

MPvE Achter de Molen Almelo

Mobiliteitsprogramma van Eisen



Colofon

Titel:	MPvE Achter de Molen
Opdrachtgever:	Gemeente Almelo
Projectteam Goudappel:	Joran van Kessel, Martijn Kuiper en Frank Aarnink
Kenmerk:	019625.20250307.R1.02
Status:	Concept
Datum:	16 april 2024

Bron afbeelding voorblad: Ontwikkelvisie Almelo Centraal, vastgesteld in 2024



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Gebiedsontwikkeling.....	6
3	Huidige voorzieningen en netwerken.....	10
4	Beleidsambities.....	18
5	Ambities voor Achter de Molen.....	22
6	Mobiliteitsprogramma van Eisen.....	30
	Bijlagen.....	38



1. Inleiding



Het Mobiliteitsprogramma van Eisen

Inhoud van het MPvE

Wat is het MPvE?

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) is een bundeling van uitgangspunten gericht op mobiliteit voor een bepaalde gebiedsontwikkeling. Om tot een gedragen MPvE te komen, is in een werksessie samen met specialisten van de gemeente en het stedenbouwkundig bureau gesproken over de ambities met betrekking tot mobiliteit voor de gebiedsontwikkeling.

De ambities zijn vervolgens verder verwerkt in uitgangspunten, met een onderverdeling in vier typen:

1. **Ambities:** wat willen we waarmaken met de gebiedsontwikkeling?
2. **Eisen:** welke toetsbare eisen worden aan de ontwikkelende partijen gesteld om de ambities te kunnen behalen?
3. **Wensen:** welke wensen kunnen bijdragen aan het behalen van de ambities?
4. **Randvoorwaarden:** welke randvoorwaarden moeten door de gemeente worden ingevuld om de ambities te kunnen behalen?

Het resultaat is het voorliggende document met uiteindelijk een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden.

Waarom een MPvE?

Met het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) voor een gebiedsontwikkeling krijgt mobiliteit aan de voorkant een belangrijke rol in de totstandkoming van de gebiedsontwikkeling. Mobiliteit vormt hiermee een inherent onderdeel van de ontwikkeling.

Met het MPvE wordt mobiliteit op een integrale wijze onderzocht en worden de kansen en uitdagingen verkend. Het MPvE vormt zo een uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en vormt een basis voor de verdere ruimtelijke uitwerking.

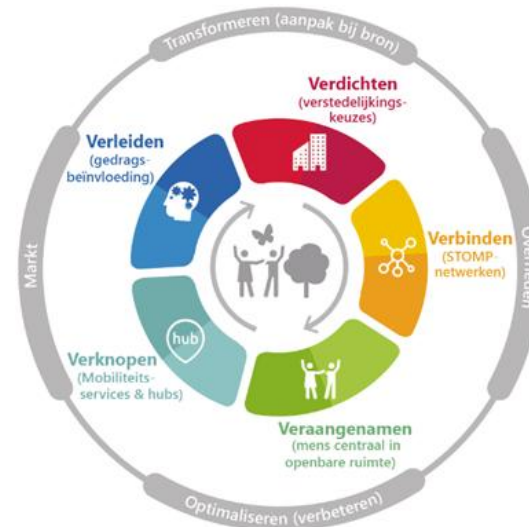
Het fundament van het MPvE

De basis van het MPvE vormen de bestaande visies en beleidsstukken van de gemeente Almelo. Voor Achter de Molen is met name gebruik gemaakt van de Ontwikkelvisie. Tegelijkertijd is ook rekening gehouden met de nieuwe Mobiliteitsvisie, waar momenteel aan wordt gewerkt.

Op basis van de beleidsstukken is een verdere vertaling gemaakt naar de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling in Achter de Molen waarbij rekening wordt gehouden met de lokale context en wensen vanuit de verschillende partijen.

Smart Mobility wiel als kapstok

In het MPvE wordt mobiliteit benaderd op een integrale wijze. Daarom is het 'Smart Mobility wiel' gebruikt als kapstok. Hierin komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht.



Het Smart Mobility wiel omvat de volgende thema's:

1. Verstedelijingskeuzes (verdichten): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging
2. STOMP-netwerken (verbinden): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken
3. Mens centraal in de openbare ruimte (veraangename): aantrekkelijke omgeving
4. Mobiliteits-services & hubs (verknopen): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen
5. Gedragsbeïnvloeding (verleiden): o.a. met passende parkeernormen

2. Gebiedsontwikkeling

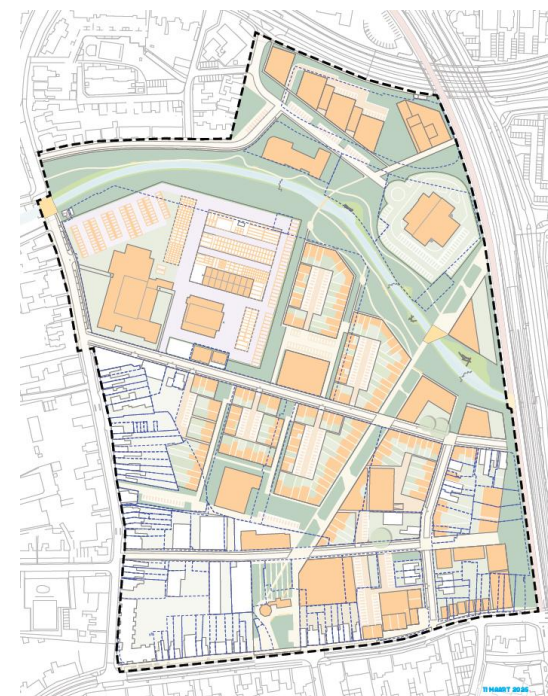
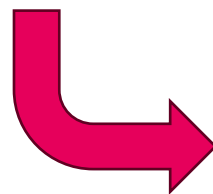


Context van de ontwikkeling

Achter de Molen is één van de drie ontwikkelgebieden binnen de ontwikkelvisie Almelo Centraal. Het gebied ligt op loop- en fietsafstand ten zuiden van het station. Ook maakt het stadsproject Laan van De Hoop deel uit van de ontwikkeling Achter de Molen.

Het is een divers gebied met onder meer korenmolen De Hoop, de Almelose Aa die dwars door het gebied stroomt, het Nieuwstraatkwartier met karakteristieke panden en eettentjes, een kerk en moskeën van de Turkse en Marokkaanse gemeenschap.

Ook bevindt het regionale netbedrijf Cogas zich in het gebied. Dit terrein blijft behouden. Veel andere bedrijven binnen het gebied maken plaats voor nieuwe woningen.



Figuur 2.1: Huidige situatie en concept ontwerp plangebied (bron: Stedenbouwkundige uitwerkingen Achter de Molen, maart 2025)

Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Bouwprogramma

Woonprogramma

In het plangebied worden 415-500 woningen toegevoegd. Op verschillen locaties ontstaat in het plangebied ruimte, zo komt de Zorgaccentlocatie ter beschikking.

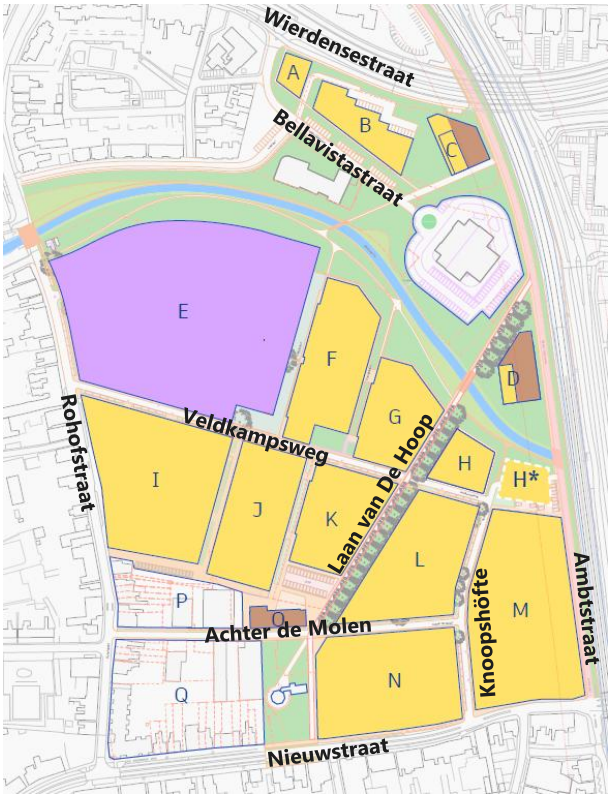
Circa een derde van de woningen zijn opgenomen aan de noordzijde van het plangebied (blokken A, B en C). De overige woningen zijn opgenomen in de blokken aan de zuidzijde.

De verdeling tussen sociale huur, middensegment en vrije sector is ongeveer 30%/40%/30%. Verder is circa 65% van de woningen grondgebonden en is het aandeel appartementen 35%.

Vanwege de molenbiotoop kennen alle blokken aan de zuidzijde een hoogte van maximaal 10 meter. Blok H en D zijn maximaal 12 meter hoog, blok A en B maximaal 15 meter en blok C 37 meter.

Overig programma

Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave en bevinden zich vooral aan de Nieuwstraat en Laan van De Hoop. Het programma bevat 3.600 m² voorzieningen.



Blok	Programma
A	16 tot 20 woningen (appartementen villa's)
B	55 tot 60 woningen (appartementen villa's)
C	32 tot 36 woningen (sociale appartementen) 24 tot 30 hostelplaatsen benoemen als wonen/zorg 1.300 m2 maatschappelijke voorzieningen
D	16 tot 20 woningen (sociale appartementen) 500 m2 voorzieningen
E	Cogas Campus (21.000 m2)
F	65 tot 70 woningen (grondgebonden woningen en beneden-boven)
G	35 tot 40 woningen (grondgebonden woningen en zelfbouwkavels)
H	30 tot 35 woningen (appartementen)
I	25 tot 30 woningen
J	32 tot 36 woningen (grondgebonden en zelfbouwkavels)
K	40 tot 45 woningen (grondgebonden en zelfbouwkavels)
L	18 tot 24 woningen (grondgebonden en zelfbouwkavels) 1.300 m2 maatschappelijke voorzieningen
M	15 tot 20 woningen
N	36 tot 40 woningen (grondgebonden en sociale appartementen)
O	500 m2 voorzieningen

Figuur 2.2: Programma per blok (bron: Stedenbouwkundige verkenning, 16 december 2024)



Verwachting sociaal geografische opbouw van bewoners en bezoekers

Doelgroepen en leefstijlen

Achter de Molen ligt in de nabijheid van onder meer het station en de binnenstad van Almelo. De locatie is daarmee interessant voor doelgroepen die waarde hechten aan wonen in een gemengde stedelijke omgeving.

Het woningbouwprogramma bevat woningen binnen het sociale huur segment, middensegment en de vrije sector. Zo wordt ingespeeld op de vraag van zowel nieuwkomers die in Almelo komen werken als van Almeloërs die nabij de binnenstad willen wonen.

De focus in Achter de Molen ligt op het moderne multiculturele stadsgezin dat middenin de stad bij de voorzieningen en het station wil wonen. Het programma bevat ook zelfbouwkavels, waarmee deze doelgroep wordt aangetrokken.

In mindere mate wordt gericht op de jonge, drukke stedeling en de iets oudere, actieve levensgenieter. Deze doelgroepen spelen een onderschikte rol in vergelijking met bijvoorbeeld Westerdok, maar de blokken nabij de Bellavistastraat zijn wel interessant voor deze doelgroepen.

In naastgelegen overzicht worden per doelgroep passende kenmerken beschreven waarmee ook een beeld ontstaat van het te verwachten mobiliteitsgedrag.

Jonge, drukke stedeling



De jonge, drukke stedeling is voornamelijk een starter op de woningmarkt. Deze doelgroep zoekt woningen in het sociale en middensegment, zowel koop- als huurwoningen. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart.

Het autobezit ligt voor deze groep onder het gemiddelde. De jonge, drukke stedeling hecht belang aan een goede OV bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen als winkels, horeca en kantoren. Dit is een kansrijke groep om te sturen op minder autobezit door de alternatieven goed op orde te brengen.

Iets oudere, actieve levensgenieter



De doelgroep 'iets oudere, actieve levensgenieter' betreft veelal gezinnen met (jonge) kinderen. Ze richten zich op het sociale huursegment of het midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, afhankelijk van het niveau van welvaart.

Het autobezit onder gezinnen ligt hoger dan gemiddeld. Het percentage huishoudens met meer dan één auto is onder gezinnen twee keer zo hoog als gemiddeld.

Jonge gezinnen zijn gebaat bij de nabijheid van parkjes, pleintjes en groen. Voor gezinnen waarin beide ouders werken is de bereikbaarheid van werkplekken buiten de woonomgeving belangrijk. Daarnaast is de bereikbaarheid van voorzieningen in de woonwijk belangrijk, zodat kinderen dichtbij huis naar bijvoorbeeld school en sport kunnen.

Door veilige routes te voorzien naar deze functies kan autobegebruik beperkt worden. Het vervangen van de eerste auto door een deelauto is lastig, maar het aanbieden van deelmobiliteit kan wel het bezit van een tweede auto beperken. Ook zijn (deel)bakfietsen een aantrekkelijke vervoerswijze voor deze doelgroep voor dagelijkse verplaatsingen binnen de stad.

Modern, multicultureel stadsgezin



Het moderne en multiculturele stadsgezin is dominant binnen Achter de Molen. De zelfbouwwoonwoningen zijn passend bij deze doelgroep, waarmee op basis van eigen behoeften en wensen een woning kan worden gebouwd (binnen de meegekregen kaders). Afhankelijk van het niveau van welvaart is er ook interesse in de overige segmenten.

Deze doelgroep met een multiculturele achtergrond hecht meer belang aan het bezit van een auto en het aantal personen per huishouden is hoger in vergelijking met de andere doelgroepen. Daarmee wordt het lastiger het autobezit onder deze doelgroep aanzienlijk te reduceren en deze doelgroep te verleiden alternatieven te gebruiken, zoals de fiets of het openbaar vervoer.



3. Huidige voorzieningen en netwerken



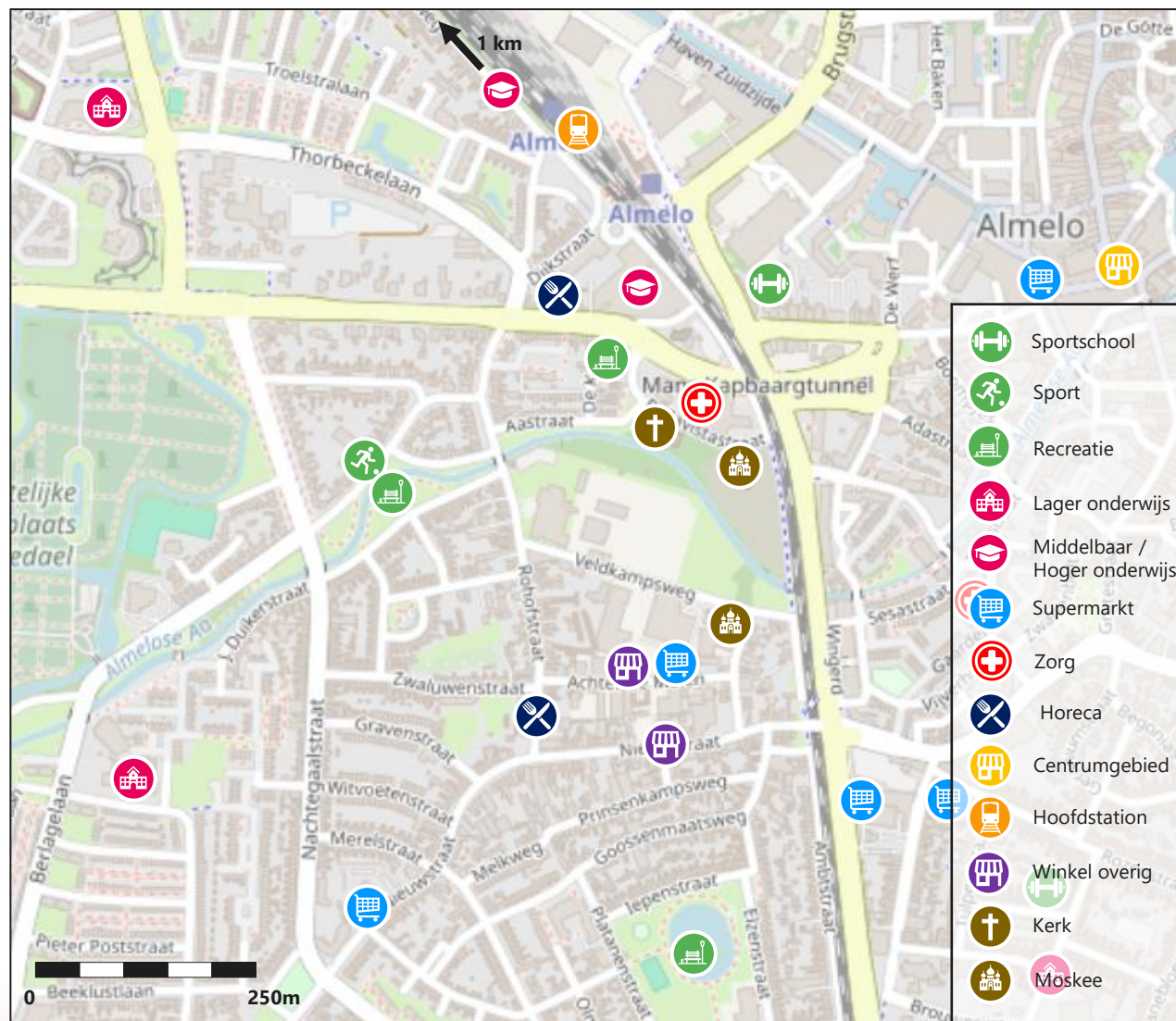
Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Een blik op de huidige voorzieningen nabij Achter de Molen

In het kaartbeeld hiernaast is de locatie van verschillende voorzieningen (maatschappelijke en commerciële functies) weergegeven.

