

Mobiliteitsvisie Gemeente Almelo



VOORWOORD

Almelo heeft grote ambities. We bouwen veel nieuwe woningen en bedrijven, zodat ook nieuwe generaties prettig kunnen wonen en werken in de stad en de omliggende dorpen. En zo houden we ook veel voorzieningen in Almelo.

We zijn trots op de groei van de stad, maar dat zorgt ook voor nieuwe uitdagingen. Want ook het verkeer groeit mee en dat kan tot knelpunten leiden zoals files en onveiligheid. Opkomst van nieuwe vervoermiddelen en verdergaande digitalisering van mobiliteit biedt kansen, maar ook uitdagingen.

Deze visie geeft antwoord op de vraag hoe we onze verkeersstructuur zo kunnen ontwikkelen dat Almelo nu en in de toekomst bereikbaar blijft, maar óók veilig, gezond en aantrekkelijk voor bezoekers. Dat kan door op de ene plaats meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en de andere plaats auto's beter te faciliteren. De Mobiliteitsvisie is daarmee ambitieus, maar ook realistisch: we moeten keuzes maken om de schaarse ruimte zo goed mogelijk te verdelen. Zodat iedereen er graag wil wonen en verblijven.

Om te weten wat de inwoners van de stad waarderen aan Almelo – wat er goed is en wat er beter kan – hebben we veel mensen gesproken. Meer dan 600 mensen hebben een online enquête ingevuld, er zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden en deskundigen binnen de gemeente.

De prioriteiten die uit de participatie naar voren zijn gekomen, zijn voor mij heel herkenbaar. En ik zie ze ook duidelijk terug in deze visie.

We staan nog maar aan het begin: de visie zal de komende tijd nog uitgewerkt worden tot een plan met concrete maatregelen en acties. Maar met deze visie zetten we wel een duidelijke koers uit hoe we de stad verder kunnen ontwikkelen en hoe iedereen zich prettig en comfortabel kan blijven verplaatsen in onze mooie gemeente.

Jeffrey Hinnen

Wethouder Mobiliteit



Titel: Mobiliteitsvisie Gemeente Almelo
Samengesteld door de gemeente Almelo en Goudappel

Datum: 1 juli 2026

Kenmerk: 017599.20250826.R1.04

Herkomst afbeelding voorpagina:

<https://www.visittwente.nl/over-twente/almelo/>



INHOUDSOPGAVE

1. Een nieuwe mobiliteitsvisie: waarom en hoe?

1.1	Waarom een nieuwe mobiliteitsvisie?	6
1.2	Samen met de stad	8

2. Ambities en doelen: bereikbaar, gezond en leefbaar Almelo

2.1	Kernpunten uit bestaand beleid	11
2.2	De groei-ambitie in beeld	12
2.3	Ontwikkeling als regionaal knooppunt	13
2.4	Kwaliteiten versterken	14
2.5	Verkeerskundige thema's	15
2.6	Vertaling naar drie hoofddoelen voor de visie	17
	▪ Almelo bereikbaar en economisch vitaal	18
	▪ Almelo gezond en veilig	19
	▪ Almelo leefbaar en aantrekkelijk	20
2.7	Verkeersveiligheid als randvoorwaarde	21

3. De mobiliteitsopgave voor Almelo: trends en ontwikkelingen

3.1	Mobiliteitsopgaven voor Almelo in beeld	23
3.2	Goede bereikbaarheid minder vanzelfsprekend	24
3.3	Verkeersveiligheid en gezondheid onder druk	26
3.4	Schaarse ruimte in binnenstad en woonwijken	29
3.5	De wereld van mobiliteit verandert	32

4. Visie in hoofdlijnen: bijdragen aan ontwikkeling van de stad

4.1	Sturing van de groei	35
4.2	Niet overal hetzelfde recept	36
4.3	Essentiële keuzes richting 2050	38

5. Leidende principes en kaartbeelden netwerken 2050

5.1	Meer aandacht voor voetgangers	40
5.2	Opwaardering van hoofdroutes voor fietsers	43
5.3	Versterking van openbaar vervoer	47
5.4	Mobiliteitshubs als overstappunten	52
5.5	Autoverkeer concentreren op belangrijkste hoofdwegen	55
5.6	Parkeerstrategie: flexibel en divers	58
5.7	Gedragbeïnvloeding: educatie en handhaving	61
5.8	Innovaties als hulpmiddel om doelen te bereiken	63

6. Vervolg

6.1	Van mobiliteitsvisie naar mobiliteitsplan	66
-----	---	----



EEN NIEUWE MOBILITEITSVISIE

Waarom en hoe?

*Almelo groeit, en daarom is een nieuw plan nodig voor
verkeer en vervoer. In dit hoofdstuk staat waarom de
gemeente deze visie maakt en hoe inwoners hebben
meegedacht.*

1



1.1

WAAROM EEN NIEUWE MOBILITEITSVISIE?

Een fijne stad om te wonen en om te werken

In een compacte stad als Almelo is een groene en waterrijke omgeving nooit ver weg. Ook sta je binnen 15 minuten fietsen vanuit elke wijk midden in de binnenstad, waar je terecht kunt voor vele voorzieningen en winkels. Almelo is ook per spoor en over de weg goed bereikbaar: er zijn treinverbindingen in vier richtingen, en met twee snelwegen (A1 en A35) is Almelo met de auto makkelijk te bereiken.

Deze kwaliteiten van Almelo willen we uiteraard behouden. Mede door ambitieuze groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Almelo (en ook in andere steden in Twente), 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 duidelijk, richtinggevend beleid nodig om de stad bereikbaar te houden, maar tegelijk ook gezond en leefbaar.

De wereld van mobiliteit is daarnaast sterk in beweging. De alsmaar grotere rekenkracht van computers en steeds sneller mobiel internet zorgt voor een samenleving waarin 'alles' met elkaar wordt verbonden. Dat heeft ook invloed op hoe we ons verplaatsen.



Nieuwe vervoerwijzen, nieuwe vervoersdiensten en andere manieren om het verkeer aan te sturen worden ontwikkeld. De transitie naar elektrisch rijden is in volle gang. Wat betekent dat voor de bereikbaarheid van onze steden en dorpen? We willen immers voorbereid zijn op de toekomst, vooral als de veranderingen elkaar snel opvolgen.

In deze *Mobiliteitsvisie* is vastgelegd waar we als gemeente de komende jaren naartoe willen werken. De mobiliteitsvisie legt daarmee de basis voor het mobiliteitsplan met concrete maatregelen die aansluiten bij de doelen die we in dit plan formuleren.

De overkoepelende doelen voor de mobiliteitsvisie zijn breder dan alleen mobiliteit. Door integraal in te zetten op de thema's bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid dragen keuzes voor mobiliteit bij aan fijn wonen en werken in Almelo.

Relatie met de omgevingsvisie

In 2020 heeft de Almeloëse gemeenteraad de omgevingsvisie vastgesteld. Deze wordt de komende jaren geactualiseerd met een horizon tot 2050. In het najaar van 2025 heeft de gemeenteraad hiervoor de 'Contourennotitie' vastgesteld. Deze mobiliteitsvisie is een uitwerking van de al vastgestelde omgevingsvisie en van de kernopgaven uit de Contourennotitie (stad in balans, inclusief economie, groenblauwe stad en robuuste netwerken). Tegelijkertijd vormt de visie ook input voor de nog te actualiseren omgevingsvisie.



De visie is nooit 'af'

De mobiliteitsvisie gaat over een periode tot 2050 en geeft de hoofdlijnen aan. De visie zal worden uitgewerkt tot een mobiliteitsplan met concrete maatregelen voor de korte en de langere termijn. In de loop der tijd zullen er ook nieuwe opgaven en ontwikkelingen voorbijkomen. Daarom is het mobiliteitsplan een 'adaptief' plan: eens in de zoveel tijd zal een herijking van het plan nodig zijn.

Afstemmen met regio, provincie en Rijk

Almelo behoort tot de drie grote steden van de Regio Twente. Mobiliteit houdt ook niet op bij de gemeentegrens. Om bereikbaarheid te waarborgen en Almelo als centrumstad en intercityknooppunt in de regio te behouden en versterken is samenwerking met buurgemeenten, de regio, de provincie en het Rijk essentieel.

Opstellen van een SUMP

Almelo is samen met de steden Münster, Osnabrück en de regio Twente aangesloten bij het MONT-netwerk. Deze grensoverschrijdende samenwerking draagt bij aan het versterken van de regio als innovatie- en kennisregio. Als stedelijke knooppunten zijn de MONT-steden verplicht om een 'Sustainable Urban Mobility Plan' (SUMP) op te stellen. In een SUMP staat duurzame mobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid in steden en stedelijke knooppunten met meer dan 100.000 inwoners centraal. Verder is er aandacht voor participatie van inwoners en belangenorganisaties in meerdere stappen van het proces. Tot slot ligt er een nadruk op monitoring van de gestelde doelen.



1.2

SAMEN MET DE STAD

De mobiliteitsvisie is opgesteld in een aantal verschillende fases. In de *Verkenningfase* lag de nadruk op het ophalen van informatie. Waar staan we nu op het gebied van mobiliteit? En waar moeten we rekening mee houden? In deze fase is er een gemeentebrede vragenlijst uitgezet, zijn er interne en externe trendateliers geweest en is er een startsessie met de Raad gehouden.

In fase twee, *Grip op de inhoud*, is de inventarisatie vertaald naar een aantal ambities. In deze fase en ook in het vervolg, *Koers uitzetten*, is gewerkt aan het opstellen van doelen en wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen.

Vervolgens zijn de uitgangspunten voor de visie teruggelegd bij de Raad en bij belanghebbenden in de trendateliers (zie kader hiernaast).



Inwoners in gesprek over de concept-netwerken tijdens het tweede trendatelier in januari 2025.

HET PARTICIPATIEPROCES

Online vragenlijst



In augustus en september 2024 is er een gemeentebrede online vragenlijst gepubliceerd waarin inwoners en bezoekers van Almelo aan konden geven wat zij belangrijk vinden op het gebied van mobiliteit. De vragenlijst is verspreid met behulp van sociale media en de lokale kranten.

Trendateliers



Naast de online vragenlijst zijn er ook werksessies in kleinere groepen georganiseerd. Een interne werksessie met de gemeente had als doel de verbanden tussen de verschillende beleidsdomeinen goed in beeld te krijgen.

