart. Het betreft een essentieel onderdeel van de totaalbeleving van de bezoeker aan de stad.

Vanwege de kwetsbaarheid van de binnenstad zetten we de komende jaren in op een betere bereikbaarheid voor alle modaliteiten voor het functioneren van de binnenstad. De binnenstad is met haar winkels, horeca en andere voorzieningen belangrijk voor

de aantrekkelijkheid van Almelo. De binnenstad van Almelo is echter kwetsbaar en net als veel binnensteden in Nederland zal Almelo moeten transformeren. De binnenstad wordt niet meer alleen bezocht als winkelcentrum, maar meer als een prettige aantrekkelijke omgeving waar iets te beleven valt. De binnenstad blijft als ontmoetingsplaats altijd bestaan, maar het wordt meer een gemengd gebied; de huiskamer van de stad. We spreken af dat mobiliteit volgend is aan de binnenstadsontwikkeling en de kansen en ontwikkelingen zo veel mogelijk faciliteert en niet beperkt.

Wat willen we bereiken?

Voor de lokale bezoekers geven we prioriteit aan goede en veilige fietsbereikbaarheid en (e-)fietsvoorzieningen. Hoewel de F35 de bereikbaarheid van de stad per fiets flink verbetert, heeft de bereikbaarheid vanuit de oostelijke groene long extra aandacht nodig. Verbetering van de fietsbereikbaarheid mag in de binnenstad echter niet ten koste gaan van autobereikbaarheid. Ook moeten de mobiliteitsmogelijkheden passen bij de functie van het deelgebied. In het kernwinkelgebied staat bijvoorbeeld de voetganger centraal, maar kan de fiets mogelijk ook worden toegelaten. In andere deelgebieden kan de auto eventueel meer ruimte krijgen dan nu het geval is. De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel voor bezoekers van buiten Almelo. Voor de toekomst van de binnenstad van Almelo is dit ook een belangrijke doelgroep. Bovendien is de autobereikbaarheid van de binnenstad belangrijk voor de oudere bewoners van de binnenstad. Voor regionale bezoekers en bewoners geven we de prioriteit aan goede autoverbindingen vanaf de regionale wegen naar het centrum en het openbaar vervoer. Maar ook de recreatieve bereikbaarheid van de binnenstad (per fiets of boot) wordt gestimuleerd. De gemeente gaat samen met ondernemers en bewoners nadenken hoe zij het

centrumgebied nog aantrekkelijker kunnen maken, bijvoorbeeld door bijvoorbeeld stadsdistributie en servicepunten waar naast stallingsmogelijkheden, ook buggy's, kinderopvang, kluisjes en een bezorgservice worden aangeboden. Hoe de stadsdistributie wordt vormgegeven zal mede bepalen welk effect het zal hebben op de verkeersafwikkeling. Kleinere voertuigen hebben bijvoorbeeld een ander effect dan bijvoorbeeld stadsdistributie per (bak)fiets. Hierbij is een grote rol weggelegd voor de winkeliers(vereniging) en heeft de gemeente een stimulerende, enthousiasmerende en verbindende rol.

Daarnaast liggen er in de binnenstad kansen voor duurzame mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is het verduurzamen van parkeergarages door het aanbrengen van zonnepanelen, het realiseren van oplaadpunten en een vip-parkeerplaatsen voor elektrische (deel)auto's. Ook aan het inzetten van parkeergarages met elektrische deelauto's als 'batterij van de stad' is een mogelijkheid voor verduurzaming. Andere mogelijkheden voor verduurzaming zijn de aanleg van klimaatbewuste straten en fietspaden die energie opwekken/ opslaan. Hiervoor willen we nader onderzoek doen.



Kernopgave Aantrekkelijke stad

Vanwege de kwetsbaarheid van de binnenstad zetten we de komende jaren in op een betere bereikbaarheid voor alle modaliteiten voor het functioneren van de binnenstad.

4.3 Zorg en participatie

Almelo wil inwoners in staat stellen zich sociaal en economisch te ontplooiën en zelfredzaam te zijn. De eigen kracht van de burger en zijn netwerk staat centraal. De nadruk verschuift van beperkingen die mensen ondervinden, naar wat mensen nog wel kunnen, zowel als het gaat om werk en inkomen als om zorg en ondersteuning.

Wat willen we bereiken?