In het oog springend is de aanwezigheid van een drielat moskeeën en een kerk in / naast Achter de Molen. Daarnaast zijn er enkele zorgfuncties geclusterd (huisarts, fysio). Verder zijn er in het gebied zelf weinig voorzieningen met een commerciële functie, met uitzondering van enkele kleine eetgelegenheden, overige winkels en een internationale supermarkt in de zuidzijde van het gebied.

Andere dagelijkse voorzieningen liggen verspreid ten opzichte van Achter de molen. In verschillende richtingen bevindt zich een basisschool, wel liggen deze op een loopafstand van +/- 15 minuten. In het plangebied, of tegen het plangebied aan, bevindt zich vooralsnog geen basisschool. Ten noorden van het gebied bevinden zich de meeste middelbare scholen, met de dichtstbijzijnde op een fietsafstand van 6 minuten. Supermarkten zijn rijkelijk aanwezig met een drielat locaties aan de zuidzijde. Verder kan met 4 minuten fietsen of een kwartier lopen het centrum bereikt worden waarmee allerhande voorzieningen waaronder horeca bereikbaar zijn. Ook ligt het station van Almelo binnen handbereik, met een maximale reistijd vanuit het plangebied van 3 minuten fietsen of 14 minuten lopen.



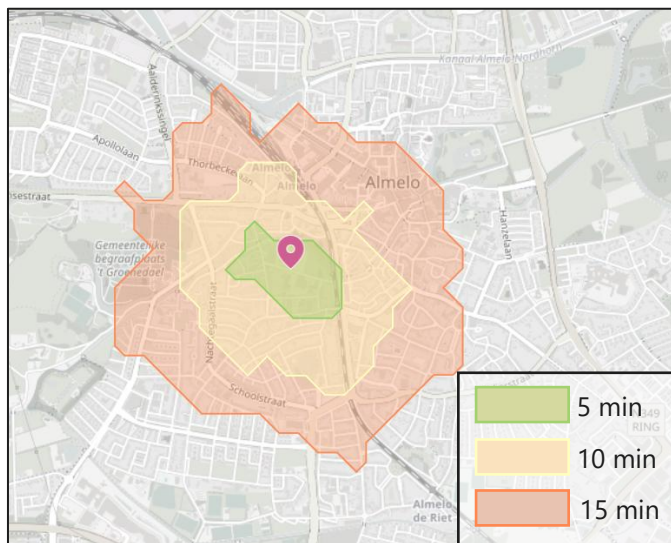
Figuur 3.1: Huidige voorzieningen rondom Achter de Molen



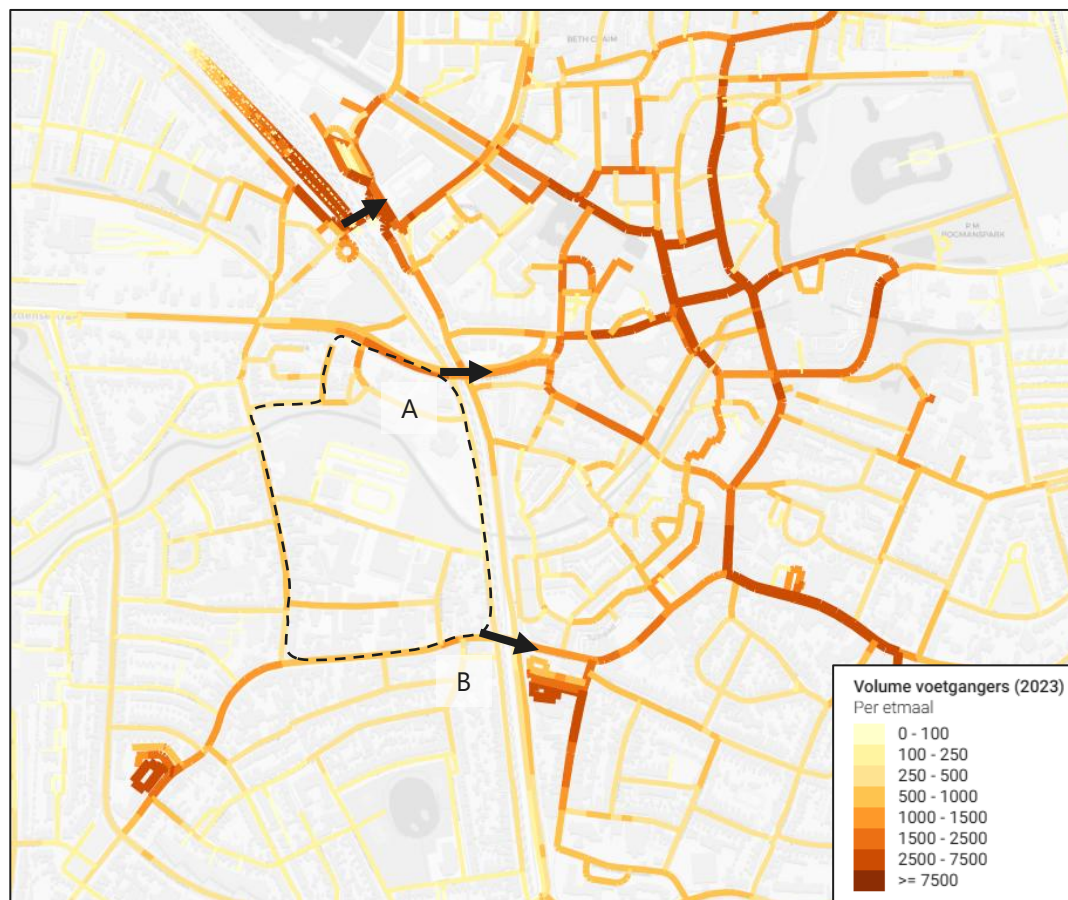
Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Het huidige wandelnetwerk

In het kaartbeeld hiernaast zijn de huidige voetgangersstromen rondom Achter de Molen in beeld gebracht. Binnen Achter de Molen zelf vindt in de huidige situatie weinig voetgangersactiviteit plaats. Het stationsgebied, het centrum en supermarkten aan de zuidzijde lichten duidelijk op in het kaartbeeld. Zoals uit Figuur 3.2 op te maken, is kan een groot deel van het centrum binnen 15 minuten wandelen vanuit Achter de Molen worden bereikt. Afhankelijk van de positie binnen Achter de Molen is het station binnen 5 tot 15 minuten wandelen bereikbaar. Voor het bereiken van de oostzijde van het spoor voor bijvoorbeeld het centrum of de supermarkt kan wandelen een aantrekkelijk vervoerswijze zijn. Wel vormt het spoor hierin een barrière; op locatie A wordt het spoor gekruist door met een trap af te dalen naar de tunnel op de Wierdensestraat en bij locatie B worden de F35 en Burgemeester Raveslootsingel gekruist op een complex kruispunt.



Figuur 3.2: Huidige voetgangersbereikbaarheid Achter de Molen



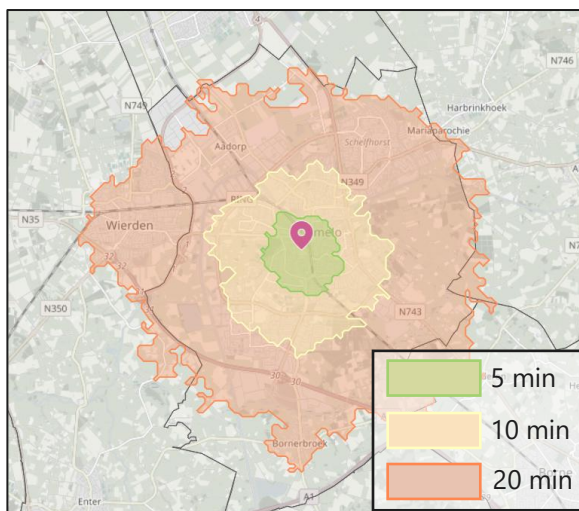
Figuur 3.3: Huidige voetgangersstromen Achter de Molen (bron: Mobiliteitsspectrum Goudappel)

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

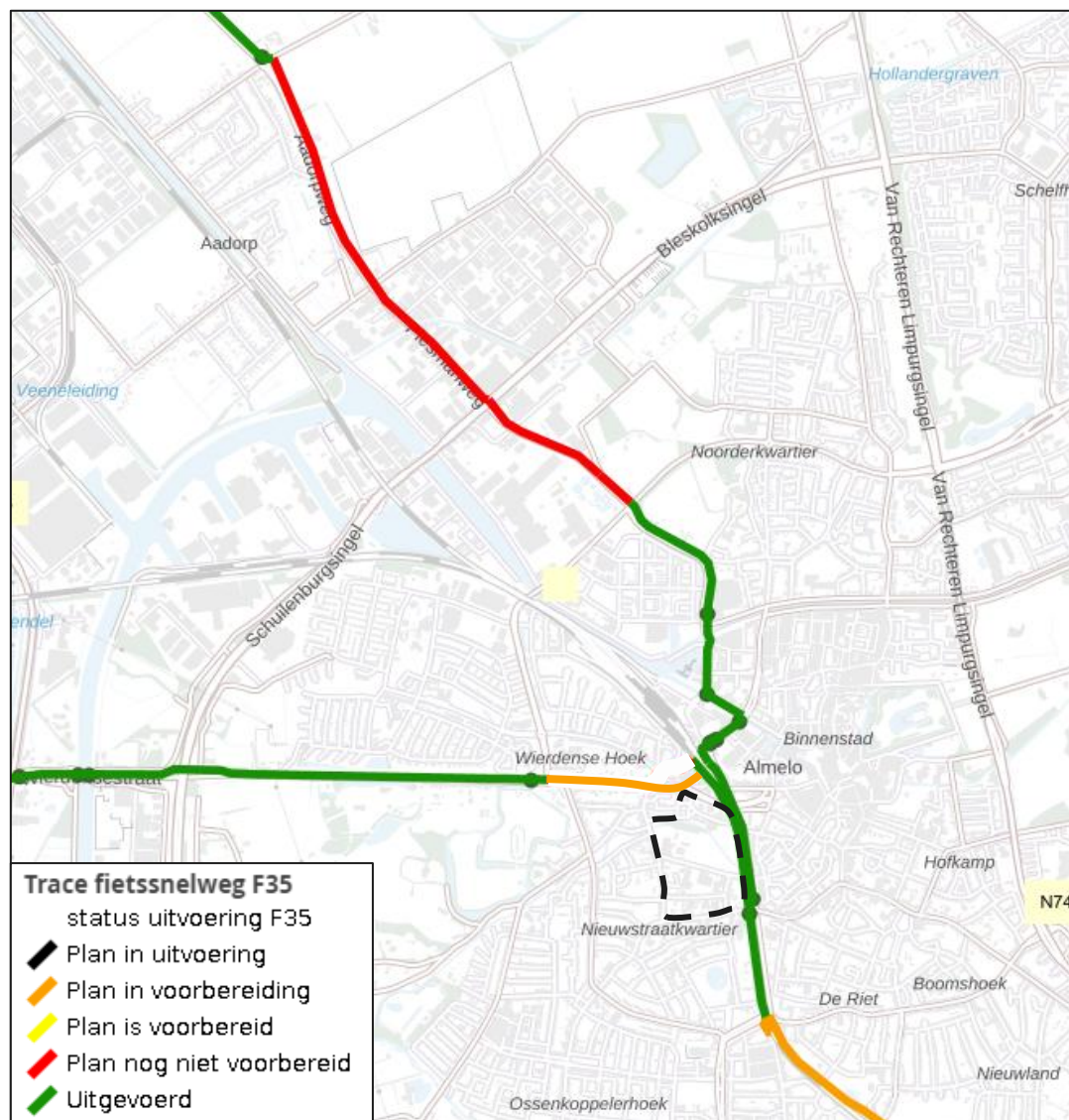
Het huidige fietsnetwerk

In het figuur hiernaast is het tracé van de F35 weergegeven, een hoogwaardige fietsverbinding die Almelo verbindt met kernen uit de regio, waaronder Wierden, Vriezenveen en Borne/Hengelo/Enschede. Met de nabijgelegen ligging van de F35 is de regionale bereikbaarheid vanuit Achter de Molen met de fiets zeer goed en zijn er directe en comfortabele fietsroutes naar kernen in de regio.

Figuur 3.4 weergeeft de fietsbereikbaarheid vanuit Achter de Molen in de huidige situatie. Heel Almelo is vanuit Achter de Molen binnen 15 minuten fietsen te bereiken. Binnen een half uur zijn omliggende dorpen als Wierden en Bornebroek te bereiken. De barrièrewerking van het spoor, zoals benoemd bij het voetgangersnetwerk, geldt ook voor het fietsnetwerk.



Figuur 3.4: Fietsbereikbaarheid vanaf Achter de Molen (vanuit centrum plangebied: Veldkampsweg)



Figuur 3.5: Tracé F35

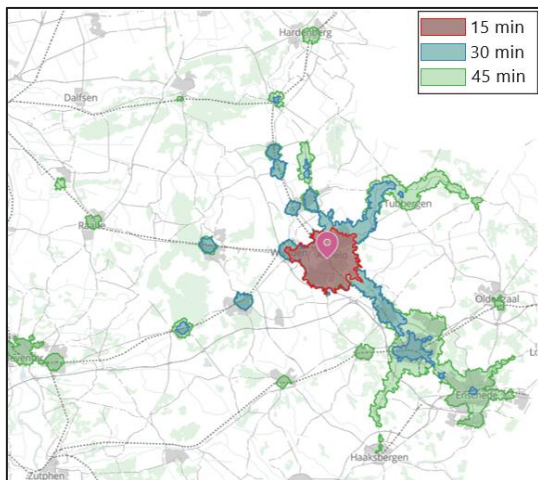
Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Het huidige OV-netwerk

Op de kaart hiernaast zijn de OV-lijnen nabij Achter de Molen weergegeven. Met deze OV-lijnen kan het gebied dat in onderstaande afbeelding is gemarkeerd worden bereikt.

Achter de Molen ligt in de nabijheid van intercitystation Almelo. Vanaf daar zijn er frequente verbindingen in de richting van Enschede, Zwolle, west-Nederland (via Deventer, Apeldoorn) en Hardenberg. Bij het station komen ook veel lokale en regionale buslijnen samen. Deze buslijnen bieden OV-verbindingen binnen Almelo en tussen Almelo en omliggende dorpen.

Achter de Molen ligt op loopafstand van het station en bushaltes Bellavistastraat en De Wingerd, waarmee de toegankelijkheid van het trein- en busvervoer goed is. Inclusief voortransport per fiets en overstaptijd is het met het OV mogelijk om binnen 30 minuten in Hengelo en Enschede te zijn. Deventer, Zwolle, Hardenberg en veel omliggende dorpen zijn in 45 minuten te bereiken.