Daarnaast is er met een externe groep belanghebbenden (zoals de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers) eenzelfde werksessie gehouden. Tijdens deze sessie is een breed scala van ideeën en wensen voor de mobiliteitsvisie opgehaald. Een tweede sessie later in het proces is vervolgens gebruikt om de uitgangspunten voor de visie te toetsen: hebben we de juiste thema's benoemd?

De uitgangspunten zijn vastgelegd in een uitgangspuntennotitie die is besproken in de gemeenteraad. Daarna heeft nog een verdiepende sessie met de raad plaatsgevonden in februari 2026. De resultaten van de uitgangspuntennotitie en de verdiepende sessie zijn uitgewerkt tot deze mobiliteitsvisie.



Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de doelen van deze Mobiliteitsvisie beschreven zoals die uit de participatie naar voren zijn gekomen.

In hoofdstuk 3 is aangegeven waar we op dit moment staan en welke ontwikkelingen op ons af komen. Dit leidt tot meer concrete opgaven om de doelen te bereiken.

De kern van de visie staat in hoofdstuk 4. Deze wordt uitgewerkt in een aantal leidende principes die in hoofdstuk 5 aan bod komen. Daarbij hoort ook een wensbeeld per vervoerswijze voor het netwerk in 2050.

Ten slotte geven we in hoofdstuk 6 een doorkijk naar het vervolg: het opstellen van een Mobiliteitsplan met concrete maatregelen.



AMBITIES EN DOELEN

*Bereikbaar, gezond en leefbaar
Almelo*

Almelo wil een stad zijn die goed bereikbaar is, maar ook gezond en prettig om in te wonen. In dit hoofdstuk staat wat de gemeente belangrijk vindt voor verkeer en vervoer in de toekomst.

2



2.1

KERNPUNTEN UIT BESTAAND BELEID

De mobiliteitsvisie staat niet op zichzelf. Binnen de gemeente maar ook binnen de regio, provincie en landelijk wordt er gewerkt aan brede opgaven en ambities, die allemaal ook invloed hebben op mobiliteit.

Uit het beleid volgt in de eerste plaats een **duidelijke groei-ambitie**. Almelo heeft ambitieuze plannen om snel te bouwen in de stad en tevens passende woningen te bieden in de kleine kernen. Daarnaast wil de gemeente ruimte maken voor meer werkgelegenheid. In de Regionale Ontwikkelstrategie Twente, waarin de Twentse gemeenten en het Rijk een gezamenlijke strategie hebben vastgelegd voor een toekomstbestendige regio, wordt ervan uitgegaan dat Twente tot 2050 groeit met 100.000 inwoners, 50.000 banen en 69.000 woningen. Almelo levert hierin een bijdrage met minimaal 10.000 woningen, bovenop de al geplande 4.100 woningen. Aanvullend heeft Almelo de ambitie om door het Rijk aangewezen te worden als grootschalige woningbouwlocatie, met 25.000 extra woningen tot 2050.

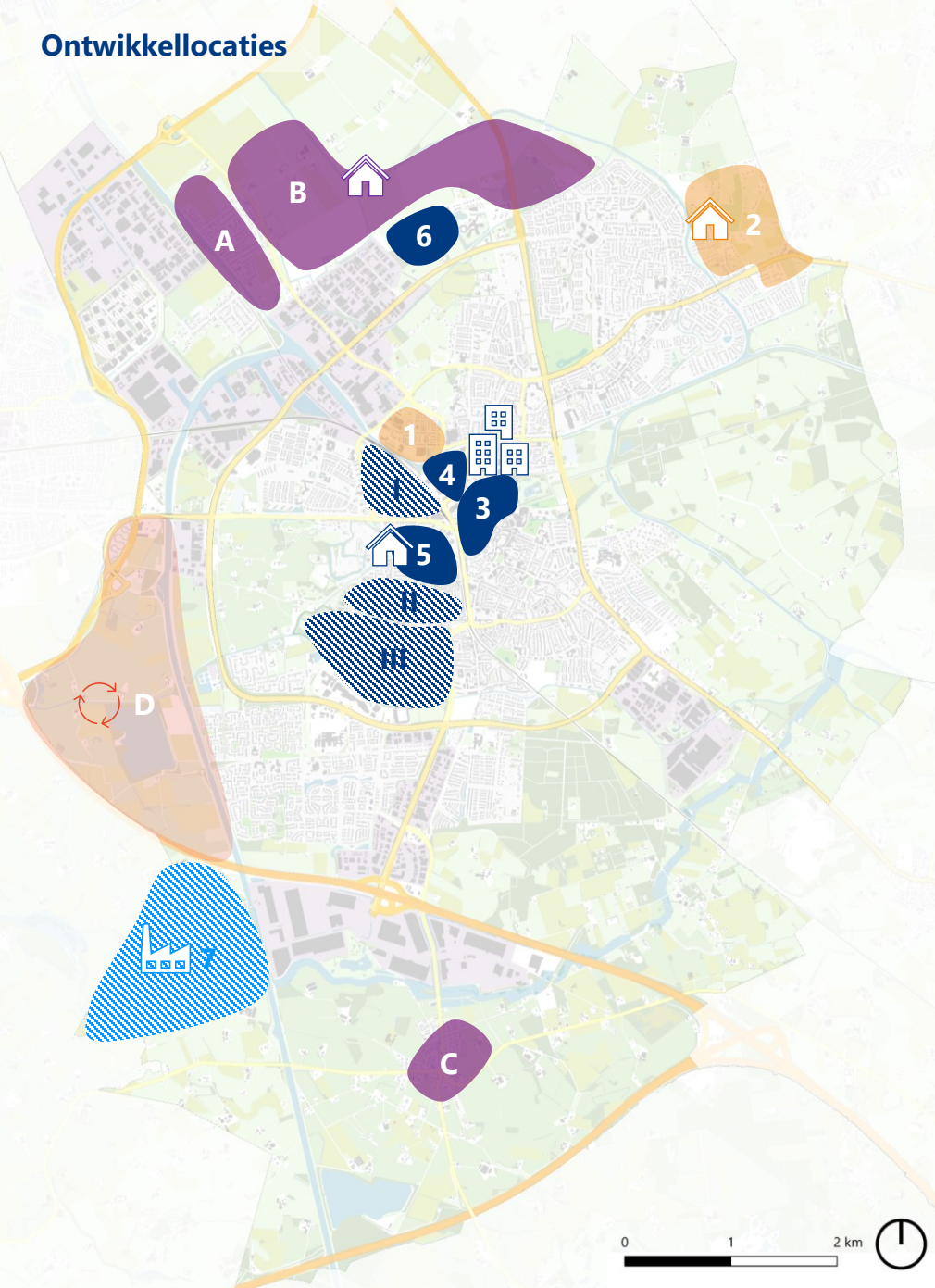
De groei van de stad leidt echter ook tot groei van verkeer. Het is belangrijk dat het verkeer in goede banen wordt geleid. Want de gemeente heeft ook een aantal duidelijke **ambities op het gebied van verkeer en vervoer**, zoals:

- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Versterking van de leefbaarheid in de wijken;
- Ontwikkeling van duurzame/slimme mobiliteit.

De hier genoemde doelen komen niet alleen naar voren uit het bestaande beleid, maar zijn ook vaak genoemd in de trendateliërs en in de online vragenlijst onder inwoners.

Uiteraard hangen de ruimtelijke en verkeerskundige ambities met elkaar samen. De verkeersstructuur moet 'meegroeien' met de groei van de stad. Maar wel op zo'n manier dat ook de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Dit is de kern van de opgave van deze Mobiliteitsvisie.





2.2

DE GROEI-AMBITIE IN BEELD

Op de kaart hiernaast is de groei-ambitie van Almelo in beeld gebracht. Er komen veel nieuwe woningen bij. Daarbij gaat het met name om extra woningen in en rond de binnenstad en de spoorzone, en een paar uitbreidingswijken. Daarnaast wordt nieuwe bedrijvigheid ontwikkeld op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

De nieuwe woningen en extra werkgelegenheid brengen uiteraard ook meer verplaatsingen in en naar de stad met zich mee. Met name de verdichting in en rond de binnenstad vraagt om een nieuwe blik op mobiliteit. Hier komen veel functies bij elkaar, waardoor de ruimte schaars is. Dat betekent dat er scherpe keuzes nodig zijn om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Almelo op peil te houden.

Reeds in ontwikkeling

- 1 | Indië-terrein
- 2 | Almelo NoordOost

Gebiedsontwikkelingen harde plannen

- 3 | Verdichting binnenstad en Stadskade
- 4 | Westerdok en intercityknoop
- 5 | Achter de Molen
- 6 | Parkbuurt

Herstructurering wijken

- I | Kerkelanden
- II | Nieuwstraatkwartier
- III | Ossenkoppelerhoek

Bedrijventerreinen

- 7 | XL Businesspark 2^e fase

Gebiedsontwikkelingen met vastgestelde gebiedsvisies

- A | Gebiedsvisie Aadorp
- B | Gebiedsvisie Aalanderveld
- C | Gebiedsvisie Bornerbroek