Vanwege de grote waarde die wij aan zelfredzaamheid hechten, stimuleren wij maatwerkoplossingen. De meeste inwoners van Almelo zonder auto pakken de fiets, gaan wandelen of nemen het openbaar vervoer. Maar waar de vraag naar openbaar vervoer te beperkt is of geen optie is, stimuleren we (openbaar) vervoer op maat: vraaggestuurd vervoer in plaats van aanbodgerichte oplossingen die relatief duur zijn voor de maatschappij. We stimuleren alternatieven en innovaties, zoals de e-bike, vrijwillige vervoersdiensten en autodelen.

Vanwege schaalvergroting en concentratie van voorzieningen hebben we extra aandacht voor de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen, met name voor mensen die geen auto hebben. Ook in Nederland zijn er mensen die geen geld hebben om met de bus, de metro of met de trein te reizen, laat staan om een fiets te kopen. Dit zorgt er soms voor dat vervoersarmen geen werk kunnen vinden, geen dokter kunnen bezoeken en weinig sociale contacten hebben. Voor veel voorzieningen geldt dat bereikbaarheid organiseren samenhangt met het aantal mensen dat hiervan gebruik maakt.

Bij ons mobiliteitsbeleid streven we dan extra naar het toepassen van innovaties in denkwijzen, methoden en technieken. Hierdoor kunnen we enerzijds ambities efficiënt verwezenlijken en kansen voor de samenleving en voor duurzaamheid benutten. Anderzijds kunnen we via pilots leren door te doen.



Kernopgave Zorg & Participatie

We gaan de komende jaren innovaties, zowel sociale (zelforganiserende samenleving), digitale (minder fysieke verplaatsingen) als technische (e-bikes, zelfrijdende auto's) stimuleren.

5 Werkwijze

Voor het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid en projecten is een aantal uitgangspunten richtinggevend. De uitgangspunten geven aan op welke wijze de gemeente Almelo tegen mobiliteitsvraagstukken en ontwikkelingen aankijkt. De uitgangspunten hebben een directe relatie met de in hoofdstuk 3 van deze visie genoemde ontwikkelingen, nl. de maatschappelijk, demografisch en technologische ontwikkelingen en de veranderende rol van de overheid.

1. De kaders uit de mobiliteitsvisie worden uitgewerkt in **gebiedsgerichte mobiliteitsplannen** voor de wijken en bedrijventerreinen. Deze plannen hebben een korte doorlooptijd en worden getoetst aan onderstaande punten. Op basis van 3-jaarlijkse evaluaties worden nieuwe plannen uitgewerkt of bestaande plannen bijgesteld.
2. We benaderen mobiliteitsvraagstukken meer vanuit **maatschappelijke trends en ontwikkelingen** en minder vanuit theoretische verkeersmodellen. Daarbij benaderen we mobiliteitsvraagstukken integraal.
3. We leggen een sterkere nadruk op **mobilitéitsgedrag**. In het mobiliteitsbeleid speelt mobiliteitsgedrag een essentiële rol. Het stimuleren en verleiden tot de meest gewenste keuzes vergt inzicht in het keuzeprocés (succesfactoren) en het ontwikkelen van creatieve oplossingen. Een nieuwe fietsverbinding leidt niet automatisch tot nieuwe fietsers. Ook marketing, communicatie of financiële prikkels zijn vrijwel zeker nodig om meer mensen op te fiets te krijgen. Het is dan

ook goed om te beoordelen wat het meest efficiënt is (tijd, geld, draagvlak) om gewenste effecten te behalen.

4. We zetten daarbij in op **mobilitéitsmanagement**. Mobiliteitsmanagement is het geheel aan niet-infrastructurele maatregelen dat gericht is op het beïnvloeden van de keuzes van de verkeersdeelnemers. Met name de piekmomenten op het gebied van verkeersintensiteit zijn hierbij van belang. Een belangrijke voorwaarde is dat de infrastructuur voor fietsers en openbaar vervoer van goede kwaliteit is waardoor mensen worden verleid hiervan gebruik te maken. De reiziger maakt in principe de keuze voor de vervoerswijze die hem het meeste oplevert (product, imago, prijs, gemak). Gewoontegedrag speelt daarbij een belangrijke rol. Bij het doorbreken van gewoontegedrag is het van belang om verandermomenten te benutten en de juiste informatie op het juiste moment aan te bieden aan de reiziger.
5. De weginfrastructuur voor onze gemeente is grotendeels toekomstbestendig. Primaire taak van de gemeente is nu het in stand houden van deze basisinfrastructuur. Voor het in stand houden van het basisnetwerk en het onderhoud van de verkeerssystemen zullen investeringen noodzakelijk blijven. Zeker om de toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken zullen ook investeringen wenselijk blijven om de basisinfrastructuur op peil te houden. We zijn terughoudend in verdere uitbreiding van de infrastructuur en zetten in op **betere en slimmere benutting** van de mobiliteitsmogelijkheden.
6. **Verkeersmanagement** kan knelpunten voorkomen en een bijdrage leveren aan bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De inzet van verkeersmanagement richt