Figuur 3.6: Regionale OV-bereikbaarheid vanaf Achter de Molen (inclusief voortransport per fiets)



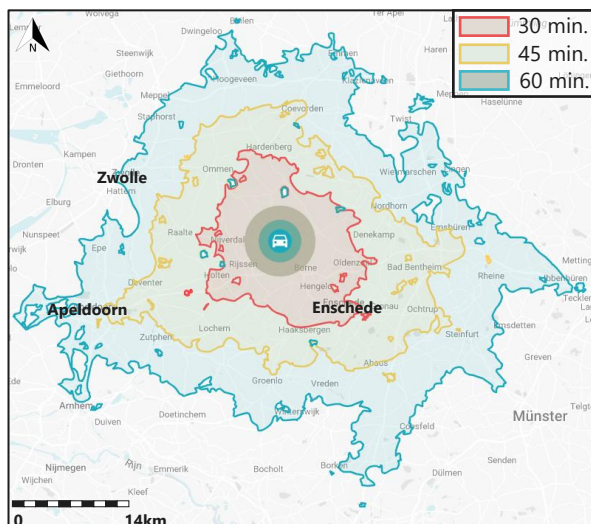
Figuur 3.7: OV-netwerk rondom Achter de Molen, inclusief haltes

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

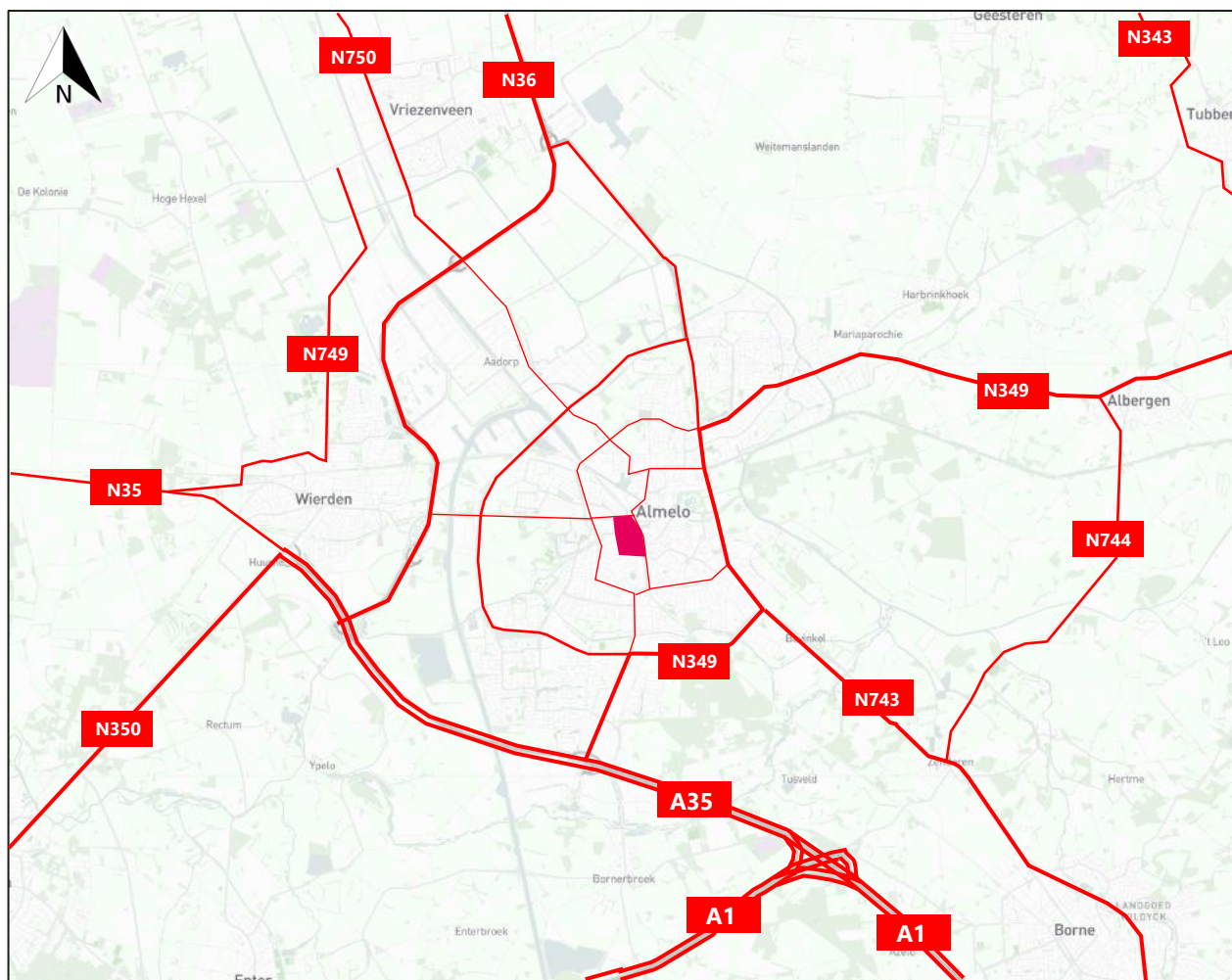
Het huidige autonetwerk - regionaal

De autobereikbaarheid van Achter de Molen is goed. Vanuit Achter de Molen zijn er verschillende relatief directe routes naar de snelwegen en N-wegen rondom Almelo. Deze hoofdwegen bieden verbindingen in alle windrichtingen. De N35-A35 verbindt Almelo met Zwolle en Enschede. De A1 biedt verbindingen met midden- en west-Nederland. De N-wegen bieden routes naar omliggende plaatsen.

De goede autobereikbaarheid blijkt ook uit onderstaande bereikbaarheidskaart. In alle windrichtingen valt een groot gebied te bereiken binnen respectievelijk 30, 45 en 60 minuten rijden. Daarbinnen vallen onder andere Apeldoorn, Zwolle en Enschede. Voor de gebieden rondom het station van deze plaatsen geldt dat de reistijd per auto vergelijkbaar is met die van het OV.



Figuur 3.8: Regionale structuur auto Almelo



Figuur 3.9: Regionale structuur auto Almelo

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Het huidige autonetwerk - lokaal

Ontsluiting Achter de Molen

Twee belangrijke wegen voor de ontsluiting vormen de Nieuwstraat en de Rohofstraat (zie onderstaande figuren).

De Nieuwstraat is een relatief drukke straat met intensiteiten in de huidige situatie die oplopen tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De open verharding is recentelijk aangebracht. Het groen en de molen dragen bij aan een aantrekkelijker verblijfsgebied.

De Rohofstraat kent in de huidige situatie lage intensiteiten (tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal).

De Rohofstraat is een geasfalteerde weg met weinig tot geen groen en er zijn een drietal wegversmallingen aanwezig ten behoeve van het remmen van de snelheid.

Parkeerregulering

In het noordelijk deel van Achter de Molen is voor een deel parkeerregulering aanwezig. Het betreft een blauwe zone waarin voor maximaal 1 uur vrij geparkeerd mag worden, bewoners hebben een ontheffing voor deze regeling.



Figuur 3.10 Parkeerregulering Achter de Molen



Figuur 3.11 Wegbeeld Nieuwstraat



Figuur 3.12 Wegbeeld Rohofstraat

Conclusie huidige mobiliteitskwaliteit

Mobiliteitskwaliteit

Goede algehele mobiliteitskwaliteit

Achter de Molen beschikt over een goede mobiliteitskwaliteit. Op lokale schaal zijn veel voorzieningen te voet of fietsend te bereiken. Daarbij geldt wel dat er in het plangebied zelf een beperkt aantal voorzieningen zijn en dat sommige voorzieningen zich op de rand van een acceptabele loopafstand bevinden.

Met de F35 ten noorden en oosten van Achter de Molen is de regionale bereikbaarheid met de fiets zeer goed te noemen. Aandachtspunt is de barrièrevorming van het spoor in oostelijke richting voor de actieve modaliteiten (lopen en fietsen).

Het OV- en autonetwerk bieden een goede kwaliteit voor middellange en lange verplaatsingen. Met het OV zijn zowel grote steden in de omgeving (voornamelijk met de trein) als omliggende dorpen (voornamelijk met de bus) goed te bereiken.

Door de ligging nabij station Almelo is de benodigde tijd voor het voor- en natransport beperkt. Dit zorgt ervoor dat voor diverse bestemmingen de reistijd met het OV vergelijkbaar is met die van de auto. Of het OV concurrerend is, hangt wel sterk af van de bestemming. Waar de auto goede verbindingen verzorgt met het hele gebied rondom Almelo, is dit bij het OV sterk afhankelijk van de ligging van OV-lijnen en stations.



4. Beleidsambities



Het Smart Mobility wheel

Toelichting op de 5 thema's

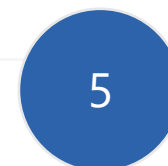
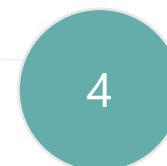
De 4 hogere kwadranten van het mobiliteitsstelsel

Het 'Smart Mobility wiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit 5 thema's die zijn ingedeeld over twee assen.

De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de markt-zijde (bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol).

De 5 thema's in perspectief van de reiziger

- 'Verdichten': waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen?
- 'Verbinden' welke verplaatsingen maakt de reiziger gebruikmakend van het 'STOMP-netwerk'?
- 'Veraangenamen': hoe beleeft de reiziger de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte?
- 'Verknopen': kan de reiziger gebruik maken van verschillende modaliteiten en mobiliteitservice?
- 'Verleiden': welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daar een rol?



Verdichten: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

Verbinden: zorgen dat (de deels bovenplanse) structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities, waarbij elke vervoerwijze de juiste plek krijgt. Hierin wordt bepaald welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn.

Veraangenamen: zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp (rust, ruis en reuring) en de omgang met gemotoriseerd verkeer.

Verknopen: het is belangrijk om nieuwe mobiliteitsvormen goed te faciliteren. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van voorzieningen in mobiliteitshubs, het faciliteren van nieuwe elektrische vervoerwijzen en logistieke ontwikkelingen zoals pakketbezorging.

Verleiden: het is mogelijk om met gedragsprikkels het mobiliteitsgedrag al aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen, aantrekkelijke fietsstallingen en afspraken over selectieve toegankelijkheid, bijvoorbeeld rondom logistiek en pakketbezorging.

Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Om de mogelijkheden voor de verschillende modaliteiten in de gebiedsontwikkeling te bepalen, is het vigerende mobiliteitsbeleid onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- A) Omgevingsvisie voor de ideale gemeente Almelo 2020-2040 (2020)
- B) Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo – Almelo Centraal (2024)



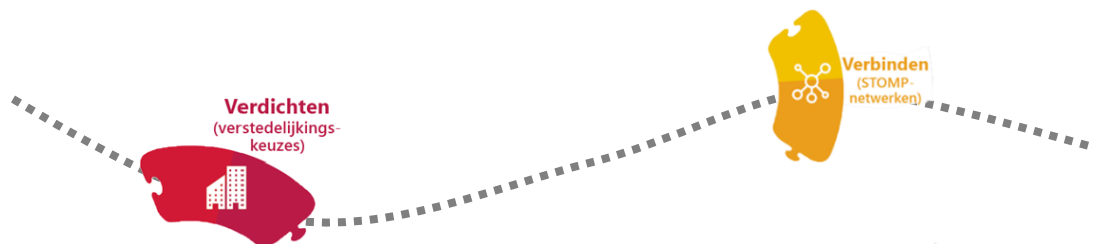
Het mobiliteitsbeleid binnen Achter de Molen wordt aan de hand van het Smart Mobility wiel puntsgewijs toegelicht. De bron is aangeduid met de letters A en B die corresponderen met de verschillende documenten.

Verdichten

- In de ontwikkelgebieden Westerdok en Achter de Molen wordt een mix van wonen, werken en voorzieningen gerealiseerd. Het stedelijke programma bevat minimaal 1.000 woningen en 15.000-25.000 m2 kantoren, hightech, cultuur en leisure. [B]
- In Achter de Molen worden 400-500 woningen toegevoegd (inclusief de Zorgaccentlocatie die vrijkomt). [B]
- Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwpoging. [B]
- De maximale hoogte van de ontwikkelvelden varieert en wordt aan de zuidzijde beperkt tot 2-3 lagen vanwege de molenbiotoop. Op de Zorgaccentlocatie gelden de beperkingen nagenoeg niet. [B]

Verbinden

- Er wordt gestuurd op goede wandel- en fietsroutes vanuit de wijken naar de werkgebieden aan de randen, naar het stadscentrum en tussen de wijken onderling. [A]
- Het kiezen voor de fiets wordt makkelijker gemaakt, onder meer door het (regionale) fietsnetwerk te verbeteren. [A]
- De Laan van De Hoop wordt primair een langzaam verkeersroute die bij de molen op de Nieuwstraat aansluit. [B]
- Het autoverkeer verdeelt zich over bestaande aansluitingen richting de Wierdensestraat, Burgemeester Raveslootsingel en Schoolstraat. [B]
- De straten in het gebied worden 30km/u. [B]



Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Veraangenen

- De binnenstad en omgeving worden meer klimaat adaptief ingericht met ruimte voor groen en water en minder ruimte voor auto's en verharding. [A]
- De oevers van de Almelose Aa worden tussen het Cogas-terrein en de Bellavistastraat verbreed en toegankelijk gemaakt. Tegen het spoor komt een berging die de continuïteit van de waterstroom verbetert. De hoeveelheid groen en water neemt met minimaal 10.000 m2 toe en er worden ongeveer 150 grote bomen bijgeplant. [B]
- De Laan van De Hoop wordt groen en vangt regenwater op. [B]
- In het hart van het gebied, rond de molen en het industrieel erfgoed, wordt daarnaast ruimte voor ontmoeting, spelen en wateropvang gecreëerd. [B]

Verknopen

- De positie van Almelo Centraal wordt versterkt door onder meer het vernieuwen van het station, het verdichten van de stationsomgeving en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor met een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ten westen van het station. [B]

Verleiden

- Er geldt een parkeernorm van 0,7 tot 1,3 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekers. [B]
- Parkeren gebeurt binnen de ontwikkeldvelden, bij voorkeur in een gebouwde parkeervoorziening. [B]
- Huidige bewoners blijven op eigen erf en straat parkeren. [B]



Op dit moment heeft de gemeente Almelo geen actuele visie en beleid voor mobiliteit binnen de gemeente en wordt gewerkt aan nieuw mobiliteitsbeleid. Naar verwachting zal in dit nieuwe beleid sterker dan voorheen worden ingezet op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Met name in het centrumgebied en de directe omgeving, zoals de stationsomgeving, past daarbij een focus op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Deze elementen worden al meegenomen binnen het Mobiliteitsprogramma van Eisen voor Achter de Molen.



5. Ambities voor Achter de Molen



Integraal mobiliteitsconcept

Mobiliteitskeuzes ten dienste van hogere doelen

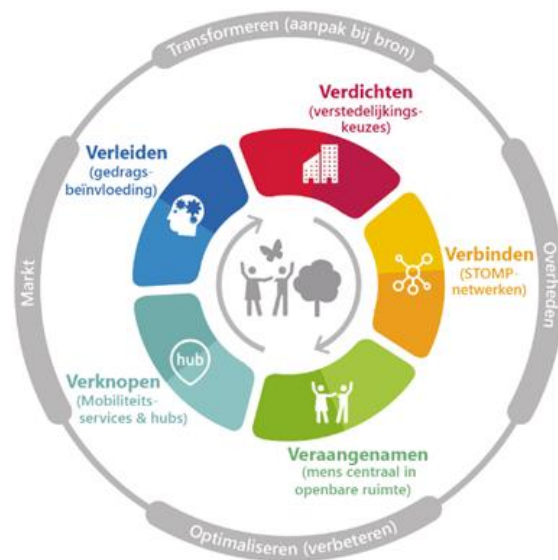
Mobiliteitskeuzes

De mobiliteitskeuzes voor Achter de Molen zijn gerelateerd aan de ruimtelijke doelen voor het gebied zoals beschreven in de Ontwikkelvisie. Voorbeelden zijn het realiseren van de Laan van de Hoop en het verbreden van de oevers van de Almelose Aa inclusief de aanleg van voetpaden.

Dit vraagt om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Bij de mobiliteitskeuzes is het belangrijk rekening te houden met de bewuste en onbewuste keuzes van de toekomstige gebruikers. Het gaat om:

1. Goede afstemming van mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging (wonen, werken, voorzieningen), omdat dit de bron is van mobiliteit is;
2. Goede aansluiting op de omliggende mobiliteitsnetwerken voor wandelen, fietsen, OV, autoverkeer en logistiek;
3. Aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte;
4. Inzet van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen als meerwaarde voor Achter de Molen;
5. Beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto in het gebied.

Op de volgende pagina's worden bovenstaande vijf hoofdaspecten voor Achter de Molen nader toegelicht. Deze vijf pijlers zijn vervolgens input voor het Mobiliteitsprogramma van Eisen.



