



Uitgangspunten Mobiliteitsvisie Almelo 2050

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Inleiding	3
Waarom een nieuwe Mobiliteitsvisie?	3
Zijn we op de goede weg?.....	3
Opbouw van deze notitie	3
Hoofdpijnen van de visie	4
Verkeer en vervoer dienen de stad.....	4
1. Kwaliteiten van de stad versterken.....	4
2. Drie verkeerskundige hoofddoelen.....	4
3. Sturing van de groei.....	5
Uitgangspunten voor de netwerken	6
Meer aandacht voor voetgangers	6
4. In de binnenstad heeft de voetganger topprioriteit	6
5. Voetgangersnetwerk in drie kwaliteiten	6
Fietsnetwerk: focus op hoofdroutes.....	7
6. Binnen de binnenring krijgt de fiets de ruimte.....	7
7. Opwaardering hoofdroutes voor fietsers	7
8. Hoogwaardige fietsenstallingen	7
Versterking van openbaar vervoer.....	8
9. Versterken van hoogwaardige (inter)regionale en lokale verbindingen.....	8
10. Goed openbaar vervoer naar nieuwe woon- en werkgebieden	8
11. Haltes en hubs: aantrekkelijk in- en overstappen	8
Veilige autostructuur.....	9
12. Consequente toepassing van ‘duurzaam veilig’	9
13. Parkeerbeleid ondersteunt de ruimtelijke doelen.....	10
14. Vlot en betrouwbaar rijden via de hoofdstructuur	10
Inzet op innovaties	10
15. We zijn voorbereid op toekomstige ontwikkelingen	10

Inleiding

Waarom een nieuwe Mobiliteitsvisie?

Almelo is een compacte, goed bereikbare stad met veel voorzieningen en veel groen. Deze kwaliteiten willen we behouden. Mede door een ambitieuze groei van Almelo in zowel inwoners als arbeidsplaatsen, kunnen we ons voorzieningenniveau goed op peil houden. Maar de groei van de stad brengt ook een groeiende behoefte aan mobiliteit met zich mee. En die kan invloed hebben op de gezondheid en veiligheid van mensen en op de kwaliteit van de openbare ruimte. Er is een duidelijk, richtinggevend beleid nodig om stad bereikbaar te houden, maar tegelijk ook gezond en leefbaar. De mobiliteitsvisie legt hiervoor de basis. De mobiliteitsvisie is een uitwerking van de al vastgestelde omgevingsvisie, maar vormt ook input voor de te actualiseren omgevingsvisie.

Zijn we op de goede weg?

Voor de mobiliteitsvisie is een uitgebreid proces gevoerd om inwoners en belanghebbenden te betrekken. Er is een online enquête opgesteld, er zijn trendateliers gehouden en er is ook al eerder met de raad gesproken over de te volgen koers. Nu leggen we de uitgangspunten van de visie aan de raad voor, om vast te stellen of we op de goede weg zijn.

Opbouw van deze notitie

In deze notitie beschrijven we 15 (genummerde) uitgangspunten die uitgewerkt zijn in een aantal bullets. Waar nodig is er nog een korte toelichting in *blauwe* tekst bij geschreven. De eerste drie uitgangspunten gaan over de doelstellingen voor de stad, de volgende 12 over de netwerken voor de verschillende vervoerwijzen. In het laatste hoofdstuk van deze notitie komt het vervolgproces aan de orde.

Hoofdpijnen van de visie

Verkeer en vervoer dienen de stad

1. Kwaliteiten van de stad versterken

De mobiliteitsvisie draagt bij aan de gewenste (ruimtelijke en economische) ontwikkeling van de stad. In het bijzonder gaat het om:

- de versterking van het voorzieningenniveau van Almelo;
- behoud van de kwaliteit van Almelo als gemeente met rust, ruimte en groen;
- de versterking van Almelo als regionaal knooppunt.

2. Drie verkeerskundige hoofddoelen

Een mobiliteitsstelsel dat bijdraagt aan de kwaliteiten van de stad zorgt voor:

- bereikbaarheid en economische vitaliteit van belangrijke functies in de stad;
- een gezonde en veilige leefomgeving;
- een leefbare en aantrekkelijke stad.