Gebiedsontwikkelingen zachte plannen

- D | Leemslagen

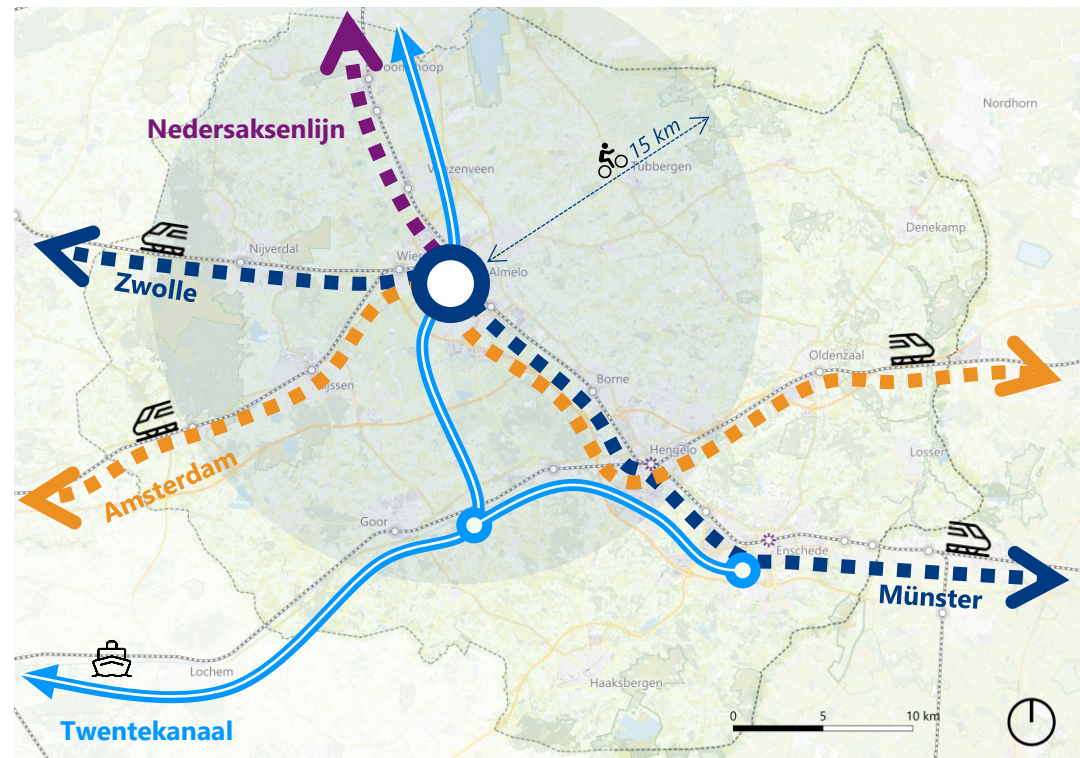
2.3

ONTWIKKELING ALS REGIONAAL KNOOPPUNT

De dagelijkse pendel van en naar Almelo is aanzienlijk (waarbij de stad meer werknemers trekt dan dat er inwoners buiten de stad gaan werken). Ook studenten, toeristen en andere bezoekers reizen naar of via Almelo. Deze pendelstromen vragen om een regionale benadering. In het gebied waarbinnen de belangrijkste woon-werkverplaatsingen plaatsvinden, het *daily urban system* (DUS), is Almelo een belangrijk knooppunt binnen Twente. Dit geldt zowel voor auto- als trein- en busverplaatsingen. Maar ook met de fiets zijn veel plaatsen in de regio bereikbaar.

Het station van Almelo is de plek waar ambities op het spoor samenkomen. Station Almelo is het eerste intercitystation in Twente vanuit west-Nederland. De Nedersaksenlijn, de verbinding Zwolle-Münster en de internationale trein tussen Amsterdam en Berlijn komen allemaal samen bij Almelo. Ondanks dat deze laatste daar niet meer stopt, blijft Almelo als stopplaats een uitdrukkelijke wens. De ruimtelijke ontwikkeling van de stad draagt verder bij aan de ambitie om Almelo als (inter)regionaal knooppunt te versterken.

Almelo is tevens een logistiek knooppunt, omdat verbindingen over het water en over de weg samenkomen in Almelo. Dankzij de historische ligging op een kruispunt van land- en waterwegen heeft de stad zich kunnen ontwikkelen van bloeiende textielstad tot de stad die het nu is. Het Twentekanaal en kanaal Almelo-De Haandrik komen in Almelo samen. Ook in de toekomst blijven de waterverbindingen belangrijk, met name voor de aan- en afvoer van goederen. Almelo benut het Twentekanaal voor watergebonden activiteiten om CO₂-reductie in het goederenvervoer te realiseren en onderzoekt hoe deze potentie verder kan worden versterkt.



In 2024 reisden er gemiddeld **6.600 reizigers** per dag met een NS-trein via station Almelo (bron: NS jaarverslag 2024, betreft in-uit- en overstappers). Nemen we de andere vervoerders mee dan reizen er meer dan 10.000 reizigers per dag via station Almelo. Het station zit hiermee aan zijn maximale capaciteit; er is geen ruimte voor groei. De realisatie van de Nedersaksenlijn zal zorgen voor een toename van reizigers. De noodzaak voor de uitbreiding van het station met onder andere een extra spoor is daarmee groot.

2.4

KWALITEITEN VERSTERKEN

De mobiliteitsvisie moet bijdragen aan de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. Daarbij willen we de kwaliteiten van Almelo behouden en liefst versterken. We hebben daarom in de inventarisatie (in trendateliers en bij de gemeenteraad) gevraagd waarom het vooral prettig wonen en werken is in Almelo. Daaruit zijn drie belangrijke kwaliteiten naar voren gekomen:

1. **Almelo heeft een goed voorzieningenniveau.** Vrijwel alles wat je nodig hebt, is op korte afstand te vinden. Tegelijkertijd staat dit wel onder druk. De groei van de stad helpt om het voorzieningenniveau op peil te houden.
2. **Almelo is een groene stad.** De groene 'longen' zorgen ervoor dat er vlakbij huis gebieden zijn waar je in alle rust kunt wandelen of fietsen. Het behoud van rust, ruimte en groen betekent dat groei zoveel mogelijk binnen de bestaande stad moet plaatsvinden. En dit doel stelt ook eisen aan de manier waarop we met mobiliteit omgaan om de leefbaarheid in de stad op peil te houden.
3. **Almelo is een knooppunt in de regio.** Het is niet alleen via de weg, maar ook over het spoor van verschillende kanten goed bereikbaar. De geplande nieuwbouw nabij het station versterkt de knooppuntfunctie van Almelo.



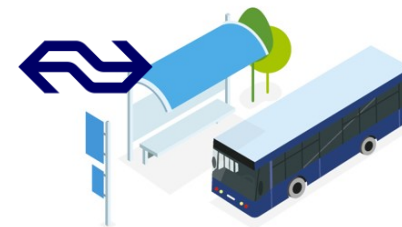
Behoud voorzieningenniveau

→ Groei inwoners en arbeidsplaatsen nodig



Rust, ruimte, groen

→ Groei zoveel mogelijk binnen de bestaande stad



Regionaal knooppunt

→ Groei bij station voor versterking knooppuntfunctie



2.5

VERKEERSKUNDIGE THEMA'S

Hoe faciliteren we de groei-ambitie van de gemeente terwijl we tegelijkertijd de kwaliteiten van de stad willen behouden of liever nog versterken? Wat moet daarvoor gebeuren op het gebied van verkeer en vervoer? Ook dat hebben we gevraagd in de Trendateliërs en in een sessie met de Raad.

Op de vraag wat de belangrijkste thema's zijn op het gebied van verkeer en vervoer worden veel verschillende thema's genoemd. Er komt duidelijk uit naar voren dat het niet alleen om de bereikbaarheid gaat, maar vooral ook om verkeersveiligheid en leefbaarheid.



*Reacties op de vraag: **Waar moet de gemeente zich de komende jaren op focussen op het gebied van verkeer en vervoer?** Hoe groter weergegeven, hoe vaker genoemd. (Trendateliërs en Raad, 11 en 24 september 2024)*

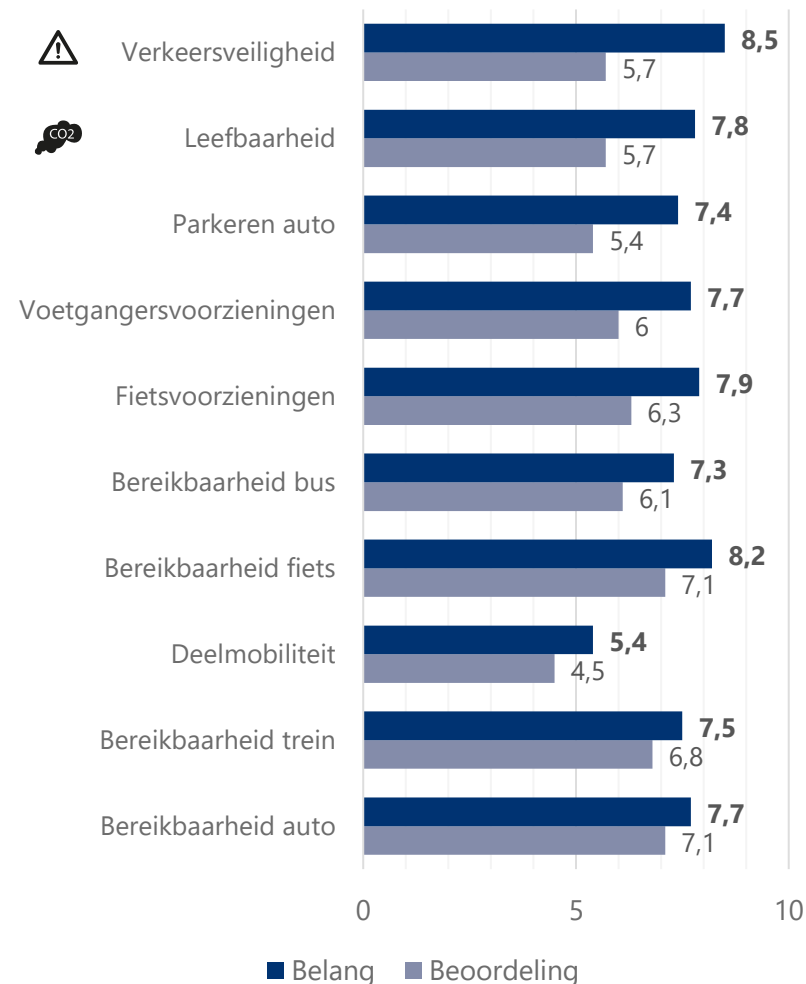


De belangrijkste thema's volgens de inwoners

Als onderdeel van de inventarisatie is er een brede online vragenlijst uitgezet onder de inwoners van Almelo, die door 620 mensen is ingevuld (zie ook bijlage 1). In de vragenlijst hebben we gevraagd welke mobiliteitsthema's inwoners als meest belangrijk zien én hoe zij die thema's op dit moment beoordelen (beide in een rapportcijfer van 1 tot 10). Waar het verschil tussen het cijfer voor het belang en het cijfer voor de beoordeling groot is, is dus nog veel werk aan de winkel. Dat zijn volgens de inwoners dus de thema's die het meeste aandacht nodig hebben.

De inwoners van de stad zetten de thema's *verkeersveiligheid* en *leefbaarheid* op plaats één en twee. De bereikbaarheid van de stad wordt op dit moment nog als vrij goed beoordeeld, alleen het parkeren van de auto is op dat punt wel een belangrijk aandachtspunt.

Het thema *bereikbaarheid met de fiets* scoort, na verkeersveiligheid, het hoogste op belang. Daarna volgt het thema *fietsvoorzieningen*. Hoewel hier niet het grootste verschil is te zien tussen beoordeling en belang, is er op te maken dat de fiets een belangrijk thema is voor inwoners.