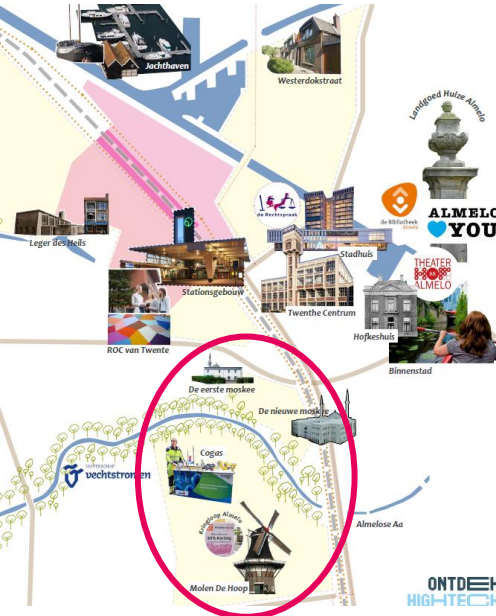


Verdichten

Verstedelijgingskeuzes als aanpak bij de bron

Gunstige ligging binnen Almelo

Achter de Molen kent een gunstige ligging op loopafstand van het station en op korte afstand van de binnenstad en andere voorzieningen. Het IC-station biedt goede trein- en busverbindingen naar landelijke en regionale bestemmingen. De binnenstad biedt veel winkels en overige voorzieningen. En de nabijheid van het station stimuleert een duurzaam mobiliteitsgedrag met een lagere autoafhankelijkheid.



Voorzieningen in en rondom Achter de Molen (bron: Ontwikkelvisie Almelo Centraal, 2024)

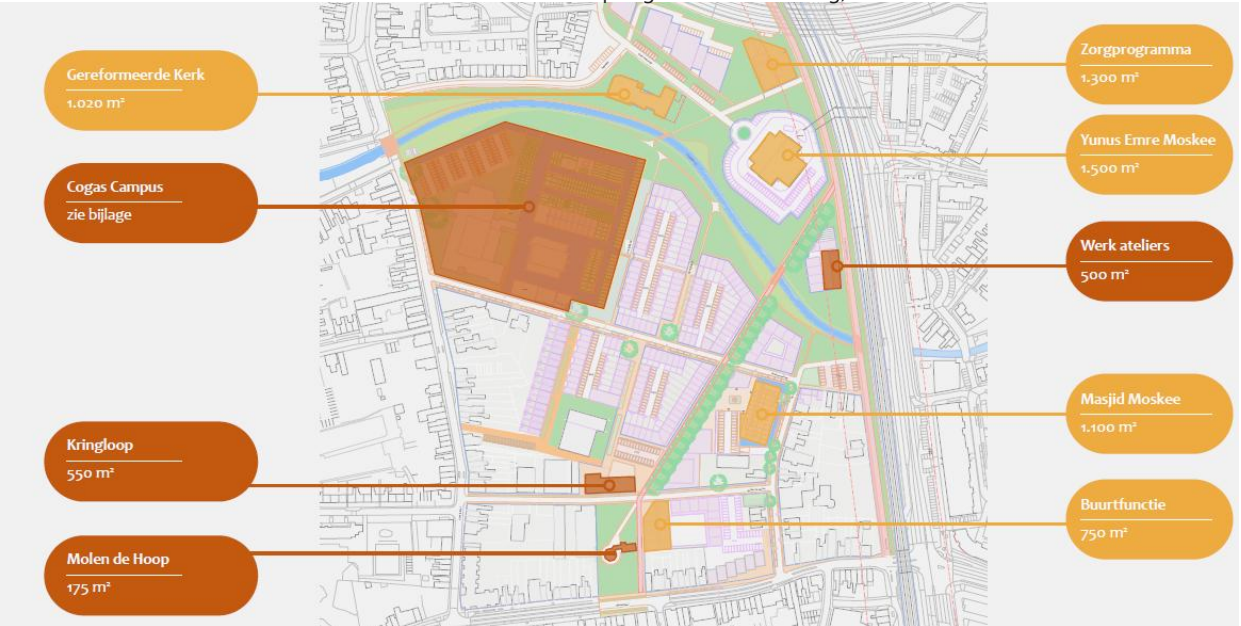
Mix van wonen, werken en voorzieningen

Er is een mix van verschillende functies aanwezig. Het beoogde bouwprogramma bevat niet alleen woningen; er is ook ruimte voor een zorgprogramma en werkateliers. Daarnaast blijven diverse al bestaande functies in het gebied. Voorbeelden zijn het terrein van Cogas, een kerk en twee moskeeën.

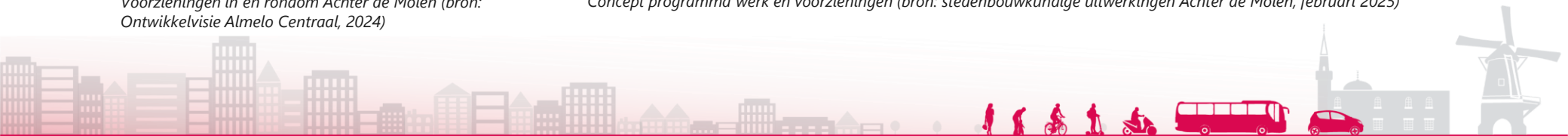
Vanuit mobiliteit is een mix van verschillende functies gunstig als het gaat om levendigheid door de dag heen (ochtend-middag-avond).

Ook biedt dit perspectief op efficiënt dubbelgebruik in bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Zo zijn er minder parkeervoorzieningen nodig.

Verschiedende dagelijkse voorzieningen zijn niet opgenomen in het plangebied, hiervoor blijven inwoners afhankelijk van de bestaande voorzieningen in de directe omgeving, zo kan een basisschool met 5 minuten fietsen worden bereikt en bevinden er zich verscheidene supermarkten op loopafstand van het gebied (en is er een internationale supermarkt in het plangebied zelf aanwezig).



Concept programma werk en voorzieningen (bron: stedenbouwkundige uitwerkingen Achter de Molen, februari 2025)



Verbinden

STOMP principe hanteren voor inrichting van de netwerken

Bij de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling sluiten we aan op het STOMP-principe. Dit betekent dat we voetgangers en fietsers beschouwen als de hoofdgebruikers en de meeste prioriteit geven bij de inrichting van de infrastructuur. Daarna komt het openbaar vervoer en vormen van deelmobiliteit. De privéauto heeft een lagere prioriteit.

Wandelen en fietsen als hoofdgebruikers

Achter de Molen biedt een kans om de netwerken voor wandelen een extra kwaliteitsimpuls te geven, onder meer door bestaande en nieuwe voorzieningen beter met elkaar te verbinden.

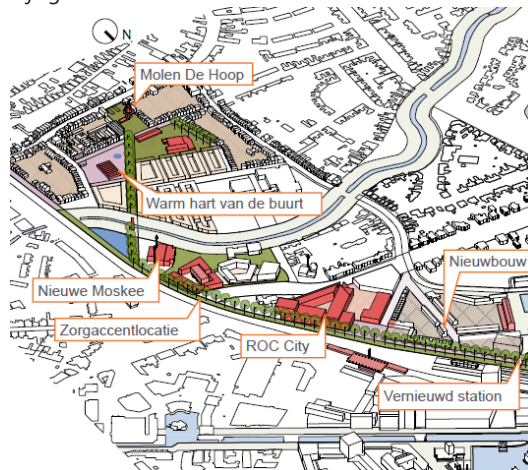
Voor de voetganger is het van belang dat er in Achter de Molen een fijnmazig netwerk gerealiseerd wordt. Zo ontstaan er voldoende mogelijkheden om te voet ergens heen te gaan en wordt lopen een aantrekkelijke modaliteit.

Binnen het stadsproject Laan van De Hoop wordt centraal in de wijk een nieuwe voetgangers- en fietsverbinding gerealiseerd. Deze verbinding verbindt de molen aan de Nieuwstraat met de F35 en loopt vervolgens door tot voorbij het station. Daarmee ontstaat er voor voetgangers en fietsers een snelle en directe verbinding tussen Achter de Molen en het station. Maar ook andere inwoners, bijvoorbeeld in de buurt ten zuiden van de Nieuwstraat, profiteren van deze nieuwe verbinding.

Door de ligging van de F35 naast het plangebied, hebben fietsers een goede verbinding richting lokale en regionale bestemmingen.

Aandachtspunt vormt de barrièrewerking van het spoor voor bestemmingen ten oosten van het spoor, zoals de binnenstad. Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van de bestaande kruisingen bij de Nieuwstraat, de Wierdensestraat of de onderdoorgang voor langzaam verkeer bij het station. Vooral de onderdoorgang is niet aantrekkelijk voor fietsverkeer. Maar ook het gebruik van de andere kruisingen biedt niet altijd een comfortabele en directe route (afhankelijk van herkomst en bestemming).

Daarom is het onder meer gewenst de oversteek nabij het kruispunt Burgemeester Raveslootsingel-Nieuwstraat aantrekkelijker te maken voor voetgangers en fietsers. Daarvoor zijn verschillende oplossingsrichtingen, met invloed op de bereikbaarheid van de Nieuwstraat voor gemotoriseerd verkeer. Een globale uitwerking van mogelijke oplossingsrichtingen is opgenomen in bijlage 2.



Menukaart Laan van De Hoop (bron: Ontwikkelvisie Almelo Centraal, 2024)

Goede OV-verbindingen

In Almelo is het OV sterk gericht op het treinstation. Dat is logisch, omdat dit een nationale knoop (IC-station) is met snelle, directe treinverbindingen naar de rest van het land en busverbindingen naar bestemmingen in de regio.

Door de nabijheid van het station op loop- en fietsafstand van Achter de Molen is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer goed. Ook zijn er bushaltes nabij het plangebied gelegen. Dit gaat om halte Bellavistastraat aan de Wierdensestraat en halte de Wingerd aan de Burgemeester Raveloosingel.

Ontsluitingen gemotoriseerd verkeer

De Bellavistastraat met aansluiting op de Wierdensestraat vormt de hoofdontsluiting voor het noordelijke deel van het plangebied. In de huidige situatie zijn de Wierdensestraat en Bellavistastraat niet voor alle rijrichtingen met elkaar verbonden.

In de beoogde toekomstige situatie wordt de vormgeving van het kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat aangepast zodat alle rijrichtingen mogelijk zijn. Daarmee is het niet meer nodig via de fietsstraat/F35 parallel aan het spoor te rijden. Dit is gunstig voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een verdere uitwerking van dit ontwerp is opgenomen in bijlage 3.

Binnen het zuidelijke deel van het plangebied vormen de Veldkampsweg met aansluiting op de Rohofstraat en de Knoopshöfte met aansluiting op de Nieuwstraat de belangrijkste ontsluitingswegen van het plangebied. De Achter de Molen en Ambstraat hebben een minder belangrijke ontsluitingsfunctie.

Veraangenamen

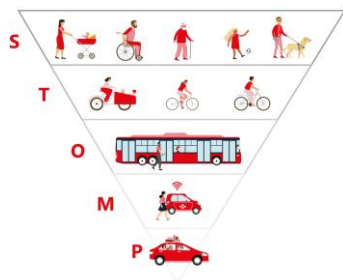
De mens centraal bij de inrichting van de openbare ruimte

Inrichting openbare ruimte volgens STOMP-principe

De inrichting van de openbare ruimte in Achter de Molen moet aansluiten bij het gewenste gebruik. Ook hier is het STOMP-principe leidend: wat zien de toekomstige gebruikers als eerste als ze naar buiten komen?

Nu is de openbare ruimte nog weinig aantrekkelijk door onder meer geparkeerde voertuigen op de rijbaan en onvoldoende maaswijdte van de voetgangers- en fietsnetwerken. Ook wordt de potentie van de Almelse Aa en de Molen De Hoop nog onvoldoende benut. Het gebied nodigt nu nog beperkt uit tot wandelen en fietsen.

De verbindingen naar belangrijkste bestemmingen zoals het station en de binnenstad kunnen beter. Met de realisatie Laan van De Hoop wordt hier mede invulling aangegeven. Deze verbinding is autovrij en volledig gericht op voetgangers en fietsers. Ook wordt aangesloten op de huidige molen De Hoop. Daarmee wordt met de realisatie niet alleen een directe verbinding voor voetgangers en fietsers geboden, maar ontstaat ook een aantrekkelijke locatie om te verblijven en spelen op straat.



De Nieuwe Sligtestraat/F35 ten noorden van de Bellavistastraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met de aanpassing van het kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat. Daarmee wordt deze verbinding in het verlengde van de Laan van de Hoop een autovrije en aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers.

Aan de noordzijde en de zuidzijde (m.u.v. terrein langs Cogas) Almelse Aa worden nieuwe voetpaden aangelegd voor voetgangers. Alles tezamen ontstaat zo een fijnmazig en groener netwerk voor de wandelaar en fietser.



Impressie Laan van De Hoop (bron: Ontwikkelvisie Almelo Centraal, september 2023)

Parkeren zoveel mogelijk uit het zicht

Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats uit het zicht. De meest parkeerplaatsen worden geplaatst op maaiveldniveau in hofjes tussen de woningen. Voor een deel van de woningen vindt parkeren in (half)verdiepte parkeergebouwen plaats.

Bezoekers parkeren in langspaarvakken naast de Veldkampsweg en Knoophöfte. De moskeeën dienen het parkeren van bezoekers zoveel mogelijk op eigen terrein te faciliteren, waarbij aanvullend van de openbare parkeervakken gebruik kan worden gemaakt en/of afspraken worden gemaakt met eigenaren van beschikbare parkeerplaatsen op niet openbaar terrein.

Parkeren op de rijbaan en in bermen/braakliggende terreinen zoals plaatsvindt in de huidige situatie, wordt voorkomen in de toekomstige situatie.

Autovrije en autoluwe wegen

De Bellavistastraat vormt de hoofdontsluiting van het noordelijke plangebied. Daarmee kan de Nieuwe Sligtestraat/F35 parallel aan het spoor autovrij worden gemaakt.

De Veldkampsweg en Knoophöfte zijn de hoofdontsluitingen van het zuidelijke deel van het plangebied.

De Achter de Molen heeft een beperkte ontsluitingsfunctie en kan autoluw worden ingericht. Hetzelfde geldt voor de Ambtstraat. Op termijn is het wenselijk de Ambtstraat autovrij te maken, waardoor er geen menging meer is met fietsers op de F35.

Een overweging is om een eenrichtingsstructuur op te zetten door in de Knoophöfte en Achter de Molen eenrichtingsverkeer toe te passen. Vanaf de Nieuwstraat richting de Rohofstraat en respectievelijk Veldkampsweg.

Verknopen

Mobiliteitsservices & hubs verbeteren het mobiliteitssysteem

Deelmobiliteit

Gezien de lokale context rekenen we ons niet rijk door vooraf parkeerplaatsen te schrappen en te vervangen door deelauto's. Wel bieden we deelmobiliteit aan als extra voorziening voor bewoners en om mogelijk parkeerproblemen te beperken. Aangezien deangepaste parkeernormen geen ruimte bieden voor het bezit van een tweede auto, geeft de aanwezigheid van deelmobiliteit de mogelijkheid om een tweede auto te gebruiken wanneer dit nodig is.

In de nabijheid van het plangebied worden in 2025 deelauto's van Greenwheels geplaatst (hoek Nieuwstraat-Rohofstraat en Perenstraat ten zuiden van het station). Daarmee zijn op loopafstand van het gebied twee deelauto's beschikbaar. Het gebruik van deze deelauto's zal worden gemonitord. Wanneer deze deelauto's goed gebruikt worden, zal ook binnen het plangebied een deelauto worden toegevoegd.



Greenwheels deelauto aan de noordzijde van het station

Mobiliteitshub

Vanuit het mobiliteitssysteem gezien zijn mobiliteitshubs knooppunten waar vervoerwijzen en stallingsvoorzieningen bij elkaar komen, maar ook plekken waar voorzieningen zijn geconcentreerd, zoals pakketkluisen, kleine horeca, zorgfuncties en flexwerkplekken.

Met het station Almelo Centraal bevat het plangebied al een grootschalige mobiliteitshub in de nabijheid waar kan worden geparkeerd met de auto en fiets en waar kan worden overgestapt op veel trein- en busverbindingen.

Daarnaast is in het kader van de gebiedsontwikkeling Westerdok het opwaarderen van de huidige P+R en parkeergarage JavaPark (P12) gewenst om verschillende voorzieningen samen te brengen en levendigheid gedurende de dag te stimuleren.



Voorbeelden van mogelijke voorzieningen in een mobiliteitshub zoals JavaPark

Mede afhankelijk van de soort voorzieningen die hier komen, profiteren ook de inwoners van Achter de Molen van een opwaardering van JavaPark aangezien deze locatie op slechts een paar minuten fietsen ligt. Aandachtspunt vormt de barrièrewerking van het spoor naar deze locatie waarbij óf dient te worden omgereden via het kruispunt Burgemeester Raveslootsingel-Nieuwstraat, óf via een lusje over de Wierdensestraat óf de onderdoorgang ter hoogte van het station gepasseerd dient te worden.