zich op een betere benutting van de wegenstructuur voor alle modaliteiten: auto, OV en goederenvervoer. Dynamisch verkeersmanagement wordt ingezet om verkeersstromen over (delen van) het netwerk te sturen. Dynamisch Verkeersmanagement draagt bij aan het verminderen van onnodige autokilometers door het minimaliseren van zoekverkeer en stimuleert de overstap van auto naar OV en/of naar fiets nabij Park & Ride locaties door het leveren van betrouwbare verkeers- en reisinformatie.

7. We doen daarbij een beroep op **eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van onze inwoners en weggebruikers**. De gemeente is niet meer dé speler die alles bepaalt en organiseert maar één van de spelers in het veld. Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of de ondernemer vaak door het wijzigen van eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Als het echt nodig is, zullen we regelen en investeren.
8. Om onze mobiliteitsambities te verwezenlijken, is het noodzakelijk dat alle belanghebbende partijen, zowel in als buiten Almelo, nauw met elkaar **samenwerken**. Een samenwerking die gericht is op extra uitvoeringskracht, zodat we met elkaar echte, integrale oplossingen kunnen realiseren. De gemeente Almelo heeft hierbij, naast de rol van wegbeheerder ook de rol van regisseur. Om op innovaties en ontwikkelingen voorbereid te zijn treedt de gemeente ook op als initiator. Deze rol is van belang om voorbereid te zijn op de toekomst en het beleid door te kunnen ontwikkelen.
9. Slimme financiering. Het realiseren van de ambities van de mobiliteitsvisie kost geld. De mobiliteitsopgaven blijven groot,

de investeringsruimte is echter beperkt. Buiten de budgetten die nu al zijn gereserveerd voor onderhoud en vervanging en projecten, is hier nu geen extra geld voor beschikbaar. Er moet daarom zo veel mogelijk slim gebruik worden gemaakt van de **huidige middelen en subsidies, zowel binnen als buiten de organisatie**. Bovendien vraagt dit om slimme manieren en nieuwe samenwerkingsallianties om de mobiliteitsopgaven te kunnen aanpakken.

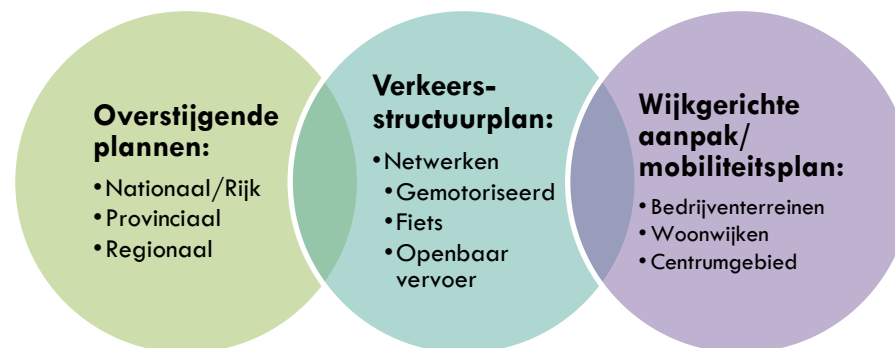
10. Werken aan **duurzame ontwikkeling** blijft de basishouding. Dit betekent dat bij beslissingen en acties de belangen van 'People', 'Planet' en 'Profit' integraal worden meegewogen. Een ontwikkeling op één van deze drie aspecten die ten koste gaat van de andere is niet duurzaam. Als het goed gaat met het milieu maar de economische ontwikkeling daardoor stopt dan is de ontwikkeling niet duurzaam. Andersom geldt natuurlijk hetzelfde. Een groeiende economie waarbij het milieu verslechtert, is geen duurzame economie. Duurzaamheid betekent dus evenwicht van belangen. Mobiliteitsprojecten die bijdragen aan meer duurzame oplossingen en waarmee meerdere belangen worden gediend hebben de voorkeur.

6 Vervolgproces

Om de mobiliteitsvisie uit te werken in gebiedsgerichte mobiliteitsplannen, zijn een aantal vervolgstappen nodig. Deze staan in onderstaande figuur weergegeven. Het beoogde resultaat is een gezamenlijke aanpak met de omgeving, vormgegeven in een uitvoeringsprogramma waarop gestuurd kan worden.