2.6

VERTALING NAAR DRIE HOOFDDOELEN VOOR DE VISIE

Uit alle input tijdens de inventarisatie hebben we drie hoofddoelen gedestilleerd voor de mobiliteitsvisie. Zij komen voort uit de thema's uit lokaal, en (boven)regionaal beleid, trends en ontwikkelingen, de online vragenlijst aan inwoners van Almelo en de participatiesessies.

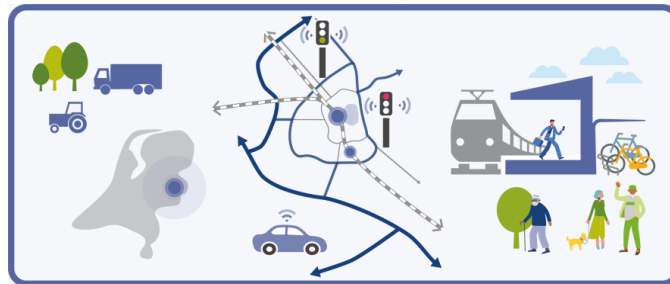
Het eerste doel is Almelo **Bereikbaar en Economisch Vitaal**. Het gaat hierbij om de doorstroming voor het autoverkeer (vooral in de spits) maar bijvoorbeeld ook om het belang van Almelo als spoorknoop in de regio, goede fietsroutes en fietsenstallingen en logistiek.

Het tweede doel is Almelo **Gezond en Veilig**. Verkeersveiligheid komt overal in de inventarisatie terug als belangrijk thema. Vooral voetgangers en fietsers ondervinden de gevolgen van verkeersonveiligheid. Terwijl lopen en fietsen juist de meest gezonde manieren zijn om je te verplaatsen.

Het derde doel is Almelo **Leefbaar en Aantrekkelijk**. Het gaat daarbij vooral ook om versterking van de verblijfskwaliteit in de stad (in het bijzonder in het centrum). Ook voor de leefbaarheid is het verbeteren van de verkeersveiligheid een randvoorwaarde.

Hierna lichten we de drie doelen verder toe.

BEREIKBAAR EN ECONOMISCH VITAAL



LEEFBAAR EN AANTREKKELIJK



GEZOND EN VEILIG

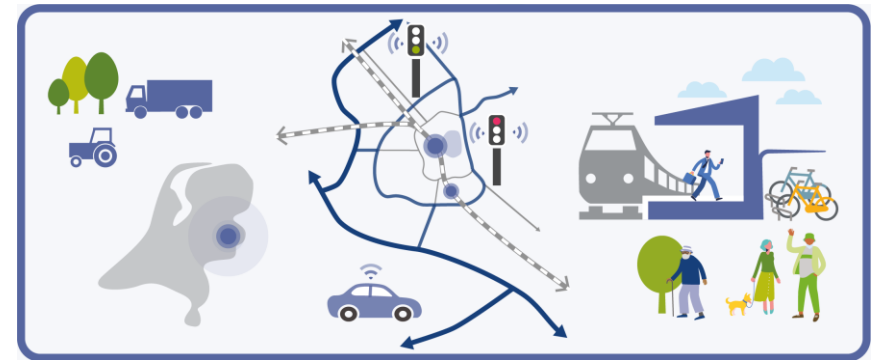


Almelo bereikbaar en economisch vitaal

Mobiliteit is geen doel op zich. Het doel is om verschillende functies met elkaar te verbinden, zodat ze goed kunnen functioneren. Het borgen van de bereikbaarheid in Almelo is een belangrijk onderwerp. Door groei van de stad kan de bereikbaarheid onder druk komen te staan. Een goede bereikbaarheid voor inwoners, bezoekers, ondernemers en logistiek is belangrijk voor de economische vitaliteit van de stad. Los van de groei van de stad is bereikbaarheid ook van belang voor bewoners om deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Bereikbaarheid gaat over alle vervoerwijzen. Voetgangers en fietsers moeten voldoende ruimte krijgen, de bereikbaarheid per openbaar vervoer moet verbeteren (ook naar de werklocaties), maar ook het gemotoriseerd verkeer mag niet vastlopen. Daarnaast ook het inzetten op slimme en schone bevoorrading van het centrum en pakketbezorging, en goede doorstroming van het autoverkeer.

*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**. Daar gaan de twee andere doelstellingen over.*



“Voor een goed functionerend bedrijventerrein is [...] uitstekende bereikbaarheid een randvoorwaarde. [...] Richting de toekomst is het een uitdaging om bereikbaarheid voor openbaar vervoer, fiets en voetganger te verbeteren.”

Economisch Ruimtelijke Visie, 2024



Almelo gezond en veilig

We streven naar een gezond en veilig mobiliteitssysteem. Actieve vormen van mobiliteit, zoals wandelen en fietsen dragen bij aan de fysieke én de mentale gezondheid. Het zijn bovendien vormen van vervoer waar bijna iedereen aan mee kan doen (ook mensen met een kleine beurs). Voorwaarde is dan wel dat de verkeersveiligheid en sociale veiligheid gegarandeerd zijn. We moeten er rekening mee houden dat niet iedereen in het verkeer even vitaal is en dat er steeds meer verschillende vervoermiddelen zijn met verschillende rijsnelheden. Autoverkeer blijft belangrijk voor de bereikbaarheid, maar we willen de negatieve effecten van autoverkeer voor gezondheid en veiligheid beperken.



"De omgeving staat in dienst van ons, als huidige en toekomstige gebruikers. We benutten de wereld om ons heen om onze gezamenlijke wensen en behoeften te vervullen. Met als belangrijkste behoefte: gezond zijn en blijven, met toegang tot de juiste zorg waar nodig. Want fysieke en mentale gezondheid is bepalend voor alle andere activiteiten in het leven."

Omgevingsvisie, 2020



Almelo leefbaar en aantrekkelijk

Mobiliteit vraagt vaak om veel ruimte. Op sommige plaatsen is dat geen probleem, maar op andere plaatsen maakt het de stad minder leefbaar en aantrekkelijk. En de ruimte hebben we nodig voor andere opgaven, zoals klimaatadaptatie en verduurzaming. We willen dat Almelo een aantrekkelijke plaats is en blijft om te verblijven, vooral in woonstraten en in het centrum. Dit bevordert de sociale cohesie: mensen ontmoeten elkaar. In een leefbare en aantrekkelijke stad zorgt mobiliteit voor verbinding, niet voor barrières.

Ook in Aadorp en Bornerbroek dragen we met mobiliteit bij aan leefbaarheid. In Aadorp zetten we in op een herkenbaar, levendig dorp in de buurt van de stad (Gebiedsvisie Aadorp, 2025). In Bornerbroek dragen we bij aan prettig dorps wonen en goed bereikbare voorzieningen, met oog voor versterking van de eigen identiteit (Gebiedsvisie Bornerbroek, 2025). Dit alles door in te zetten op verkeersveilige en aantrekkelijke verbindingen richting Almelo en omliggende kernen.



"De binnenstad van Almelo heeft een aantrekkingskracht op de stad en omliggende gemeenten. Hier komen inwoners graag om te winkelen, ontspannen en recreëren. [...] Door onder andere in te zetten op een compacter kernwinkelgebied, verschillende deelgebieden met een eigen karakter en functie en nieuwe stedelijke milieus blijft de binnenstad in de toekomst een vitaal en levendig gebied."

Ruimtelijk-programmatische visie, 2022



2.7

VERKEERSVEILIGHEID ALS RANDVOORWAARDE

Bij elk van de drie hoofddoelen stellen we de mens centraal. Het gaat erom dat de inwoners en bezoekers van de stad bestemmingen goed kunnen bereiken, op een gezonde manier en veilige manier en in een leefbare en aantrekkelijke stad.

Verkeersveiligheid is daarbinnen niet zozeer een afzonderlijk doel, maar een randvoorwaarde. Het is de basis voor ons handelen. Want veiligheid is na fysieke behoeften zoals voedsel en slaap de belangrijkste behoefte van de mens.

Bij alle keuzes die we maken – dus voor alle netwerken – is verkeersveiligheid dus een eerste eis.

De basis: de infrastructuur op orde

Voor alle vervoerswijzen geldt als basis dat we de verkeersveiligheid willen verbeteren. Een indeling van de wegen in 'slagaders, aders en haarvaten' draagt bij aan de verkeersveiligheid. We werken daarmee aan een 'duurzaam veilige' verkeersstructuur en een weginrichting met menselijke maat, waarmee we ongevallen zoveel mogelijk voorkomen.

Aanvullend: aandacht voor gevaarlijke punten

Punten die uit de ongevallenregistratie of uit de participatie als onveilig naar voren zijn gekomen, krijgen prioriteit. Hetzelfde geldt voor locaties waar veel kinderen te verwachten zijn (schoolzones) of juist veel ouderen komen. In woonstraten houden we expliciet rekening met spelende kinderen op straat. Daar moet je overal veilig kunnen oversteken. Andere wegen moeten (vooral bij de kruispunten) veilige oversteekplaatsen hebben.



"Sommige oversteken zijn onveilig en onoverzichtelijk in combinatie met een hoge snelheid van het autoverkeer."

"Wanneer het drukker wordt is dit niet bevorderlijk voor de veiligheid, luchtkwaliteit, geluidsoverlast en trillingen in de woningen."



Reacties op de online vragenlijst



DE MOBILITEITS- OPGAVE VOOR ALMELO

Trends en ontwikkelingen

De stad groeit en dat zorgt voor uitdagingen, niet alleen op het gebied van verkeer. Dit hoofdstuk beschrijft wat de uitdagingen zijn waar we in de toekomst rekening mee moeten houden.

3

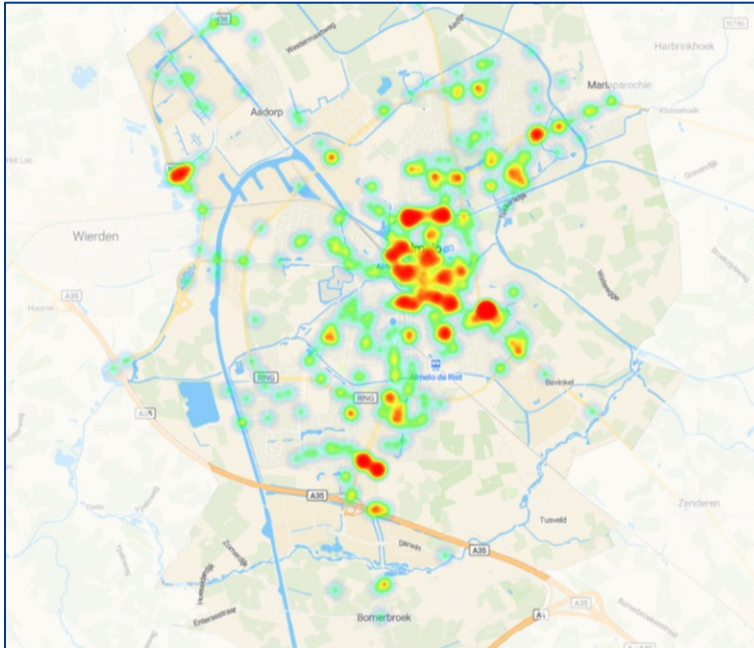


3.1

MOBILITEITSOPGAVEN VOOR ALMELO IN BEELD

Knelpunten volgens inwoners

Als onderdeel van de online enquête konden mensen positieve punten en verbeterpunten op de kaart zetten. In het kaartbeeld hieronder is te zien waar inwoners de meeste verbeterpunten hebben gemarkeerd. Het gaat om concrete knelpunten, vooral op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming voor de auto.