Binnen het plangebied van Achter de Molen is hoogstens een kleinschalige wijk- of buurthub passend met bijvoorbeeld enkele vormen van deelmobiliteit, zoals een deelauto en deelbakfiets. Mogelijke locaties en de aanwezige voorzieningen dienen verder te worden uitgewerkt. Voorbeelden van mogelijke locaties zijn de molen (in combinatie met kleinschalige horeca en/of een buurthuis), de huidige loods bij de Marokkaanse moskee en het parkeerterrein van Cogas.



Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Sturen van verkeer

Verleiden draait om dusdanig beïnvloeden van gebruikers zodat zij anders (en gewenster) gebruik maken van mobiliteit. Het draait bij verleiden om het bewerkstelligen van een andere balans tussen vraag en aanbod. Hierbij is parkeren (parkeernormen, parkeerregulering) een sturingsmiddel binnen gebiedsontwikkeling waarbij gestuurd kan worden op aantal (volgens geldende parkeernormering of volgens hogere ambities), locatie (waar liggen de parkeerplaatsen t.o.v. functies), verschijningsvorm (hoe is de parkeervoorziening vormgegeven) en regulering (is er sprake van regulering?).



Concept locaties parkeerplaatsen (bron: stedenbouwkundige uitwerkingen Achter de Molen, februari 2025)

Parkeerregulering

Achter de Molen kent een gunstige bereikbaarheid met in de basis een beperkte auto-afhankelijkheid. Er is een goede OV- en fietsontsluiting. In de vorm van een blauwe zone is er in de huidige situatie gereguleerd parkeren in de noordzijde van het plangebied aanwezig (ten noorden van de Almelse Aa). Met een parkeerschijf kan op werkdagen overdag voor 1 uur gratis worden geparkeerd door bezoekers. Bewoners kunnen een ontheffing krijgen.

De toepassing van een blauwe zone dient te voorkomen dat reizigers van het station en bezoekers/werknemers van de binnenstad lange tijd geparkeerd staat binnen het gebied.

De toepassing van een blauwe zone is in beginsel niet de meest optimale vorm van parkeerregulering binnen het gebied, zowel gezien de huidige als beoogde toekomstige functies. Een blauwe zone is namelijk vooral passend in gebieden waar winkelfuncties een belangrijke rol spelen, zodat bezoekers de mogelijkheid hebben de auto voor kortere tijd tijdens het winkelen te parkeren.

Echter, het wordt niet aanbevolen alleen binnen het plangebied betaald parkeren in te voeren. De toepassing van betaald parkeren op klein schaalniveau resulteert in overloopeffecten en daarmee in nieuwe knelpunten. Bovendien voldoet de huidige toepassing van de blauwe zone ook als het gaat om het weren van langparkeerders uit omliggende gebieden.

Wel is het mogelijk stadsbreed te overwegen of de toepassing van blauwe zones nog het juiste middel is en vervangen kan worden door betaald parkeren in woongebieden met geen/nauwelijks winkels.

In de zuidzijde van het plangebied (ten zuiden van de Almelse Aa) is in de huidige situatie geen parkeerregulering. In de toekomstige situatie wordt aanbevolen deze situatie voorlopig te handhaven zolang er geen parkeeroverlast is door overloop vanuit omliggende gebieden.

De Almelse Aa vormt een logische en natuurlijke buffer met de gereguleerde zone. Toepassing van parkeerregulering binnen de zuidzijde van het plangebied zal leiden tot overloopeffecten naar omliggende buurten en resulteert daarmee in nieuwe parkeerknelpunten.

Parkeervoorzieningen

Binnen het plangebied zijn er meerdere soorten parkeervoorzieningen. Nabij de woningen zijn parkeerhofjes aanwezig, voornamelijk voor het parkeren van de bewoners en eventueel bezoekers van de woningen. Er wordt uitgegaan van niet openbaar privéterrein, in eigendom van de Vereniging van Eigenaren (VvE). Enkele blokken bevatten parkeerplaatsen binnen een gebouwde voorziening.

De Wierdensestraat, Veldkampsweg en Knoopshöfte bevatten parkeervakken naast de rijbaan voor het parkeren van bezoekers.

De moskeeën dienen het parkeren van de bezoekers zoveel mogelijk op eigen terrein op te lossen. Aanvullend kan gebruik worden gemaakt van de openbare parkeerplaatsen langs de straten. Als dit onvoldoende capaciteit biedt, dan dienen de moskeeën afspraken te maken met eigenaren van beschikbare parkeerplaatsen op niet openbaar terrein.

Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Parkeernormen

Binnen de Ontwikkelvisie zijn de parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen zijn hoger dan de CROW-kencijfers waarnaar wordt verwezen binnen de 'Beleidsregel parkeernormen Almelo 2025'. Vergeleken met het huidige autobezit zijn de parkeernormen vooral voor de grotere vrije sector woningen echter relatief laag.

Parkeernormen Ontwikkelvisie

De Ontwikkelvisie bevat de volgende parkeernormen (inclusief bezoekersparkeren):

- Sociale huur: 0,7 parkeerplaats per woning
- Middensegment: 1,0 parkeerplaats per woning
- Vrije sector: 1,3 parkeerplaats per woning

De relatief lage parkeernormen zijn enerzijds gunstig om het autobezit- en gebruik te beperken en alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Tegelijkertijd daalt ook het ruimtebeslag voor de auto bij de toepassing van lagere parkeernormen. Anderzijds kunnen de normen ook leiden tot parkeeroverlast wanneer er uiteindelijk onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijkt te zijn.

Op basis van de context van het gebied, waaronder geen parkeerregulering in een groot deel van plangebied en het huidige autobezit, wordt aanbevolen de parkeernormen voor de zelfbouwoningen in de vrije sector te heroverwegen (bijvoorbeeld naar totaal 1,5 parkeerplaats per woning). Ook wordt aanbevolen het bezoekersaandeel binnen de parkeernorm te verlagen van 0,3 naar 0,2 parkeerplaats per woning.

In bijlage 5 en 6 is een vergelijking van de parkeernormen en analyse van het huidige autobezit verder uitgewerkt.

Fietsparkeren

Het is wenselijk bewoners, werkenden en bezoekers van Achter de Molen zoveel mogelijk te stimuleren bij het verplaatsen eerst lopen te overwegen of de fiets te pakken, alvorens ze over een auto kunnen beschikken. Daarbij zijn gunstig gelegen fietsenstallingen ten opzichte van de auto cruciaal. Denk daarbij aan de locatie en toegankelijkheid van bijvoorbeeld bergingen van grondgebonden woningen of collectieve stallingen bij appartementen. Het dient makkelijker en sneller te zijn om de fiets te pakken dan de auto.

Hoogwaardige stallingen stimuleren het gebruik van de fiets. Bewoners en gebruikers van andere functies moeten de mogelijkheid hebben om in pandig (besloten) hun fiets te stallen. Bezoekers moeten beschikken over voldoende openbare stallingscapaciteit op straat, op korte afstand van de voorzieningen. Ook moet een deel van de stallingscapaciteit geschikt zijn voor buitenmodelfietsen, zoals fietsen met een kratje voorop of bakfietsen



Voorbeelden van (in)pandige collectieve fietsenstallingen



6. Mobiliteitsprogramma van Eisen



Uitwerking MPvE

Van ambities naar eisen, wensen en randvoorwaarden

Dit hoofdstuk bevat een vertaling van de mobiliteitsambities voor Achter de Molen naar eisen, wensen en randvoorwaarden. Op de volgende pagina's volgt per thema steeds een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden in tabelvorm als vertaling van de mobiliteitsambities.

De structuur van dit hoofdstuk is geordend aan de hand van de vijf thema's van het Smart Mobility wiel:

1. Verdichten (verstedelijkingskeuzes)
2. Verbinden (STOMP-netwerken)
3. Veraangenamen (mens centraal in de openbare ruimte)
4. Verknopen (mobiliteitsservices & hubs)
5. Verleiden (gedragsbeïnvloeding)

De ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden zijn ondergebracht bij het thema waar deze het best passen. Binnen de thema's wordt ook gebruik gemaakt van subthema's, zoals de ordening aan de hand van het STOMP-principe binnen het thema 'verbinden'.

Met de beschrijving van de eisen en wensen geeft de gemeente een kader mee aan de ontwikkelende partijen om in een vervolgstadium van de planontwikkeling verder in te vullen en uit te werken. Voor het realiseren van de randvoorwaarden staat de gemeente aan de lat.

Definities

- **Eis:** toetsbare eis die wordt gesteld aan de ontwikkelende partijen om de ambitie te kunnen behalen (punt waar het plan aan moet voldoen)
- **Wens:** kan bijdragen aan het behalen van de ambitie (punt waar de ontwikkelende partijen bij voorkeur aan voldoen)
- **Randvoorwaarde:** moet door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te behalen (vaak buiten het plangebied)

De invulling van de eisen en wensen is de verantwoordelijkheid van de gemeente en projectontwikkelaars samen (ontwikkelende partijen). De gemeente is verantwoordelijk voor de invulling van de randvoorwaarden.





Verdichten

Verstedelijkingskeuzes

Verdichten (VK = verstedelijkingskeuzes)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
VK-1	Programma	Eis	Het woningbouwprogramma bevat minimaal 30% sociale huurwoningen, met aanvullend circa 40% woningen in het middensegment en 30% vrije sector woningen
VK-2		Eis	Het programma bestaat uit 415-500 woningen en circa 3.600 m2 aan voorzieningen
VK-3		Eis	Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave
VK-4		Eis	De verdeling tussen grondgebonden woningen en appartementen is circa 65%/35%
VK-5	Oriëntatie	Eis	Woningen en voorzieningen hebben een oriëntatie op belangrijke routes voor voetgangers en fietsers (zoals de Laan van De Hoop en F35)
VK-6		Eis	De hoogte van blokken aan de zuidzijde is maximaal 10 meter en loopt op naar maximaal 37 meter voor het hoogste blok aan de noordzijde

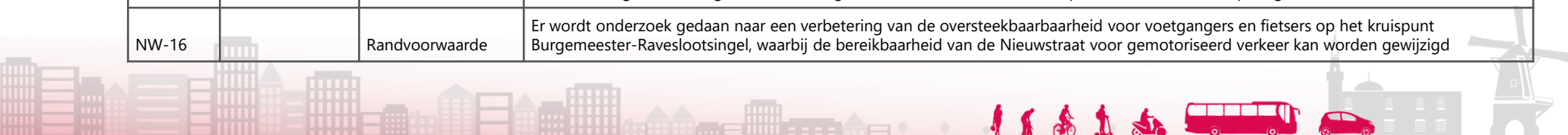


Verbinden

STOMP-netwerken



Verbinden (NW = netwerken)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
NW-1	Stappen	Eis	Achter de Molen bevat een fijnmazige loopstructuur met een maaswijdte van 50 tot 100 meter
NW-2		Eis	Het voetgangersnetwerk is toegankelijk voor iedereen met een goede oriëntatie, brede en rolstoeltoegankelijke voetpaden, comfortabele verharding en duidelijke zichtlijnen
NW-3		Eis	Het voetgangersnetwerk is (sociaal) veilig met goede verlichting
NW-4		Randvoorwaarde	Er zijn aantrekkelijke en directe looproutes naar belangrijke voorzieningen in directe omgeving, zoals het station, de binnenstad en supermarkten
NW-5	Trappen	Eis	De fietsstructuur binnen Achter de Molen sluit goed aan op het huidige fietsnetwerk binnen Almelo
NW-6		Eis	Fietspaden zijn breed opgezet en (sociaal) veilig met goede verlichting
NW-7		Randvoorwaarde	Vanuit Achter de Molen zijn er duidelijke en directe fietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals het station, de binnenstad, winkels en scholen in de omgeving
NW-8		Eis	De fietsparkeervoorzieningen hebben een directe aansluiting op het fietsnetwerk van Achter de Molen
NW-9	Openbaar vervoer	Randvoorwaarde	Er zijn directe en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers naar de nabije bushaltes en het station
NW-10	Auto	Eis	Het noordelijke deel van het plangebied wordt via de Bellavistastraat ontsloten op de Wierdensestraat
NW-11		Randvoorwaarde	Het kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat wordt aangepast zodat alle rijrichtingen voor gemotoriseerd mogelijk zijn (waarmee gebruik van de F35 niet meer nodig is)
NW-12		Eis	De Bellavistastraat wordt doodlopend voor gemotoriseerd verkeer en daarbij wordt de Nieuwe Sligtestraat/F35 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer
NW-13		Eis	Op de Aastraat wordt eenrichtingsverkeer behouden zoals in de huidige situatie (rijrichting naar het westen met aansluiting op de Rohofstraat)
NW-14		Eis	Het zuidelijke deel van het plangebied wordt via de Veldkampsweg en Achter de Molen ontsloten op de Rohofstraat en via de Knoophöfte op de Nieuwstraat
NW-15		Wens	De ontsluiting van het Cogas-terrein voor gemotoriseerd verkeer wordt verplaatst van de Veldkampsweg naar de Rohofstraat
NW-16		Randvoorwaarde	Er wordt onderzoek gedaan naar een verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op het kruispunt Burgemeester-Raveslootsingel, waarbij de bereikbaarheid van de Nieuwstraat voor gemotoriseerd verkeer kan worden gewijzigd



Veraangenamen

Mens centraal in de openbare ruimte

Veraangenamen (OR = openbare ruimte)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
OR-1	Openbare ruimte	Eis	Parkeren vindt zoveel mogelijk uit het zicht plaats (bijvoorbeeld in hofjes of gebouwde parkeervoorzieningen) om de verblijfskwaliteit te verhogen
OR-2		Eis	Bewoners parkeren in hofjes tussen de woningen of in gebouwde voorzieningen, bezoekers parkeren in parkeervakken naast de straat
OR-3		Eis	De oevers van de Almelose Aa worden verbreed waarbij aan beide zijden voetpaden worden aangelegd (met uitzondering van de oever ten hoogte van het Cogas terrein, in verband met ruimtegebrek)
OR-4		Wens	Waar mogelijk is infrastructuur zacht (bijvoorbeeld toepassing grasbeton bij parkeervakken), waar nodig is deze hard (bijvoorbeeld geasfalteerde fietsroutes)
OR-5		Eis	De openbare ruimte en fiets-/wandelloorvoorzieningen zijn sociaal veilig met goede verlichting en zicht vanuit woningen/voorzieningen
OR-6		Eis	Binnen de openbare ruimte is een goede balans tussen de verblijfs-, stallings- en verkeersruimte (geen dominantie door autoverkeer en parkeren en voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers)
OR-7		Wens	Binnen het plangebied wordt rekening gehouden met een buffercapaciteit voor de realisatie van extra parkeerplaatsen
OR-8	Straten	Eis	De straten binnen het plangebied worden ingericht als erfdoegangswegen (conform Duurzaam Veilig) met een maximumsnelheid van 30 km/h en voldoende snelheidsremmende maatregelen
OR-9		Eis	De Laan van De Hoop wordt gerealiseerd tussen molen De Hoop en de Nieuwe Sligtestraat/F35 en vormt een autovrije verbinding voor voetgangers en fietsers
OR-10		Eis	Op belangrijke fiets-/wandellooroutes (bijvoorbeeld F35) zijn de voet- en fietspaden visueel gescheiden van elkaar
OR-11		Eis	De Nieuwe Sligtestraat/F35 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Bellavistastraat en daarmee een autovrije verbinding voor voetgangers en fietsers
OR-12		Wens	De Rohofstraat wordt heringericht met een vormgeving passend bij een erfdoegangsweg 30 km/h (conform Duurzaam Veilig)
OR-13		Eis	De straten en verblijfsgebieden zijn toegankelijk ingericht voor nood- en hulpdiensten met voldoende breedte voor rijcurves
OR-14		Eis	Doorgaand verkeer door Achter de Molen wordt zoveel mogelijk voorkomen met een autoluwe inrichting
OR-15		Wens	Op termijn wordt de Ambtstraat autovrij gemaakt waardoor er menging meer is met fietsers op de F35
OR-16		Eis	Straten met tweerichtingsverkeer hebben een rijbaanbreedte van minimaal 4,8 meter
OR-17		Eis	Doodlopende straten/parkeershofjes voor gemotoriseerd verkeer bevatten een goede keervoorziening