Mobiliteit is geen doel op zich. Het doel is om verschillende functies met elkaar te verbinden, zodat ze goed kunnen functioneren. Groei van de stad zet de bereikbaarheid onder druk. En als we geen duidelijke keuzes maken op het gebied van mobiliteit, komt ook de veiligheid en aantrekkelijkheid van de stad in het geding. Maar het kan ook anders. Daarvoor zijn nieuwe keuzes nodig op het gebied van mobiliteit. Bij de keuze die we maken om de bereikbaarheid te garanderen, kijken we ook naar de effecten daarvan voor de mens en voor de ruimte.



Behoud voorzieningenniveau



Groei aan inwoners en arbeidsplaatsen nodig



Rust, ruimte, groen



Groei zoveel mogelijk binnen de bestaande stad



Regionaal knooppunt



Groei bij stations en versterking knooppuntfunctie

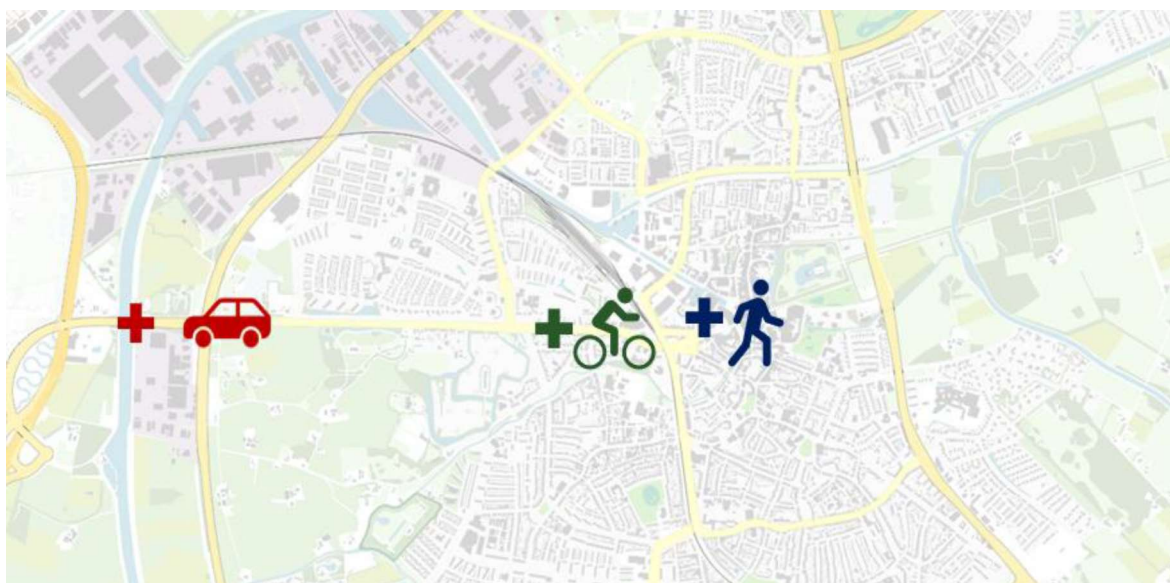
Hoe?



3. Sturing van de groei

We gaan uit van een groeiende stad: groei is nodig om de kwaliteiten van de stad te versterken, maar mag niet ten koste gaan van de verkeerskundige doelen. Dat wordt bereikt door de groei van de mobiliteit te 'sturen':

- In de binnenstad wordt in de eerste plaats ruimte gegeven aan (extra) voetgangers.
- In de schil daaromheen krijgen vooral fietsers meer ruimte.
- De groei van het autoverkeer wordt vooral opgevangen op de ringstructuren om Almelo heen.



Almelo streeft naar gezonde groei. Dat wil niet zeggen dat we helemaal geen groei van autoverkeer faciliteren. Maar waar de ruimte schaars is, geven we prioriteit aan 'ruimte-efficiënte' en gezonde vervoerwijzen. Op plaatsen waar meer ruimte is (in de buitenstad en de dorpen), kunnen we alle vervoerwijzen naast elkaar voldoende ruimte geven. Ook stimuleren we zo de vervoerwijzen lopen, fietsen en openbaar vervoer op de plaatsen waar zij het meest kansrijk zijn.