Een uitsnede van de locaties waar de meeste reacties zijn gegeven. Deze locaties nemen we mee naar het opstellen van het Mobiliteitsplan om te kijken welke maatregelen nodig zijn.

Ontwikkelingen op de drie verkeerskundige doelen

Om een beter beeld te vormen waar de uitdagingen liggen op het gebied van mobiliteit is daarnaast een brede inventarisatie uitgevoerd naar autonome ontwikkelingen en trends. Dit brengt in beeld waar we nu staan en daarmee ook: wat de opgave is voor het toekomstige beleid. In het vervolg van dit hoofdstuk gaan we daarop in.

We delen de trends en ontwikkelingen in dit hoofdstuk in volgens de drie doelen uit het vorige hoofdstuk.



Op weg naar robuuste en betrouwbare bereikbaarheid



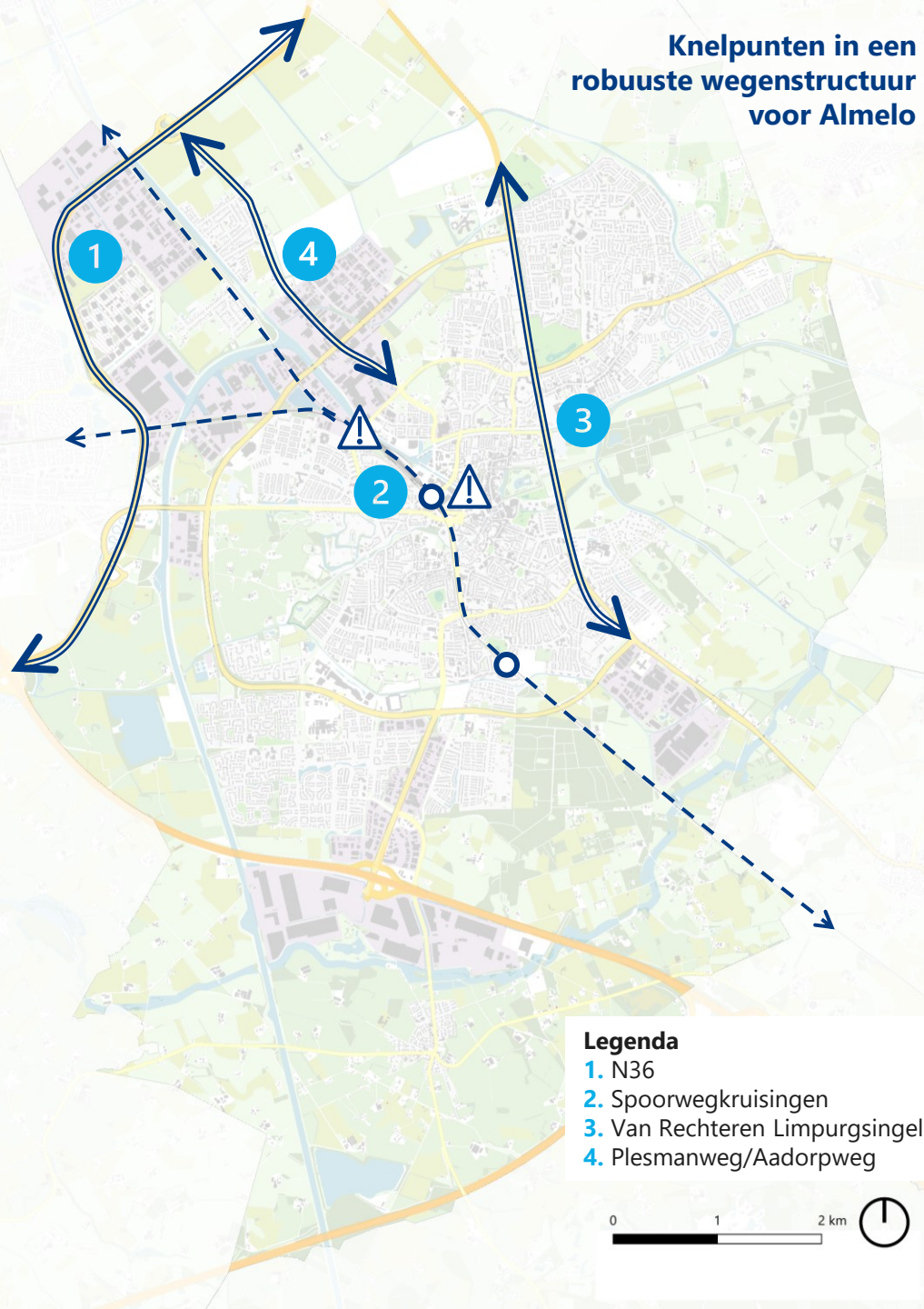
Veilig en actief op pad



Ruimte slim benutten in binnenstad en woonwijken



Knelpunten in een robuuste wegenstructuur voor Almelo



3.2

OP WEG NAAR ROBUUSTE EN BETROUWBARE BEREIKBAARHEID

Het mobiliteitssysteem van Almelo bestaat uit een drieringenstructuur, die aan de oostkant is gecombineerd op één weg. Elders in de stad is een relatief fijnmazige auto-infrastructuur aanwezig. Op het bestaande wegennet kennen we een aantal knelpunten: enerzijds locaties met doorstromingsproblemen, anderzijds locaties waar spoor en wegen een barrière in de stad vormen. Met meer woningen en meer verplaatsingen kunnen er ook nieuwe knelpunten ontstaan. Het oplossen daarvan is cruciaal voor het functioneren van de robuuste wegenstructuur in en rond de gemeente, en om de groei van verkeer op te kunnen vangen.

N36/N35 | De N36 kent naast doorstromingsproblemen ook verkeersonveiligheid. Met name bij de op- en afritten ontstaan er files. Doorstroming op de buitenring is van belang voor de kwaliteit binnen Almelo. Op regionaal niveau is ook aandacht nodig voor de doorstroming op de N35 naar Zwolle en de A35 naar Enschede.

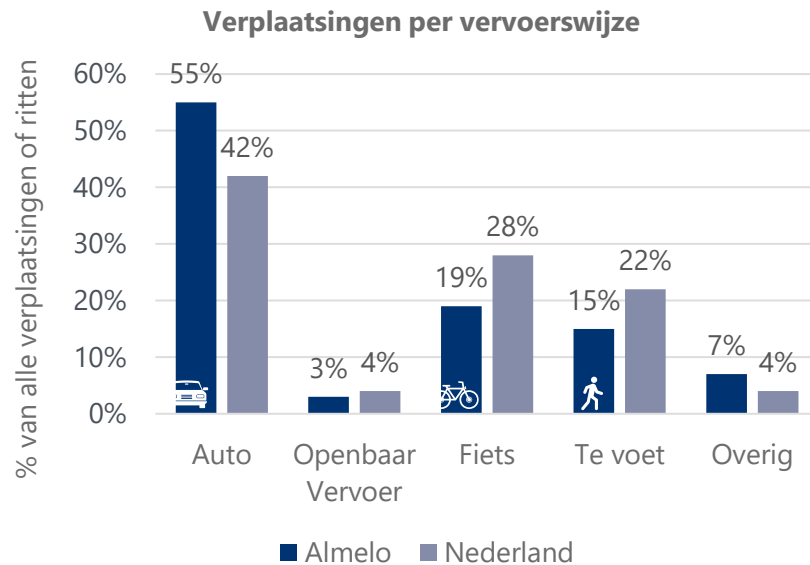
Spoorwegkruisingen | De spoorwegkruising bij de Eilandbrug en de structuur rond het stationsplein/Egbert Gorterstraat zijn barrières in de stad. Het station en de binnenstad moeten goed bereikbaar zijn met alle vervoerswijzen, maar door deze knelpunten is dat nu onbetrouwbaar. Het station moet juist de verbindende schakel worden tussen verschillende stadsdelen en het centrum.

Van Rechteren Limburgsingel | Deze weg is belangrijk voor verkeer richting noordoost Twente. De weg is echter erg druk en de geplande Vloedbeltverbinding bij Zenderen kan ertoe leiden dat de route nog drukker wordt. Omdat de weg tegelijkertijd als binnenring én als buitenring functioneert, is goede doorstroming heel belangrijk.

Plesmanweg/Aadorpweg | Dit is een drukke route voor auto's en vrachtverkeer wat regelmatig zorgt voor files en onveilige situaties, vooral op kruispunten. Het gebrek aan goede oversteekplaatsen vergroot die problemen. Aanpassingen van infrastructuur en oversteekplaatsen zijn nodig om de verkeersgroei op te vangen.

Hoog autogebruik, ook voor korte verplaatsingen

De verkeersdruk op het wegennet wordt mede veroorzaakt doordat in Almelo relatief vaak voor de auto gekozen wordt voor verplaatsingen (van, naar en in Almelo). Vaker dan gemiddeld in Nederland. Daarentegen wordt er minder vaak gefietst en gewandeld.



Bron: ODiN*

* Het onderzoek *Onderweg in Nederland (ODiN)* bevat informatie gebaseerd op enquêtes over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Er wordt informatie verzameld over onder andere de gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen. Onder de categorie 'overig' vallen verplaatsingen zoals bestelbusjes of taxibusjes, maar ook 'serieverplaatsingen' (met meerdere vervoermiddelen).