Om invulling te geven aan de visie wordt het GVVP geactualiseerd op het gebied van de hoofdstructuur van de gemeente Almelo binnen een Verkeersstructuurplan. Dit plan legt de verbinding tussen de lokale structuur en de gemeentelijk overstijgende plannen. Het geactualiseerde gedeelte voor de verkeersstructuur en deze mobiliteitsvisie dienen vervolgens als kader voor de verder uit te werken gebiedsgerichte mobiliteitsplannen per woonwijk, bedrijventerrein en het centrumgebied. Deze laatste trede wordt geconcretiseerd middels de wijkgerichte aanpak waarbij ingezet wordt op een planmatige benadering voor de burgerparticipatie. Dit is middels de onderstaande figuur verduidelijkt.

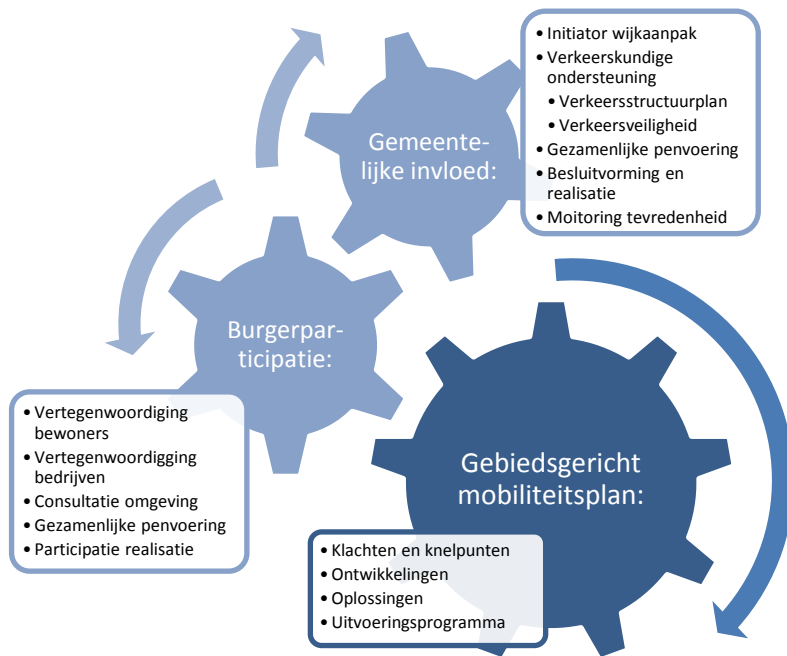


Stap 1: Verkeersstructuurplan

De eerste vervolgstap is het actualiseren van een gedeelte van het GVVP tot een 'Verkeersstructuurplan'. In het plan wordt op hoofdlijnen het hoofdnetwerk voor de modaliteiten vastgelegd. Dit document is de verbinding tussen de regionale en gebiedsgerichte mobiliteitsplannen.

Stap 2: Gebiedsgerichte mobiliteitsplannen

Gekozen wordt om middels de gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsplannen vorm te geven. Het opstellen van deze plannen wordt geïnitieerd vanuit de wijkgerichte aanpak waarbij samen met de omgeving een plan wordt opgesteld. Door gebruik te maken van het verkeersstructuurplan als kader en actuele verkeersdata wordt objectieve informatie gedeeld voor de wijkgerichte aanpak.



Door burgerparticipatie wordt middels gelijkwaardigheid een gebiedsgericht mobiliteitsplan opgesteld.

In het plan wordt ook de subjectieve beleving verwoord middels de klachten en knelpunten, die op basis van ontwikkelingen door vertaald worden. Door het formuleren van de gemeenschappelijke oplossingen wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld.

Vanuit de wijkgerichte aanpak wordt per wijk en bedrijventerrein het mobiliteitsplan voorgelegd aan de raad ter vaststelling.

Stap 3: Monitoring gebiedsgerichte aanpak

De voortgang van de mobiliteitsplannen wordt in het kader van de wijkgerichte aanpak gemonitord door een gerichte evaluatie, waarbij tevens de tevredenheid van burgers en bedrijven wordt gemeten.

Stap 4: Bijstelling UVP gebiedsgerichte aanpak

Op basis van de rapportage van de evaluatie wordt driejaarlijks een actualisatie / bijstelling van de gebiedsgerichte aanpak voor het mobiliteitsplan opgesteld. Dit resulteert in een nieuw uitvoeringsprogramma waar de omgeving wederom haar invloed op kan uitoefenen middels de burgerparticipatie.