Uitgangspunten voor de netwerken

Meer aandacht voor voetgangers

4. In de binnenstad heeft de voetganger topprioriteit

Almelo is een sociale en toegankelijke stad voor haar inwoners en bezoekers. In de binnenstad ligt de focus daarom op het verbeteren van de positie van de voetganger:

- Waar keuzes gemaakt moeten worden bij de verdeling van schaarse ruimte in de binnenstad, krijgt de voetganger voorrang.
- De ruimtelijke ontwikkelingen nabij het station zorgen ervoor dat het stationsgebied meer tot het centrum gaat behoren: het centrum wordt groter, het gebied met prioriteit voor voetgangers groeit mee.

5. Voetgangersnetwerk in drie kwaliteiten

Voetgangers krijgen meer aandacht. We onderscheiden drie niveaus in het voetgangersnetwerk:

- een basisnetwerk langs alle wegen en straten, toegankelijk voor alle doelgroepen (obstakelvrij);
- een hoofdnetwerk van routes met extra kwaliteit in en naar het centrum en binnen de wijken naar belangrijke voorzieningen en bushaltes;
- een groen netwerk in parken en verbindingen met de 'groene longen' van de stad.

Almelo wil een sociale en toegankelijke stad zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarom zet de stad in op een toegankelijk en veilig netwerk voor wandelaars met voldoende oversteekplaatsen. Door in te zetten op veilig wandelen en fietsen kunnen ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking gemakkelijker meedoen.



Fietsnetwerk: focus op hoofdroutes

6. Binnen de binnenring krijgt de fiets de ruimte

Binnen de binnenring, waar niet overal ruimte is voor vrijliggende fietspaden, kiezen we voor een inrichting van de weg die duidelijk ruimte geeft aan fietsers:

- Waar de ruimte schaars is, stimuleren we het gebruik van de fiets, terwijl (doorgaand) autoverkeer wordt beperkt.
- De ruimte die voor fietsers nodig is, is bepalend voor de ruimte en de snelheid van het autoverkeer.

7. Opwaardering hoofdroutes voor fietsers

Belangrijke fietsverbindingen (hoofd fietsroutes) krijgen een hoger kwaliteitsniveau: een kwaliteit die ligt tussen een fietssnelweg (F35) en de overige fietsroutes:

- Hoofd fietsroutes zijn vooral verbindingen vanuit (bestaande en nieuwe) woongebieden en regiokernen naar het centrum en de stations;
- Hoofd fietsroutes krijgen zo veel mogelijk voorrang op autoverkeer of kruisen drukke autowegen ongelijkvloers.



In de huidige situatie is er relatief weinig hiërarchie in het fietsnetwerk: er is één route die er met kop en schouders bovenuit steekt (de F35) en de overige fietsroutes hebben een 'standaard' kwaliteit. Door fietsverkeer te bundelen op hoofdroutes, kunnen hier ook meer hoogwaardige voorzieningen worden geboden, waardoor het aantrekkelijker wordt om de fiets te pakken.

8. Hoogwaardige fietsenstallingen

Goede fietsenstallingen zijn essentieel als schakel tussen het fiets- en het loopnetwerk:

- Stallingen sluiten aan op de hoofd fietsroutes.
- Bij belangrijke voorzieningen zijn voldoende, hoogwaardige stallingen voor verschillende typen fietsen (zoals in de binnenstad, bij stations, scholen en andere voorzieningen waar veel mensen komen).