De gebruikte bron (ODiN) geeft geen inzicht in de oorzaken van het relatief hoge autogebruik in Almelo, maar op basis van andere bronnen en uitkomsten van de gehouden enquête kunnen we wel enkele mogelijke verklaringen geven:

- Almelo heeft een relatief fijnmazig netwerk van 50 km/h-wegen voor het autoverkeer en in vergelijking met andere steden kunnen auto's goed doorrijden in de stad. Er is ook een fijnmazig fietsnetwerk, maar de kwaliteit en de aantrekkelijkheid ervan kunnen nog beter. Hetzelfde geldt voor de stallingsvoorzieningen.
- Ook op het gebied van verkeersveiligheid (zie paragraaf 3.3) en sociale veiligheid zijn nog verbeteringen mogelijk. Deze aspecten zijn van grote invloed op het gebruik van de fiets.

Er ligt dus ruimte om het aantal verplaatsingen met de fiets, zeker op de korte afstanden, verder te verhogen. Want in Almelo zijn de belangrijkste voorzieningen altijd dichtbij!

"Een moderne fietsenstalling heeft ook plaats voor scooters en elektrische (bak)fietsen."

"Sommige wijken en bedrijventerreinen zijn helemaal niet te bereiken met de bus."



Reacties op de online vragenlijst

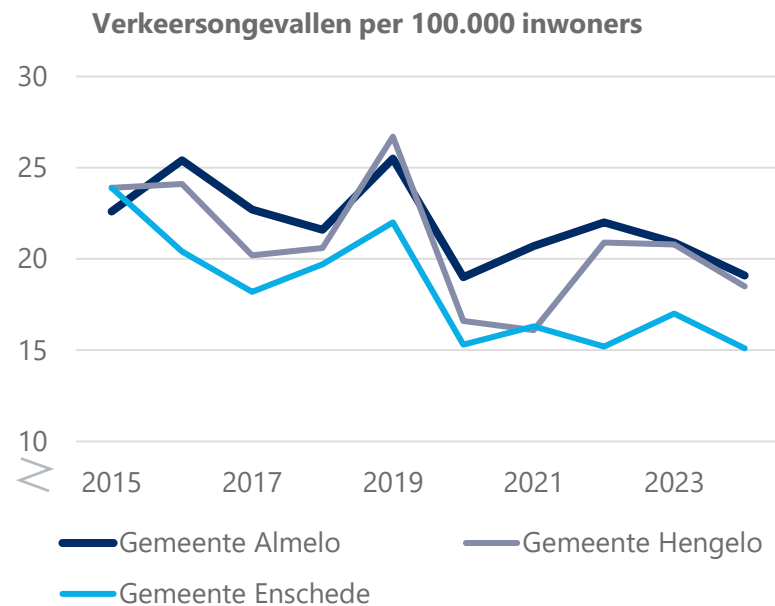
3.3

VEILIG EN ACTIEF OP PAD

Aantal verkeersongevallen in Almelo is aandachtspunt

Het aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners schommelde de afgelopen 10 jaar flink, maar is in Almelo steeds wat hoger geweest dan gemiddeld in Nederland en ook relatief hoog in vergelijking met andere Twentse steden (zie figuur hieronder). Het effect van de pandemie in 2020 is hierbij ook terug te zien; er werd toen veel minder gereisd en daardoor waren er ook minder ongevallen.

Met in de toekomst meer verplaatsingen, meer kwetsbare verkeersdeelnemers en intensiever gebruik van de openbare ruimte is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

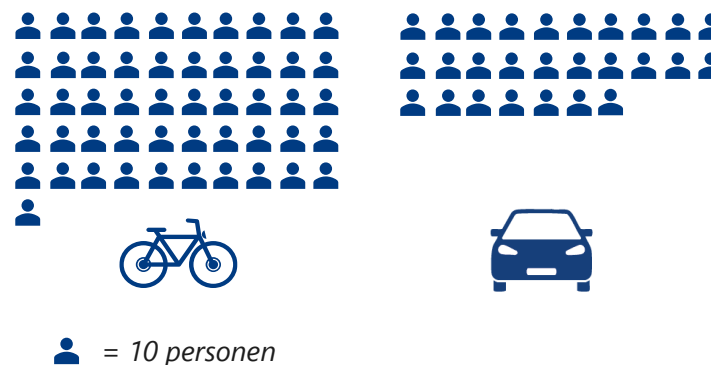


Bron: SWOV | 2015-2024

Verkeersongevallen vaak met kwetsbare verkeersdeelnemers

Van het totaal aantal verkeersongevallen dat wordt geregistreerd in Almelo zijn de betrokkenen vaak kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral fietsers. In onderstaand overzicht is te zien dat de meeste verkeersslachtoffers fietsers zijn, daarna volgen automobilisten (en dan, op grote afstand, andere verkeersdeelnemers, niet opgenomen in de figuur). Dit is in Almelo overigens niet anders dan in de rest van Nederland. Maar het is wel een belangrijk aandachtspunt als we het gebruik van de fiets willen stimuleren!

Verkeersslachtoffers in Almelo per vervoerswijze



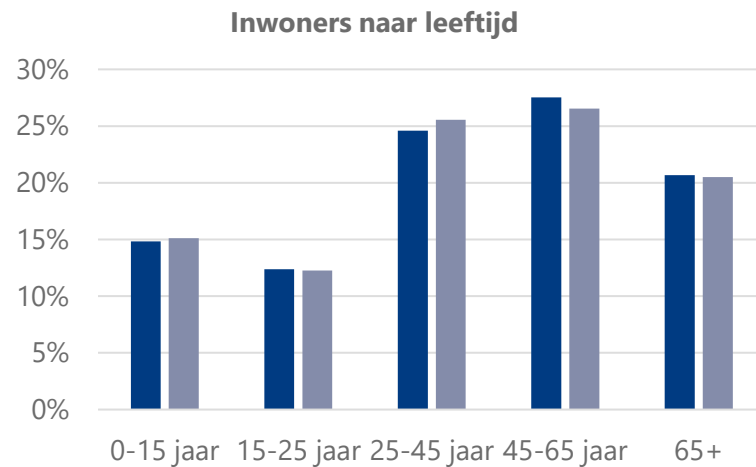
Verhouding verkeersslachtoffers (gewonden en doden) in de gemeente Almelo voor fiets en personenauto (bron: ViaStatt | 2014-2024).



Meer ouderen in het verkeer

Vergrijzing is een trend die zich in heel Nederland afspeelt, en Almelo is daarbij geen uitzondering. Een steeds ouder wordende bevolking betekent dat er meer mensen zijn voor wie nabijheid van voorzieningen een vereiste is om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Het betekent ook dat aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, extra belangrijk is in de toekomst.

In onderstaande figuur is het aandeel van de bevolking naar leeftijdsgroep te zien. In Almelo is het aandeel van de groep 45-65 jaar groter dan gemiddeld in Nederland.



Bron: CBS | 2024

■ Almelo ■ Nederland

Toenemende diversiteit op het fietspad

De opkomst van de e-bike zorgt ervoor dat ook wat grotere afstanden makkelijk met de fiets kunnen worden afgelegd. Tegelijkertijd brengt de e-bike met zich mee dat de snelheidsverschillen op het fietspad groter worden. Daardoor neemt het risico op (eenzijdige) ongevallen toe.



Opkomst risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid

Een belangrijke kanttekening bij het aantal verkeersongevallen is de onderregistratie hiervan. Met name ongevallen met beperkte schade en (eenzijdige) ongevallen van voetgangers en fietsers worden niet altijd geregistreerd. Ook bijna-ongevallen en locaties die voor de weggebruiker onveilig voelen worden niet geregistreerd.

Om ervoor te zorgen dat het verkeer toch veiliger wordt, is er de risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Dit houdt in dat er niet enkel meer gekeken wordt naar locaties waar ongevallen gebeuren, maar ook waar een hoger *risico* is op een ongeval. Dit is bijvoorbeeld op locaties waar fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer delen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/h en op locaties waar fietsers relatief snel rijdend verkeer kruisen.

"Almelo is prima ingericht voor de auto. Maar niet voor de fietser of voetganger. Past niet meer bij deze tijd. Voor wie maak je de stad?"

"Veel kruisingen in Almelo zijn onveilig."



Reacties op de online vragenlijst

Deze aanpak is onderdeel van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierbij wordt gelet op meerdere risicofactoren die kunnen ondersteunen bij het maken van beleidskeuzes. Bijvoorbeeld, wat zijn kruispunten die vanwege een hoog risico op ongevallen als eerste aangepakt moeten worden?

Meer aandacht voor gezondheid

Mobiliteit en gezondheid hebben veel raakvlakken. Mensen die veel zitten, krijgen sneller te maken met overgewicht en andere gezondheidsklachten. Maar mensen die dagelijks fietsen of wandelen halen juist vrij eenvoudig de Beweegrichtlijn van de Gezondheidsraad (150 minuten per week fysiek actief zijn). Uit het onderzoek van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) blijkt dat van alle mensen die voornamelijk fietsen 80% de beweegnorm haalt. Van de mensen die een reispatroon hebben waarbij bijna alleen maar de auto wordt gebruikt, haalt maar 7% de beweegnorm.

Door in te zetten op actieve mobiliteit (lopen en fietsen) nodig je inwoners uit om meer te bewegen. De F35 (regionale hoogwaardige fietsroute) is bijvoorbeeld een aantrekkelijk alternatief voor korte en middellange afstanden die nu nog met de auto worden afgelegd. Schone lucht, weinig geluid van verkeer en de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten dragen verder allemaal bij aan de verbeterde gezondheid van mensen.



3.4

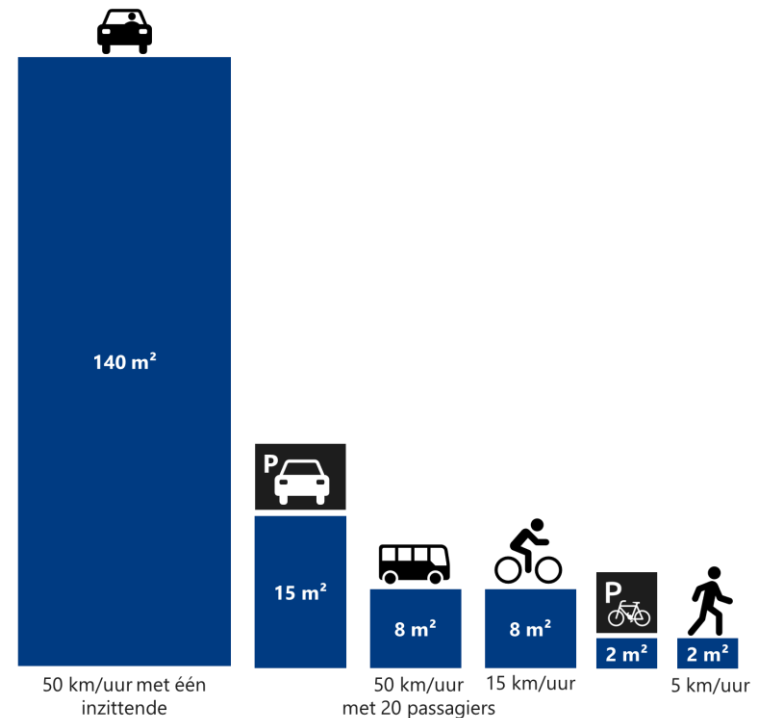
RUIMTE SLIM BENUTTEN IN BINNENSTAD EN WOONWIJKEN

In de jaren 60 was de binnenstad nog een plek waar de auto en de bus reden en voetgangers bij een zebrapad overstaken (zie onderstaande afbeelding). De ruimte in de binnenstad is echter schaars, en daarom heeft de voetganger hier in de loop der jaren steeds meer ruimte gekregen.