Verknopen

Mobiliteitsservices en hubs

Verknopen (MH = mobiliteitshubs)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
MH-1	Hub	Wens	De toepassing van een kleinschalige buurt-/wijkhub binnen het plangebied wordt onderzocht
MH-2	Deelmobiliteit	Randvoorwaarde	In de nabijheid van het plangebied worden deelauto's geplaatst (hoek Nieuwstraat-Rohofstraat en Perenstraat ten zuiden van het station)
MH-3		Wens	Het gebruik van het aanbod deelmobiliteit in de directe omgeving wordt gemonitord, bij goed gebruik wordt ook een deelauto binnen het plangebied geplaatst
MH-4		Wens	Toekomstige bewoners zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd over de beschikbaarheid en mogelijkheden van deelmobiliteit



Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Verleiden (GB = gedragsbeïnvloeding)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
GB-1	Autoparkeren	Randvoorwaarde	In de noordzijde van het plangebied (ten noorden van de Almelose Aa) blijft de huidige blauwe zone actief om langparkeerders van het station en de binnenstad te weren
GB-2		Randvoorwaarde	Huidige bewoners in Achter de Molen blijven op eigen erf en straat parkeren
GB-3		Wens	Het parkeerbeleid wordt stadsbreed heroverwogen waarbij toepassing van de huidige blauwe zones wordt herzien (mogelijk vervangen door betaald parkeren)
GB-4		Eis	De parkeernormen in de Ontwikkelvisie worden als uitgangspunt gehanteerd voor het berekenen van de parkeerbehoefte
GB-5		Wens	De norm voor zelfwoningwoningen (grotere vrije sector woningen) wordt verhoogd naar 1,5 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersparkeren)
GB-6		Wens	Deelmobiliteit wordt niet ingezet om de parkeernormen verder te reduceren, maar aangeboden als extra voorziening om mede de parkeerbehoefte te verlichten
GB-7		Wens	Voor bezoekersparkeren wordt een norm van 0,20 parkeerplaats per woning gehanteerd
GB-8		Eis	Parkeervoorzieningen zijn binnen acceptabele loopafstand van woningen gerealiseerd (zoals opgenomen in CROW-richtlijnen)
GB-9		Wens	Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats in geclusterde parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied
GB-10		Eis	De moskeeën dienen het parkeren van bezoekers zoveel mogelijk op eigen terrein te faciliteren
GB-11		Wens	Waar mogelijk wordt dubbelgebruik van (openbare) parkeerplaatsen gefaciliteerd en gestimuleerd (bijvoorbeeld om bezoekers van moskeeën tijdens de piek op vrijdagmiddag op te kunnen vangen), de hofjes bij de woningen zijn privéterrein en niet geschikt voor dubbelgebruik
GB-12		Eis	Het aanbod openbare laadpunten voor elektrische voertuigen volgt de vraag



Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Verleiden (GB = gedragsbeïnvloeding)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
GB-13	Fietsparkeren	Eis	Fietsenstallingen zijn op kortere afstand van de woningen/voorzieningen gerealiseerd in vergelijking met parkeerplaatsen voor de auto en zijn daarmee beter bereikbaar
GB-14		Eis	Fietsenstallingen bieden comfort met ligging op maaiveldniveau en de mogelijkheid om buitenmodelfietsen en e-bikes op een veilige manier te stallen
GB-15		Eis	Bij grondgebonden woningen is fietsparkeren gerealiseerd op eigen terrein en goed bereikbaar
GB-16		Eis	Bij voorzieningen in het plangebied zijn voldoende stallingen voor de fiets aanwezig (conform de CROW kencijfers voor fietsparkeren)
GB-17	Benadering	Wens	Bij de verkoop/verhuur van woningen wordt een doelgroepenbenadering toegepast waarbij autobezit voor een deel van de woningen niet mogelijk is
GB-18		Wens	De moskeeën stellen een mobiliteitsplan op waarin onder andere wordt beschreven hoe het parkeren van bezoekers wordt opgevangen
GB-19		Wens	De moskeeën gaan in gesprek met eigenaren van niet openbare parkeerplaatsen (zoals Cogas) als blijkt dat er op eigen terrein en in de openbare ruimte onvoldoende parkeerplaatsen zijn
GB-20	Logistiek	Eis	Er is voldoende flexibiliteit in de openbare ruimte om kortstondige parkeerbehoefte van verschillende vormen van logistiek (afvalverzameling, verhuizen, pakketjes, etc.) op te kunnen vangen



Bijlagen

1. Schouw huidige situatie plangebied
2. Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Raveslootsingel
3. Ontwerp kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat
4. Ontsluiting Cogas-terrein
5. Analyse parkeernormen
6. Overzicht huidig autobezit

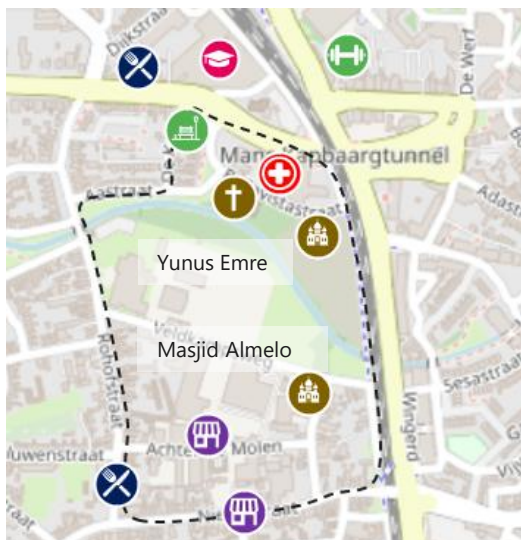


Bijlage 1: Schouw huidige situatie plangebied

Verkeerssituatie moskeeën

Om inzicht te krijgen in de verkeerssituatie rondom beide moskeeën in het plangebied is een schouw verricht. Op een vrijdagmiddag, waarbij wekelijks de meeste bezoekers verwacht worden bij beide moskeeën, is hierbij gekeken naar het parkeren van de bezoekers in de omgeving van de moskee. Hierbij zijn voor de moskee aan de Veldkampsweg, de Masjid Almelo moskee, tellingen verricht voor een globaal beeld van de parkeersituatie.

Beide moskeeën hebben onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, er wordt ook in de openbare ruimte geparkeerd.



Masjid Almelo

Vrijdag rond 13 uur zijn er wekelijks 200 – 300 bezoekers aanwezig. Een groot deel van deze bezoekers komt hierbij uit de regio.

In totaal zijn er +/- 130 auto's geteld.

- 30 – 40 auto's stonden hierbij in een loods op eigen terrein
- 10 auto's op parkeerplaatsen op eigen terrein
- 80 auto's buiten eigen terrein



Marokkaanse moskee (Masjid Almelo)

Yunus Emre

Vrijdag rond 13 uur piekmoment voor parkeren. Tientallen auto's zijn geparkeerd op omliggende parkeerplaatsen en in de openbare ruimte rondom de moskee.



Turkse moskee (Yunus Emre)

Bijlage 1: Schouw huidige situatie plangebied

Yunus Emre moskee



Een vol eigen parkeerterrein bij de Turkse moskee



Overloop vanuit de Turkse moskee op parkeerplaatsen in de openbare ruimte en op het terrein bij de huidige zorglocatie



Bijlage 1: Schouw huidige situatie plangebied

Masjid Almelo



Parkeren op de rijbaan van de Veldkampsweg nabij de Marokkaanse moskee (met parkeerverbod)



Parkeerplaatsen op eigen terrein van de Marokkaanse moskee (buiten en in de loods)



Bijlage 1: Schouw huidige situatie plangebied

Masjid Almelo



Parkeren op de rijbaan van de Veldkampsweg en Knoopshöfte



Gebruik van een tijdelijke parkeerplaats ten noorden van het kruispunt Veldkampsweg-Knoopshöfte



Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Ravelootsingel

Indicatie verkeerseffecten aangepaste bereikbaarheid Nieuwstraat

In de huidige situatie is het oversteken van het kruispunt Nieuwstraat – Burgemeester Ravelootsingel voor voetgangers en fietsers niet comfortabel en vormt hiermee een barrière tussen Achter de Molen en bestemmingen ten oosten van het spoor.

Op de Nieuwstraat nabij het kruispunt is het wegprofiel smal vanwege de geringe ruimte. Een wachtrij van auto's voor het verkeerslicht resulteert in een beperkte ruimte voor fietsers. Verder vormt het kruispunt een belemmering voor de doorstroming van fietsers op de F35. De oversteek van de F35 is uit de voorrang met een geregelde oversteek. Ook is de inrichting van het kruispunt complex, onder andere door het aanwezige spoor. Feitelijk ontstaan er twee kruispunten met het kruisen van de F35 én de Burgemeester Ravelootsingel.

Toekomstig verwachte verkeersintensiteiten op de Nieuwstraat lopen op tot 6.700 motorvoertuigen per etmaal (uit verkeersmodel). Met het aanwezige wegprofiel en deze intensiteiten nemen bestaande knelpunten verder toe. Verder komt er met de beoogde ruimte voor voorzieningen, de Laan van Hoop en de aanwezige molen een aantrekkelijk verblijfsgebied. Een toenemende verkeerdrukke heeft ook een negatieve impact op de aantrekkelijkheid van het gebied.

Om de hierboven vastgestelde aandachtspunten te verbeteren zijn de verkeerseffecten van een drietal oplossingsrichtingen globaal onderzocht. Dit betreffen de volgende oplossingsrichtingen:

- Een rechts-in, rechts-uit aansluiting van de Nieuwstraat op de Burgemeester Ravelootsingel;
- Eenrichtingsverkeer op de Nieuwstraat in westelijke richting;
- Een knip voor autoverkeer op de Nieuwstraat bij de aansluiting op het kruispunt valft.

Om de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen te kunnen toetsen is tevens een referentiesituatie opgesteld.



Figuur B2.1: Kruispunt Burgemeester Ravelootsingel – Wierdensestraat (bron: StreetSmart, februari 2025)



Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Ravelootsingel

Referentiesituatie

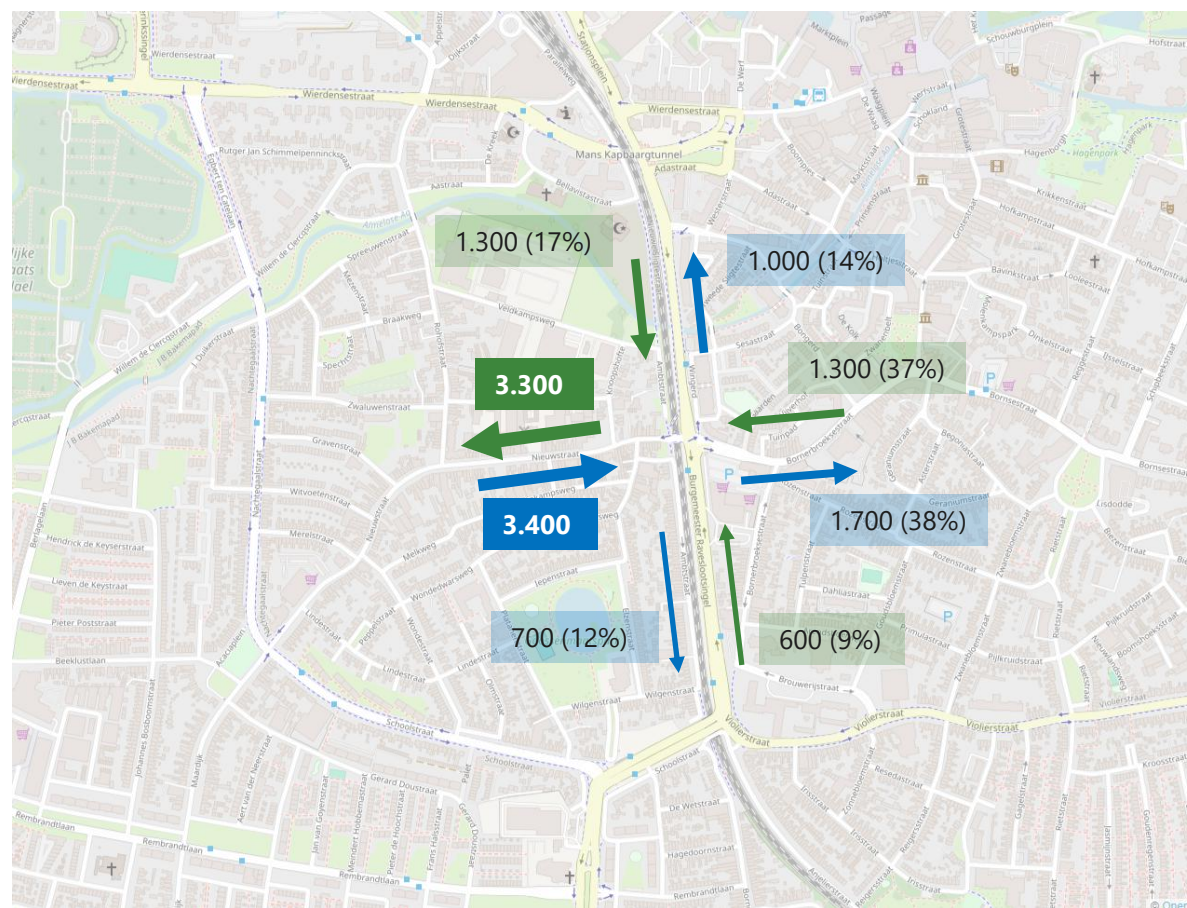
Figuur B2.2 geeft inzicht in de verwachte toekomstige verkeersstromen over het kruispunt naar de Nieuwstraat toe. In de referentiesituatie hebben er geen aanpassingen aan het kruispunt plaatsgevonden. De getoonde intensiteiten op de Nieuwstraat, in totaal 6.700 op doorsnede niveau, zijn afkomstig uit het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) en zijn gebaseerd op het planscenario 2040 Hoog, hierin is onder meer de ontwikkeling van Achter de Molen meegenomen.

Met behulp van verplaatsingsdata uit de 'TomTom Move' applicatie is bepaald uit welke rijrichtingen bestuurders naar de Nieuwstraat afkomstig zijn en in welke richting bestuurder de Nieuwstraat verlaten. Gecombineerd met de intensiteiten uit het verkeersmodel ontstaat het beeld in Figuur B2.2.

Van de 3.400 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) die de Nieuwstraat verlaten gaan 1.700 motorvoertuigen rechtdoor richting de Zuiderstraat. 1.000 motorvoertuigen slaan linksaf richting het centrum en 700 motorvoertuigen rechtsaf in zuidelijke richting.

Voor het verkeer de Nieuwstraat in is de bijdrage vanuit de noordtak van het kruispunt even groot, met 1.300 motorvoertuigen. Vanuit zuidelijke richting betreden 600 motorvoertuigen de Nieuwstraat.

De percentages geven aan wat de verhouding is tussen de getoonde intensiteit richting de Nieuwstraat en het totaal aantal mvt/etm op het wegvak. Zo maken de 1.700 mvt/etm op de Zuiderweg die afkomstig zijn uit de Nieuwstraat 38% uit van het totaal aantal mvt/etm op dit wegvak.



Figuur B2.2: Intensiteiten (inmotorvoertuigen per etmaal) van en naar de Nieuwstraat vanuit Kruispunt Burgemeester Ravelootsingel – Wierdensestraat in 2040 (bron: Openstreetmap, februari 2025). De percentages bij de wegvakken bevatten het aandeel verkeer ten opzichte van het totale verkeer op het betreffende wegvak.



Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Ravelootsingel

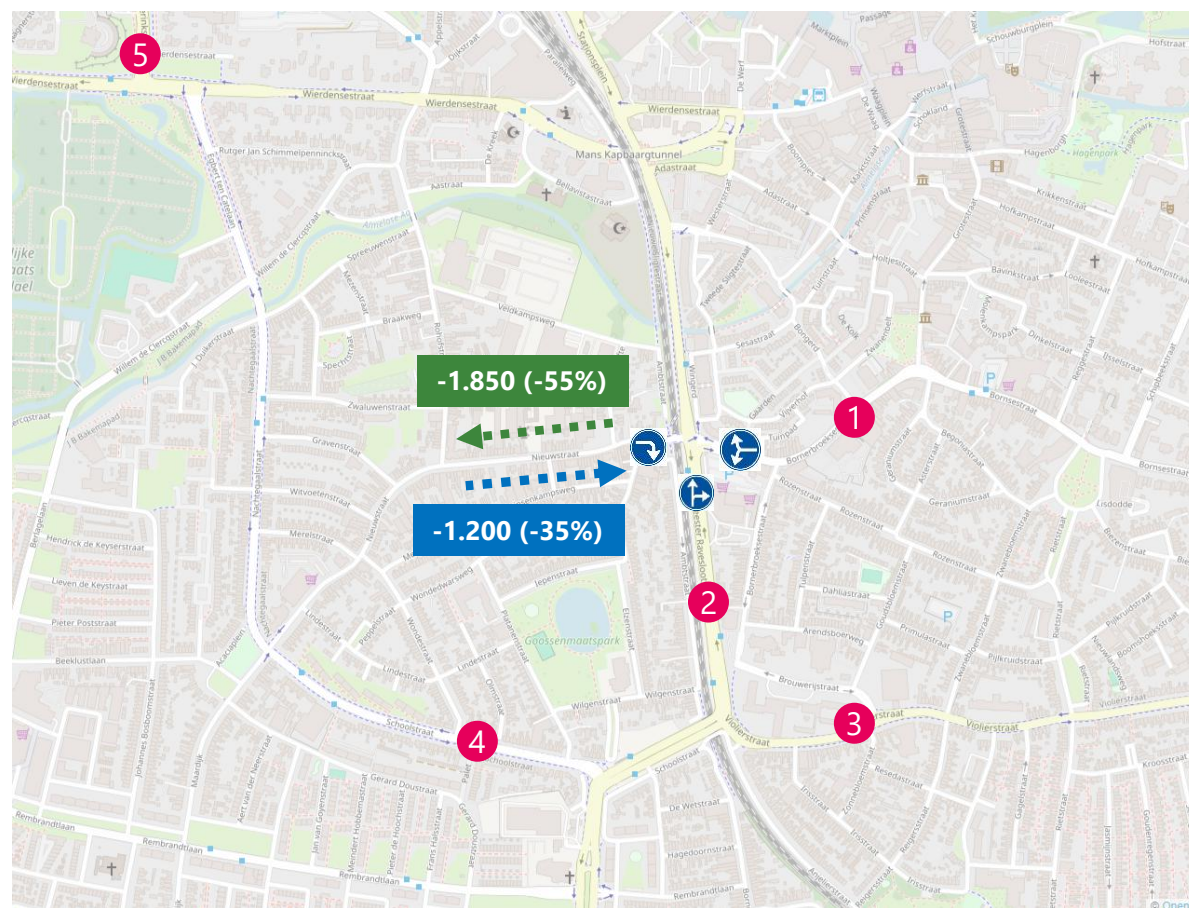
Variant 1: Rechts-in, rechts-uit

Op doorsnede niveau neemt de intensiteit in de Nieuwstraat af van 6.700 naar 3.650 mvt/etm. Dit betreft het meest oostelijke wegvak nabij de Burgemeester Ravelootsingel. Meer ten westen op de Nieuwstraat zullen de verkeerseffecten minder sterk zijn, maar zal alsnog een afname plaatsvinden doordat het doorgaande verkeer wordt gedwongen via andere routes te rijden. Met de afname van autoverkeer op de Nieuwstraat ontstaat een veiliger situatie voor fietsers en een aangenamer verblijfsgebied rondom de molen.

Voor de doorstroming van de F35 betekent de afname van autoverkeer op de Nieuwstraat dat het aantal oversteekbewegingen van de F35 door auto's ongeveer halveert, waardoor de regeling van de VRI waarschijnlijk gunstiger afgesteld kan worden. De ruimte op de Nieuwstraat voor fietsers blijft in dit scenario gering. Wel verbeterd de veiligheid voor fietsers met de afnemende verkeersdruk. Voor het bepalen van de verkeersafwikkeling op kruispunt Burgemeester Ravelootsingel - Nieuwstraat moet een verkeersmodel opgesteld worden en een kruispuntberekening uitgevoerd worden.

Verdere effecten op netwerkniveau:

1. Zuiderweg – Op doorsnede niveau neemt het aantal mvt/etm af met 25-30%.*
2. Burgemeester Ravelootsingel – De tak ten zuiden van de Nieuwstraat wordt drukker, in zuidelijke richting wordt 50% meer verkeer verwacht vanwege de toename van rechts afslaand verkeer vanuit de Nieuwstraat. De noordtak wordt daarentegen rustiger, met 15% minder autoverkeer richting het centrum.
- 3 - 5. De binnenste ring van Almelo wordt meer gebruikt met de voorgestelde maatregel. Op de Violierstraat neemt in oostelijke richting de intensiteit met 35% toe, (3), op de Schoolstraat in westelijke richting verwachten we een toename van 50% aan autoverkeer (4) en ook de Aalderinksingel verwerkt meer voertuigen, met een toename van 10% in noordelijke richting (5).



Figuur B2.3: Intensiteit verschillen Nieuwstraat Variant 1

(*) De genoemde percentages zijn indicatief.

Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Raveloetsingel

Variant 2: Eenrichtingsverkeer op de Nieuwstraat richting de westzijde

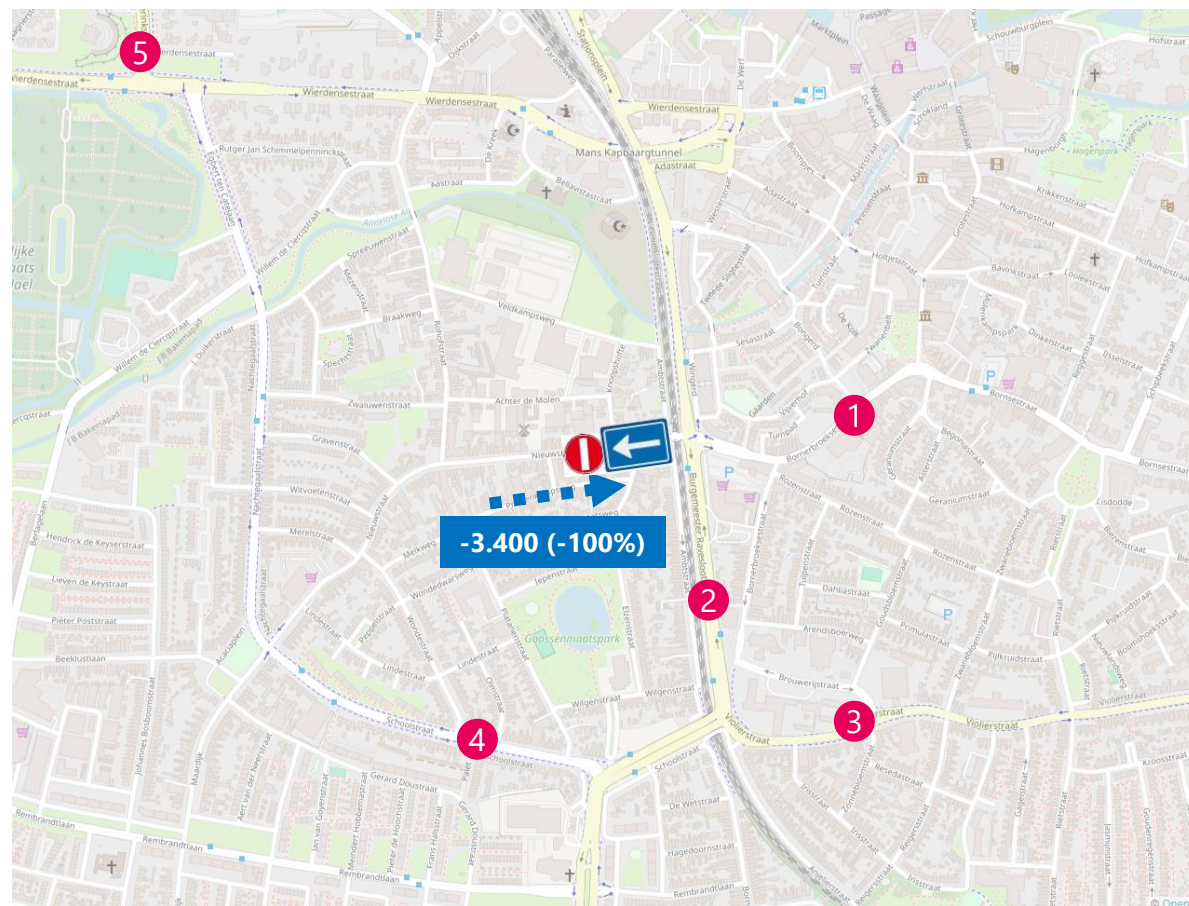
Op doorsnede niveau halveert de intensiteit op de Nieuwstraat naar 3.300 mvt/etm, vergelijkbaar met variant 1. Een voordeel van deze variant is dat de auto minder ruimte inneemt (geen profiel voor tweerichtingsverkeer nodig), dit komt ten goede aan de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Voor de doorstroming van de F35 betekent de afname van autoverkeer op de Nieuwstraat dat het aantal oversteekbewegingen van de F35 door auto's ongeveer halveert, waardoor fietsers op de F35 eenvoudiger kunnen oversteken.

De verkeersveiligheid voor fietsers verbetert op de Nieuwstraat, vanwege de afgenomen intensiteiten en het verkleinde ruimtebeslag voor de auto.

Verdere effecten op netwerkniveau:

1. Zuiderweg - Een vermindering van 15%* mvt/etm richting de oostzijde.
2. Op de zuidtak van het kruispunt neem in zuidelijke richting het verkeer met 10% af, in noordelijke richting wordt een toename van 15% verwacht. Op de noordtak richting het centrum wordt een afname van 15% verwacht.
- 3-5. De binnenste ring van Almelo wordt meer gebruikt met deze maatregel. Op de Violierstraat (3) betekent dit een toename van 20% autoverkeer (+700 mvt/etm) in oostelijke richting. De Schoolstraat (4) kent een toename van 35% autoverkeer (+2.200 mvt/etm) en ook de Aalderinksingel verwerkt meer voertuigen, met een toename van 10% in noordelijke richting (5).



Figuur B2.4: Intensiteit verschillen Nieuwstraat Variant 2

(*) De genoemde percentages zijn indicatief.



Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Ravelootsingel

Variant 3: Autoknip Nieuwstraat

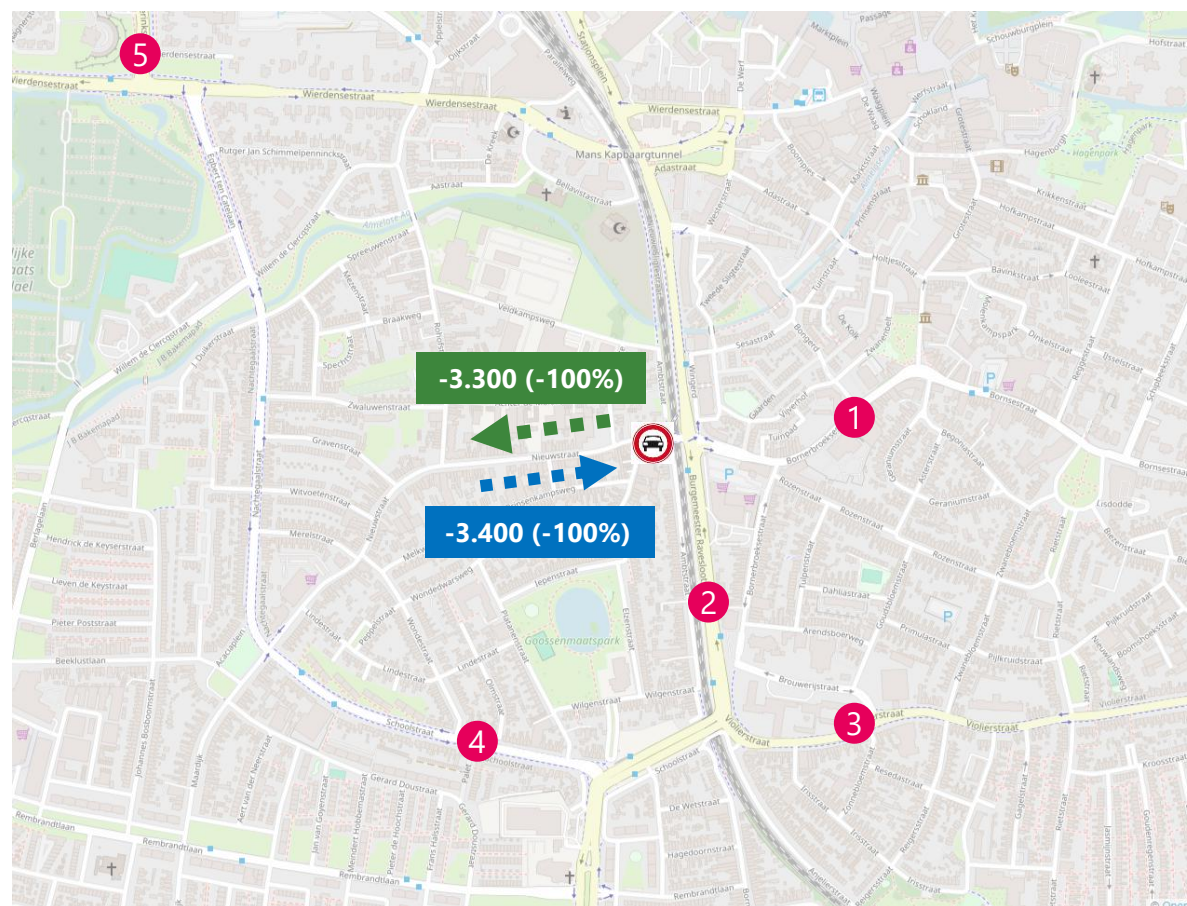
Met de knip in variant 3 komen intensiteiten voor de auto aan het begin van de Nieuwstraat volledig te vervallen. Ten westen van de knip nemen intensiteiten weer toe, wel blijven deze relatief laag vergeleken met variant 1 en 2. Met het toepassen van de knip wordt doorgaand autoverkeer op de Nieuwstraat (ten oosten van de Rohofstraat) volledig gemeden.

Hiermee kruist de F35 geen auto's meer vanuit de Nieuwstraat. De ruimte ontstaat nu om de F35 in de voorrang de Nieuwstraat te laten passeren. De leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Nieuwstraat verbeteren aanzienlijk vanwege de afgenomen intensiteiten. Ook is het knelpunt met het ruimtegebrek nabij het kruispunt opgelost.

Met het volledig afsluiten van de Nieuwstraat voor autoverkeer wordt het kruispunt met de Burgemeester Ravelootsingel minder complex met minder kruisende/afslaande verkeersbewegingen. Dit is gunstig voor de oversteekbaarheid van voetgangers/fietsers en de rest van het gemotoriseerde verkeer.

Verdere effecten op netwerkniveau:

1. Zuiderweg – Op doorsnedeniveau verminderd de intensiteit met 15%*.
2. Op de Burg. Ravelootsingel, aan de zuidzijde van het kruispunt neemt richting het zuiden de intensiteit iets af (10%) en richting het noorden iets toe (5%). Ten noorden van het kruispunt worden sterke afnames verwacht, met 15% in noordelijke en zuidelijke richting.
- 3-5. De binnenste ring van Almelo wordt significant meer gebruikt. Op de Violiervstraat (3) betekent dit een toename van 15-20% autoverkeer in beide richtingen, de Schoolstraat (4) verwerkt 30-35% meer verkeer op de doorsnede en ook de Aalderinksingel verwerkt meer voertuigen, met een toename van 5-10% op doorsnedeniveau.



Figuur B2.4: Intensiteit verschillen Nieuwstraat Variant 3

(*) De genoemde percentages zijn indicatief.

Bijlage 2: Varianten aansluiting Nieuwstraat op Burgemeester Ravelootsingel

Conclusies & aanbevelingen

- De uitgevoerde analyses bevatten een quickscan van de verwachte verkeerseffecten van verschillende varianten op basis van de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Nieuwstraat en de huidige verkeersstromen van/naar de Nieuwstraat.
De verkeerseffecten zijn daarmee indicatief, bij een verdere uitwerking van de varianten wordt aanbevolen berekeningen met het verkeersmodel uit te voeren voor een beter inzicht in de effecten.
- De lokale bereikbaarheid van de Nieuwstraat voor auto's verminderd in de verschillende varianten met de grootste effecten in de variant met de knip. Daartegenover staat dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Nieuwstraat verbeterd met minder autoverkeer. Het wordt eenvoudiger de straat over te steken, er ontstaat meer ruimte voor voetgangers/fietsers en de straat wordt aantrekkelijker om te verblijven.
- In alle varianten wordt meer gebruik gemaakt van de ringstructuren in Almelo. Dit sluit aan bij de beoogde visie van de gemeente waarin het verkeer meer naar de ringen wordt gestuurd. Wel wordt aanbevolen te onderzoeken of de huidige infrastructuur de toename aan intensiteiten kan verwerken. Dit geldt voor zowel de wegvakken als kruispunten (bijvoorbeeld kruispunt Schoolstraat-Burg. Ravelootsingel-Violierstraat). Tegelijkertijd zijn er wegvakken en kruispunten waar het verkeer afneemt. Zo zal de doorstroming op het kruispunt van de Burgemeester Ravelootsingel met de Nieuwstraat verbeteren.
- In onderstaande tabel zijn voor een aantal criteria de alternatieven indicatief beoordeeld, met name vanuit het oogpunt van de Nieuwstraat/Achter de Molen. Bij verdere uitwerking van de varianten wordt aanbevolen ook rekening wordt gehouden met ambities en belangen buiten de ontwikkeling van Achter de Molen.