Versterking van openbaar vervoer

9. Versterken van hoogwaardige (inter)regionale en lokale verbindingen

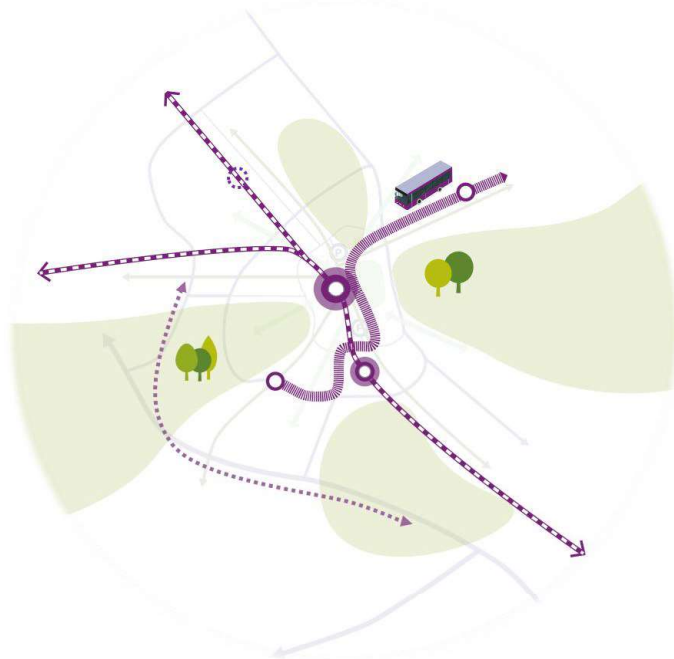
Openbaar vervoer is gebaat bij een sterke bundeling van vervoerstromen op assen waar hoogwaardige kwaliteit kan worden geboden. Daarom zetten we erop in om de sterke OV-assen verder te versterken:

- We versterken station Almelo als (inter)regionaal knooppunt door hier veel woningen toe te voegen, het station te vernieuwen en meer functies rondom het station toe te voegen.
- Voor de bus ligt de hoogste prioriteit bij het versterken van de hoofdas tussen het ziekenhuis, via station Almelo richting Mariaparochie. Op deze hoofdas rijden veel bussen. Daarom is hier extra aandacht voor goede en betrouwbare doorstroming van bussen nodig.

10. Goed openbaar vervoer naar nieuwe woon- en werkgebieden

Bij de realisatie van nieuwe woon- en werkgebieden wordt vanaf het begin zo goed mogelijk openbaar vervoer aangeboden:

- We onderzoeken de kansen van een nieuw station Aadorp/Aalanderveld (op langere termijn).
- In overleg met vervoerders, provincie, buurgemeenten en bedrijven zoeken we naar de best mogelijke ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden.



Verbetering van het openbaar vervoer kan de gemeente niet alleen. Vooral openbaar vervoer naar bedrijventerreinen is meestal niet kostendekkend. En voor het openbaar vervoer is de gemeente deels afhankelijk van de Provincie Overijssel (de opdrachtgever voor het openbaar vervoer). Daarom sturen we aan op overleg om de best mogelijke opties en financieringsmogelijkheden in beeld te brengen. Waar reguliere bussen geen optie zijn, zoeken we naar andere mogelijkheden zoals vraagafhankelijk vervoer of deelvervoer.

11. Haltes en hubs: aantrekkelijk in- en overstappen

Het wordt gemakkelijker om over te stappen van de ene op de andere vervoerwijzen:

- De stations zijn de belangrijkste overstappunten. P&R en stallingen voor (deel)fietsen bij treinstations maken het openbaar vervoer geschikt voor reizigers vanuit de regio naar bestemmingen elders in het land (of Duitsland).

- Hubs aan de rand van de stad (bij de A35, de N349 en bij het ziekenhuis) bieden bezoekers van het centrum van Almelo de mogelijkheid om gratis te parkeren en verder naar het centrum te reizen met een bus of een deelfiets.
- Bushaltes zijn aantrekkelijk en toegankelijk. Op belangrijke bushaltes zijn stallingplaatsen voor fietsen beschikbaar.