Dat de ruimte in de binnenstad een prettiger verblijfsgebied met meer ruimte voor de voetganger is geworden, vinden we nu vanzelfsprekend. Maar ook nu speelt de vraag: wie geven we de ruimte als de stad groeit en de mobiliteit toeneemt? Dit geldt met name voor wegen rond de binnenstad die moeilijk oversteekbaar zijn, of voor smalle woonstraten waar het lastig is om alle vervoerswijzen een even grote plek te geven in de openbare ruimte.

Daarom zijn er soms keuzes nodig, afhankelijk van de beschikbare ruimte en de functie van de ruimte. Naast mobiliteit is er ook een ruimtevraag voor vergroening, omgang met hittestress en wateroverlast, en toegankelijkheid. De ontwikkeling van Almelo als Waterstad (o.a. voor pleziervaart) hoort ook bij de opgaven.

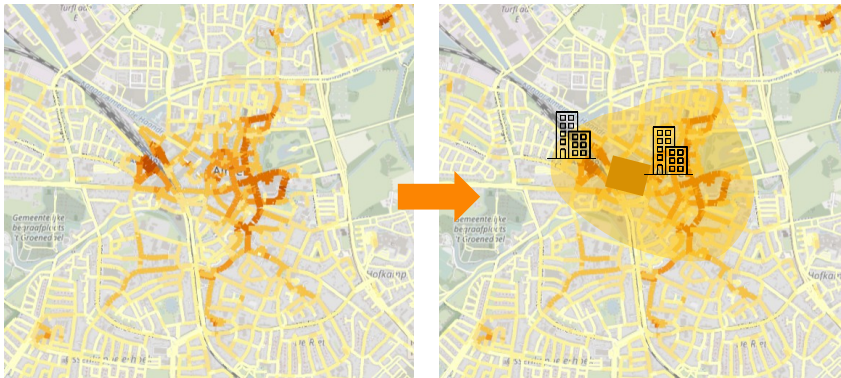


Het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Dit betekent dat er minder ruimte nodig is om meer mensen te kunnen laten verplaatsen.

Met de groei van de stad, groeit ook het centrum

Waar bijvoorbeeld de Grotestraat in de loop der tijd voetgangersgebied is geworden, is in straten net buiten het centrum steeds meer ruimte gegeven aan het autoverkeer, bijvoorbeeld op de Brugstraat. Daardoor zijn nieuwe barrières voor fietsers en voetgangers ontstaan (zie ook figuur hieronder). Met de ontwikkeling van woningbouw in Westerdok en bij het station wordt het belangrijker om vanuit deze gebieden ook goede en aantrekkelijke loop- en fietsroutes naar het centrum te maken.

Het centrum groeit mee met de ontwikkeling van de stad. De ruimte wordt ook hier schaarser. Als we de doelstellingen uit hoofdstuk 2 willen halen, is het essentieel om ook hier de ruimte in de eerste plaats toe te delen aan voetgangers en fietsers, te beginnen bij het Stationsplein en de Stationsstraat en doorlopend tot in het centrum. Net zoals we in het verleden met andere straten in het centrum gedaan hebben. Verdichting rond het centrum biedt ook draagvlak voor andere vormen van mobiliteit, zoals autodelen, en versterkt het voorzieningenniveau in de stad waardoor nog meer mensen op korte afstand van hun woning in hun behoefte worden voorzien.



Dichtheid voetgangers, huidig en gewenst bij ruimtelijke plannen



De Brugstraat vroeger en nu



Binnenstad als gastvrije huiskamer

De binnenstad van Almelo is er voor iedereen. Met al zijn voorzieningen is de binnenstad ook het drukste deel van de stad. Dat is goed, want die drukte is de basis voor het economisch functioneren van de binnenstad. En ook voor een hoogwaardig OV-knooppunt bij het station.

De binnenstad en omgeving vormen de huiskamer van de stad. Dit deel van de stad heeft baat bij meer ruimte voor ontmoeten en verblijven. De verblijfskwaliteit krijgt prioriteit: dat is immers waarom men graag naar de binnenstad van Almelo gaat: een aantrekkelijke binnenstad is ook een economisch vitale binnenstad!



Omdat er in de omgeving van het station veel extra woningen worden gebouwd, wordt het nog belangrijker om een duidelijke keuze te maken voor goede wandel- en fietskwaliteit in de binnenstad. Deze vormen van vervoer kosten immers weinig ruimte en dragen bij aan een levendige binnenstad.

De binnenstad en de verschillende parkeergarages zijn goed bereikbaar met de auto en dat moet ook zo blijven. Door parkeren te clusteren in garages, blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en voorkomen we zoekverkeer. Ook onnodig doorgaand verkeer door het centrum willen we vermijden. Daarvoor zijn de ringwegen een beter alternatief.



3.5

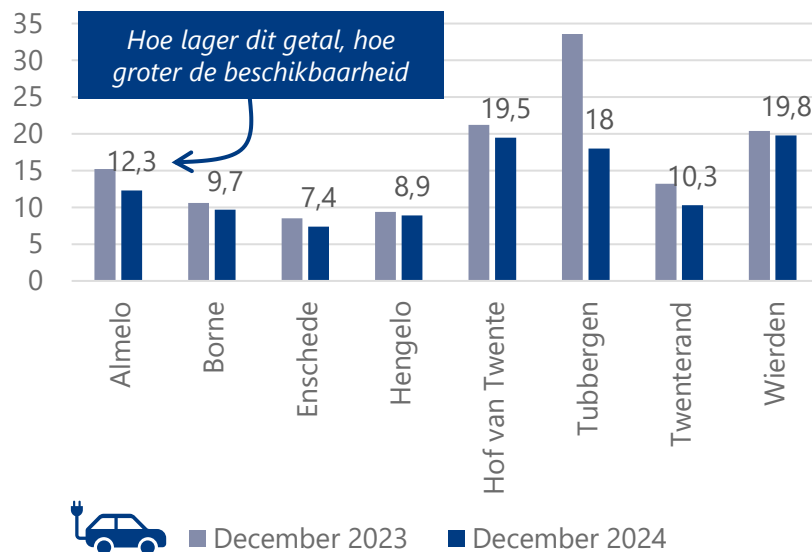
DE WERELD VAN MOBILITEIT VERANDERT

De snelle digitalisering van onze samenleving heeft ook impact op hoe we ons verplaatsen. De wereld van mobiliteit verandert; dat biedt kansen om zaken op een slimme manier aan te pakken, maar zorgt ook voor nieuwe uitdagingen. Wij zien zes belangrijke ontwikkelingen op ons afkomen: **Verbonden, Elektrisch, Gedeeld, Automatisch, Nieuwe vervoermiddelen en Logistiek**. Deze ontwikkelingen staan niet op zich, maar grijpen ook weer in elkaar. Data over hoe we ons verplaatsen en waar we ons bevinden is voor al deze ontwikkelingen een belangrijke grondstof.

Verbonden: Snel mobiel internet maakt communicatie mogelijk tussen voertuigen, infrastructuur en andere weggebruikers (zoals via smartphones). Hierdoor krijgen we beter inzicht in hoe het mobiliteitsnetwerk functioneert, omdat informatie direct wordt gedeeld. Reizigers kunnen deze info gebruiken om hun route te optimaliseren en beter te reageren (bijvoorbeeld op hulpdiensten). Met behulp van slim verkeersmanagement is het bijvoorbeeld mogelijk om bepaalde verkeersdeelnemers prioriteit te geven. Intelligente systemen zoals ISA (Intelligent Speed Assistance) kunnen in het voertuig de lokale snelheidslimiet aflezen en bestuurders waarschuwen wanneer de limiet wordt overschreden, of zelfs de snelheid van de auto aanpassen.

Elektrisch: Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van CO₂-uitstoot zorgen voor een groeiende vraag naar schoon vervoer. Elektrisch rijden op accu's en mogelijk op termijn ook waterstof biedt hierin veel potentie. Dit verandert ook ons mobiliteitsgedrag en de toegang tot mobiliteit. Elektrisch autorijden is goedkoper in gebruik maar voorlopig nog duurder in de aanschaf. De e-bike vergroot de actieradius, maar zorgt ook voor een grotere verkeersveiligheidsopgave.

Aantal elektrische auto's per publieke laadpaal



Bron: RvON, Laadinfrastructuur Databank

Gedeeld: Informatie over beschikbaarheid van vervoersmiddelen maakt het steeds makkelijker om deze te delen en ervoor te betalen. Mobiliteitsopties kunnen worden gebundeld onder één paraplu (Mobility-as-a-Service) en als abonnement worden aangeboden. Delen biedt voordelen zoals lagere kosten (bij voldoende gebruikers), meer keuze en minder ruimtebeslag. Delen is vooral interessant voor mensen zonder auto of als alternatief voor een tweede auto. In middelgrote steden is deelmobiliteit economisch nog vaak lastig. Verdichting en beleid om privéautogebruik minder aantrekkelijk te maken kunnen de business case verbeteren.

Automatisch: Een belangrijke ontwikkeling is de opkomst van automatisch vervoer, zoals zelfrijdende auto's, vrachtauto's in treintjes en openbaar vervoer zonder bestuurder. Hoewel technisch al veel mogelijk is, zijn er nog veel uitdagingen op juridisch en maatschappelijk vlak en zijn de verwachtingen over toepassing in stedelijk gebied met veel voetgangers en fietsers bijgesteld. Kansen lijken er vooral te liggen in bieden van andere vormen van openbaar vervoer waar dat moeilijk rendabel is (bijvoorbeeld op bedrijventerreinen) en efficiënter verkeersafwikkeling op hoofdwegen. Effecten treden wel pas op als het merendeel van de auto's over de techniek beschikt.