Variant	Oversteekbaarheid kruispunt voor fietsers en voetgangers	Verkeersveiligheid Nieuwstraat	Bereikbaarheid Nieuwstraat gemotoriseerd verkeer	Leefbaarheid Nieuwstraat	Doorstroming F35
Referentiesituatie	--	--	++	-	--
1. Rechts in , Rechts uit	--	-	0	+	0
2. Eenrichting	--	+	0	+	0
3. Knip voor auto's	0	++	--	++	++

Tabel B2.1: Globale beoordeling verschillende varianten bereikbaarheid Nieuwstraat op criteria (beoordeling varianten ten opzichte van elkaar)



Bijlage 3: Ontwerp kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat

Uitwerking ontwerp waarin alle rijrichtingen op het kruispunt mogelijk zijn

In de huidige situatie is het vanaf de spoortunnel/Wierdensestraat niet mogelijk linksaf de Bellavistastraat in te slaan. Ook is het niet mogelijk vanaf de Bellavistastraat linksaf de Wierdensestraat in te slaan. De rijstroken van de Wierdensestraat zijn namelijk fysiek van elkaar gescheiden. Daardoor dient het verkeer (in de rijrichtingen die nu niet mogelijk zijn) om te rijden via de zijweg van de Wierdensestraat richting het ROC en de fietsstraat/F35, zie figuur B2.1. Dit leidt tot een onlogische routing voor het gemotoriseerde verkeer en menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer.

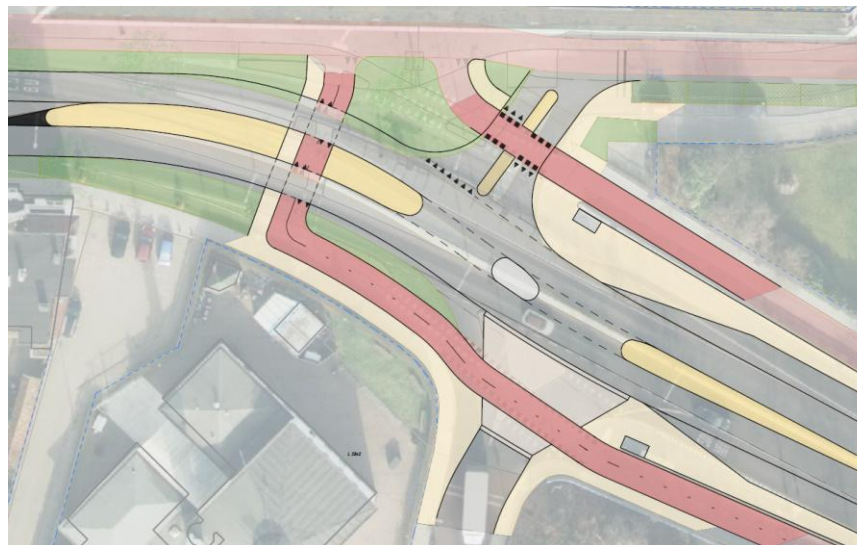
In de beoogde toekomstige situatie wordt de F35 vanaf het spoor doorgetrokken naar de Wierdensestraat met een nieuw tweerichtingsfietspad aan de noordzijde.



Figuur B2.1: Huidige vormgeving kruispunt en rijroute over F35

Ook worden aanpassingen aan de locaties van de busbaan en bushaltes gedaan. Dit is opgenomen in een ontwerp van de gemeente Almelo. De bereikbaarheid van/naar de Bellavistastraat blijft echter ongewijzigd in het ontwerp door fysieke scheiding van de rijrichtingen. Daarmee blijft gebruik van de fietsstraat/F35 parallel aan het spoor noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het noordelijke ontwikkelveld.

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid is het echter wenselijk de Bellavistastraat in alle rijrichtingen te verbinden met de Wierdensestraat.



Figuur B2.2: Alternatieve kruispuntvormgeving waarbij de Wierdensestraat en Bellavistastraat in alle rijrichtingen met elkaar worden verbonden

Daarmee is gebruik van de fietsstraat/F35 niet meer noodzakelijk. Dit voorkomt omrijden voor gemotoriseerd verkeer met een onlogische routing en ook menging van gemotoriseerd verkeer en fietsers op de fietsstraat/F35.

Daarom is een alternatief kruispuntontwerp opgesteld, zie figuur B2.2. De volledige uitwerking van dit ontwerp is opgenomen in een losse notitie (Notitie 'Ontwerp kruispunt Wierdensestraat-Bellavistastraat', februari 2025, kenmerk: 019625.20250219.N1.02).

Bijlage 4: Ontsluiting Cogas terrein

Aangepaste ontsluiting en indeling van het terrein

Cogas is een regionaal netbedrijf en bevindt zich op een terrein binnen de hoek Rohofstraat-Veldkampsweg. In de huidige situatie is er een parkeerterrein voor auto's aan de noordwestzijde van het terrein met een ontsluiting op de Rohofstraat. De rest van het terrein is ontsloten op de Veldkampsweg.

Het bedrijf werkt aan een alternatieve indeling van het terrein en een daarbij gewijzigde ontsluiting. Een van de oplossingsrichtingen is weergegeven is naastgelegen figuur.

Binnen deze oplossingsrichting wordt uitgegaan van een hoofdonsluiting van het terrein op de Rohofstraat via een nieuwe verbinding ten noorden van het terrein, naast het bestaande parkeerterrein. Dit parkeerterrein krijgt hierbij een gewijzigde indeling. Ook op de rest van het terrein is de indeling gewijzigd, mede doordat het terrein compacter is gemaakt in vergelijking met de huidige situatie.

Op de Veldkampsweg is uitgegaan van een secundaire ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer die in principe niet wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Daarmee verandert de verkeerssituatie op het westelijke wegvak van de Veldkampsweg. De verkeersintensiteit van het gemotoriseerde verkeer neemt af met minder auto's, busjes en vrachtverkeer van en naar het Cogas terrein.

De beschreven ontwikkelingen zijn gunstig voor de ontwikkeling van Achter de Molen en maakt de Veldkampsweg een aantrekkelijkere verbinding voor voetgangers en fietsers.



Figuur B4.1: Oplossingsrichting ontsluiting en indeling terrein Cogas (bron: WeLoveTheCity, februari 2025)



Bijlage 5: Analyse parkeernormen

Vergelijking en beoordeling parkeernormen in combinatie met autobezit

Parkeernormen Ontwikkelvisie

Binnen de Ontwikkelvisie zijn de parkeernormen vastgesteld waarbij is uitgegaan van een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaats per woning. In feite hebben woningen in de vrije sector daarmee 1 parkeerplaats per woning beschikbaar. Daarnaast is er voor 70% van de bewoners in het middensegment een parkeerplaats beschikbaar en voor 40% van de bewoners van de sociale huur woningen.

Parkeernormen Ontwikkelvisie

De Ontwikkelvisie bevat de volgende parkeernormen (inclusief bezoekersparkeren):

- Sociale huur: 0,7 parkeerplaats per woning
- Middensegment: 1,0 parkeerplaats per woning
- Vrije sector: 1,3 parkeerplaats per woning

In de meest recente parkeernormen van het CROW wordt een lager aandeel bezoekersparkeren gehanteerd. Gezien de ligging van het plangebied (sterk stedelijk gebied en schil centrum, maar overwegend zonder gereguleerd parkeren), wordt aanbevolen een aandeel bezoekersparkeren van 0,2 te hanteren. Dit is ook inclusief een marge voor logistiek verkeer zoals bezorgers van pakketten en boodschappen. Binnen de normen voor bewonersparkeren wordt hier namelijk geen rekening mee gehouden.

Toepassing van een aandeel bezoekersparkeren van 0,2 leidt bij gelijke totale normen op basis van de Ontwikkelvisie tot een norm van 0,5 parkeerplaats per woning voor een sociale huurwoning, 0,8 parkeerplaats per woning voor het middensegment en 1,1 parkeerplaats per woning voor de vrije sector.

Parkeernormen CROW

Recent is de 'Beleidsregel parkeernormen Almelo 2025' vastgesteld. Hierin is beschreven dat de gemeente als uitgangspunt de actuele geldende parkeerkencijfers van de CROW als parkeernorm hanteert. Er kan maatwerk worden geleverd, zowel naar boven als naar beneden. Als dit aan de orde is wordt dit gemotiveerd in de besluitvorming over het project.

Voor het gebied Achter de Molen gelden de volgende uitgangspunten bij toepassing van de parkeernormen:

- De CROW-stedelijkheidsgraad op basis van de omgevingsadressendichtheid van Almelo is 'sterk stedelijk'.
- Achter de Molen ligt op basis van de gehanteerde gebiedsindeling in 'schil centrum'. Voor 'schil centrum' wordt het minimale kencijfer van het CROW toegepast.

De combinatie van 'sterk stedelijk' en 'schil centrum' resulteert op basis van de CROW-kencijfers in lage parkeernormen, ook lager dan de parkeernormen uit de Ontwikkelvisie.

De toepassing van de minimum CROW-kencijfers als parkeernormen voor woningen binnen dit gebied wordt niet als realistisch gezien waarbij de kans op parkeeroverlast groot is. Bij toepassing van de minimum kencijfers in sterk stedelijke gebieden nabij het centrum wordt er namelijk van uitgegaan dat er strikte parkeerregulering aanwezig is. Dit is niet van toepassing binnen Achter de Molen. Daarom wordt aanbevolen het gemiddelde van de bandbreedte van te hanteren bij toepassing van de CROW-kencijfers.

Autobezit

Bijlage 6 bevat een overzicht van het huidige autobezit van de buurten waarbinnen Achter de Molen valt. In de noordelijke buurt (tussen de Wierdensestraat en Almelse Aa bevinden zich alleen koopwoningen en is het autobezit per huishouden relatief hoog met gemiddeld 1,4 auto voor een rijwoning en 1,8 auto voor een vrijstaande woning.

In de buurt ten zuiden van de Almelse Aa en noorden van de Nieuwstraat is de woningverdeling meer divers en ligt het autobezit lager. Koopwoningen hebben een gemiddeld autobezit van 1,3 t/m 1,5 auto per huishouden en voor rijwoningen in de particuliere of sociale huur is het autobezit circa 0,6 auto per huishouden. Appartementen zijn nog niet aanwezig in de twee buurten.

Conclusie

Toepassing van de minimum kencijfers van het CROW voor een sterk stedelijk gebied binnen de schil van het centrum is niet realistisch binnen het plangebied van Achter de Molen, grotendeels zonder parkeerregulering.

Ook de hogere parkeernormen uit de Ontwikkelvisie zijn relatief laag op basis van het huidige autobezit. Enerzijds leidt dit tot een positief effect waarmee een lager autobezit wordt gestimuleerd. Anderzijds is er een risico op parkeeroverlast wanneer er na realisatie een tekort aan parkeerplaatsen blijkt te zijn.

Vooral voor de grotere en duurdere woningen binnen de vrije sector, de zelfbouwoningen, wordt aanbevolen de huidige norm van totaal 1,3 parkeerplaats te heroverwegen en te verhogen naar bijvoorbeeld 1,5 parkeerplaats per woning. Ook wordt aanbevolen een aandeel van 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren te hanteren, waarbij de totale parkeernorm niet wordt verlaagd.

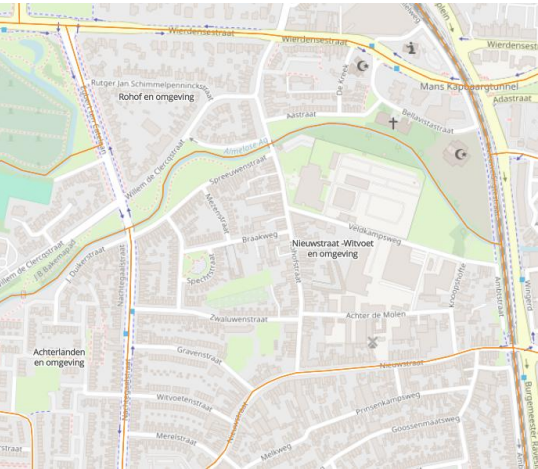


Bijlage 6: Overzicht huidig autobezit

Analyse autobezit Achter de Molen

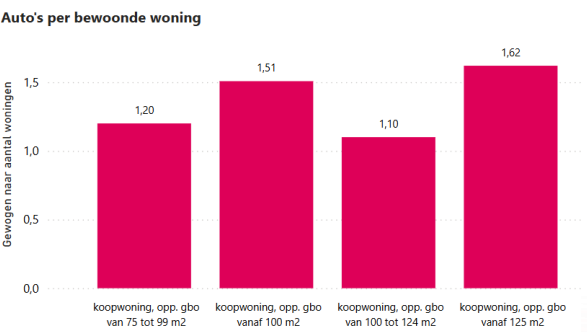
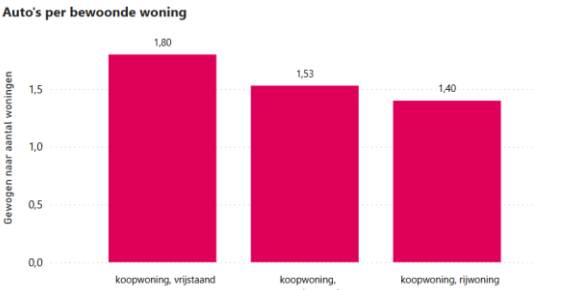
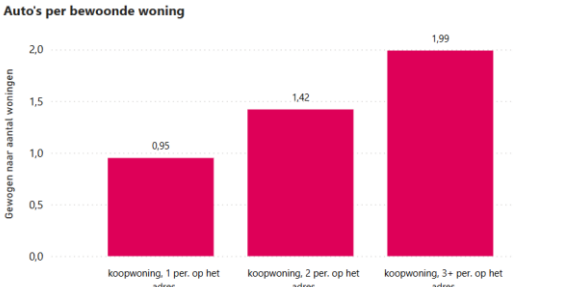
In de grafieken hiernaast is het autobezit van de twee buurten waarin Achter de Molen zich bevindt weergegeven (zie ook figuur B5.1). Het autobezit is onder meer afhankelijk van het aantal bewoners op het adres, het type woning en de oppervlakte van de woning.

De gegevens zijn gebaseerd op het combineren van gegevens van Goudappel, waaronder niet-openbare microdata van het CBS over autobezit. De getoonde data zijn geen parkeernormen en nog exclusief auto's van bezoekers, auto's op grijs kenteken, bedrijfsauto's en auto's met buitenlandse kentekens.

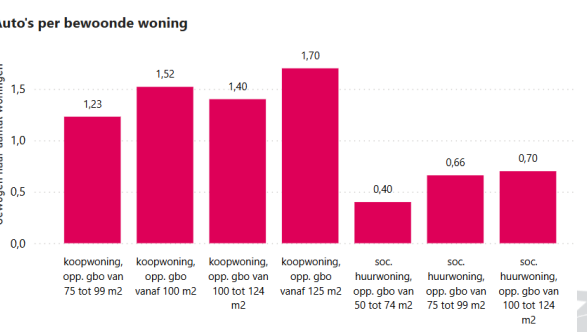
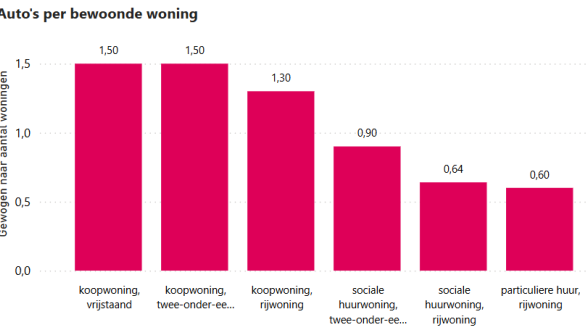
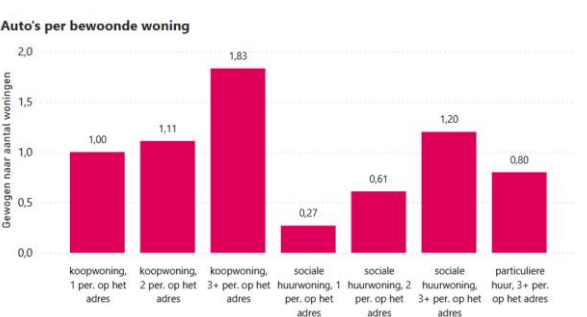


Figuur B6.1: Buurten Achter de Molen

Autobezit buurt Rohof en omgeving



Autobezit buurt Nieuwstraat –Witvoet en omgeving



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