Veilige autostructuur

12. Consequente toepassing van 'duurzaam veilig'

Vormgeving, functie en gebruik van de weg moeten met elkaar in balans zijn. De positie van de fietsers op de weg is vooral bepalend voor de vormgeving en maximumsnelheid:

- Alle straten zonder fietsstroken of -paden (woonstraten) krijgen een maximumsnelheid van 30 km/h.
- Wegen met vrijliggende fietspaden kunnen een maximumsnelheid van 50 km/h behouden;
- Op wijkontsluitingswegen met fietsstroken is maatwerk nodig: soms kan 30 km/h, soms is 50 km/h beter i.v.m. functie voor bussen en nood- en hulpdiensten.
- We kiezen binnen de binnenring (in het centrum), zoveel mogelijk voor een maximumsnelheid van 30 km/h: vanwege de veiligheid voor fietsers en voetgangers en om doorgaand autoverkeer te beperken.



Landelijk zijn er nieuwe richtlijnen die het mogelijk maken om 30 km/h niet alleen in woonstraten, maar ook op wegen met fietsstroken toe te passen. Dat is een veilige snelheid op wegen waar fietsers en auto's gebruik van maken. Het lastige is dat veel van deze wegen ook gebruikt worden voor bussen en nood- en hulpdiensten. Wat wel of niet mogelijk is, zonder dat bussen en hulpdiensten in de problemen komen, verschilt per weg.

Binnen de binnenring is geen ruimte voor doorgaand autoverkeer. In de vastgestelde "Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo, Almelo Centraal" is daarom al gekozen voor 30 km/h op de Brugstraat, Egbert Gorterstraat, Stationsplein en de kop Wierdensestraat. Het is echter niet zeker

of dit voldoende is om doorgaand autoverkeer door het centrum tegen te gaan. Het is dus mogelijk dat meer wegen binnen de binnenring 30 km/h moeten worden of dat andere (circulatie)maatregelen nodig zijn. Dit wordt verder uitgezocht in de uitwerking van de visie tot concreet mobiliteitsplan.

13. Parkeerbeleid ondersteunt de ruimtelijke doelen

Een belangrijk doel van de visie is om de groei van de mobiliteit te 'sturen', zodat de groei niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de stad. Het parkeerbeleid draagt daaraan bij:

- In het centrum is sprake van sturend parkeerbeleid, om te stimuleren dat mensen zo veel mogelijk met de fiets of openbaar vervoer naar het centrum komen.
- In de schil daaromheen gaan we uit van beschermend parkeerbeleid: parkeerbeleid om te voorkomen dat de oudere wijken steeds voller komen te staan met auto's die hier niet hoeven te zijn.
- In de nieuwere wijken en de dorpen blijft parkeren voorlopig ongereguleerd.
- In nieuwbouwingebieden worden lagere parkeernormen toegepast (bijvoorbeeld gebaseerd op de minimale in plaats van de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW). Vooral bij inbreidingslocaties in of nabij het centrum streven we naar duidelijk minder parkeerplaatsen per woning.

14. Vlot en betrouwbaar rijden via de hoofdstructuur

We zetten erop in dat de groei van het autoverkeer zoveel mogelijk wordt opgevangen op de ringstructuren om de stad heen. Dat betekent dat het autoverkeer daar goed moet kunnen doorrijden:

- Capaciteitsknelpunten op de singelring en de ring van rijks- en provinciale wegen rond Almelo moeten worden opgelost.
- De binnenring krijgt een belangrijkere functie voor de verdeling van het verkeer naar het centrum om doorgaand verkeer door het centrum te voorkomen.
- Ook grote landbouwvoertuigen concentreren we meer op de ringwegen, mits zij qua snelheid 'mee kunnen komen' met het autoverkeer.
- Nieuwe woonwijken worden zoveel mogelijk 'buitenom' en daar aangesloten op de ringstructuur.

Inzet op innovaties

15. We zijn voorbereid op toekomstige ontwikkelingen

We volgen toekomstige ontwikkelingen, sluiten daarop aan en zetten erop in, wanneer dit kansen biedt om de doelstellingen van deze visie te bereiken. Het gaat om:

- deelvervoer en buurthubs;
- transitie naar elektrisch vervoer;
- slimme distributie;
- dynamisch verkeersmanagement;
- data-gestuurd werken;
- slimme wegmarkering en -verlichting.