Nieuwe vervoermiddelen: Nieuwe technologieën brengen ook nieuwe vervoermiddelen zoals drones en de hyperloop. Voor steden is de opkomst van allerlei soorten LEV's (light-electric-vehicles) een uitdaging. Deze passen vaak niet op het fietspad, maar kunnen ook niet altijd op de rijbaan. Ook bestaande vervoermiddelen veranderen, zoals de fiets die een 'speed pedelec' wordt. Sommige innovaties krijgen een vaste plek, andere blijven een hype omdat kosten en opbrengsten niet in verhouding staan. De ene past eenvoudig in de bestaande infrastructuur, de andere vergt aanpassingen aan de weg of aan de regelgeving.

Logistiek: Door snelle technologische ontwikkelingen en consumenten die vaker online winkelen speelt e-commerce een steeds belangrijkere rol in de mobiliteitssector. E-commerce (elektronische handel) verwijst naar het kopen en verkopen van producten of diensten via internet.



Door een toename van online winkelen hoeven mensen minder vaak fysiek naar winkels te reizen, wat de mobiliteit in stedelijke gebieden kan verminderen. Aan de andere kant leidt de stijging van bezorgdiensten juist tot meer voertuigen op de weg, met name in de woonwijken, met extra onveiligheid en uitstoot tot gevolg.

De vraag om snelle en efficiënte levering van goederen geldt niet alleen voor consumenten maar ook voor bedrijven. De vraag naar slimme oplossingen, zoals bundeling, voor distributie en logistiek wordt daarmee ook groter. Ook logistiek staat voor de uitdaging om de overstap te maken naar elektrische mobiliteit of andere schone vormen van vervoer.



VISIE IN HOOFDLIJNEN

*Bijdragen aan ontwikkeling van
de stad*

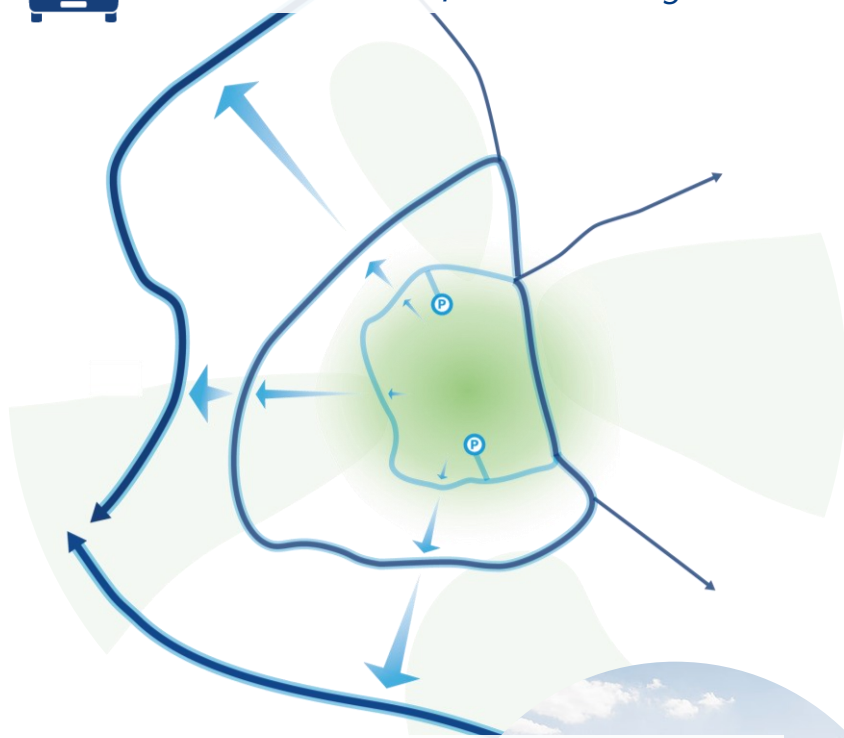
*Almelo maakt keuzes om de stad bereikbaar, veilig en
leefbaar te houden. In dit hoofdstuk staat welke richting we
op willen en hoe de focus verschilt per deel van de gemeente.*

4





Groei van de auto faciliteren langs de randen..



.. schept ruimte voor de voetganger en fietser in het hart



4.1

STURING VAN DE GROEI

Groei is goed voor de stad. Maar hoe vangen we de daarbij horende groei van de mobiliteit op? Op een manier die bijdraagt aan de drie doelen die we in het tweede hoofdstuk hebben benoemd:

1. Bereikbaar en Economische Vitaal
2. Gezond en Veilig
3. Leefbaar en Aantrekkelijk

Hiervoor zijn scherpe keuzes nodig. Als we doorgroeien op de 'traditionele' manier, zal de auto steeds meer ruimte vragen, ook op locaties waar daarvoor eigenlijk te weinig ruimte is. En waar de groei van het autoverkeer ten koste gaat van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Dat geldt in het bijzonder in het centrum. Ook voor de gezondheid en de veiligheid in de stad is dat een ongewenste ontwikkeling.

Tegelijkertijd: voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad móeten we ook rekening houden met groeiende mobiliteit. We kunnen de groei echter wel 'sturen': waar komt welke groei?

- Om het centrum en de omliggende woonwijken – waar de ruimte schaars is – veilig en aantrekkelijk te houden, zetten we daar vooral in op meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- De groei van het autoverkeer moet vooral opgevangen worden op de ringwegen om de stad heen. Het centrum van de stad blijft op die manier goed bereikbaar voor auto's die daar een bestemming hebben, bijvoorbeeld voor inwoners en ondernemers en voor bezoekers van het winkel- en cultuuraanbod in het centrum. Doorgaand verkeer leiden we zoveel mogelijk om het centrum heen.

4.2

NIET OVERAL HETZELFDE RECEPT

Mobiliteitsbeleid is altijd maatwerk

Bij de vertaling van de hoofddoelen houden we rekening met ruimtelijke verschillen binnen Almelo. Alle delen van de stad moeten goed bereikbaar blijven per fiets, openbaar vervoer en auto. Maar verschillende gebieden vragen wel om een andere beleidskeuzes. Het ene gebied is bijvoorbeeld drukker dan het andere en er is niet overal evenveel ruimte. Daarom werken we in Almelo met zogenaamde mobiliteitsmilieus om maatwerk toe te passen in de beleidskeuze die gaan over mobiliteit.

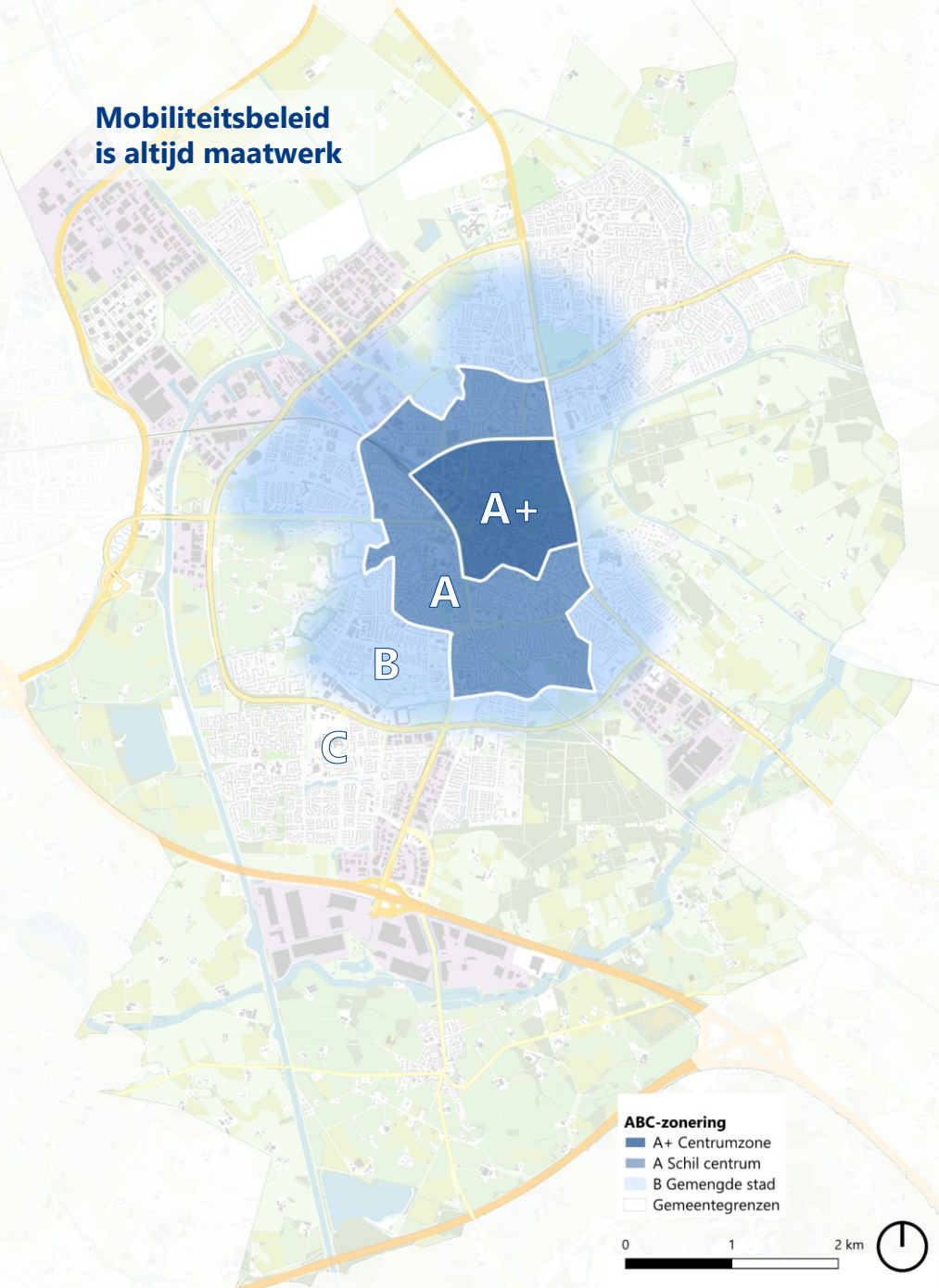
A-milieu: centrum (A+) en schil om het centrum heen. Dit gebied is dicht bebouwd en er zijn veel bezoekers. In de toekomst komen er ook nog veel woningen bij, vooral in de omgeving van het station. In het centrumgebied is het erg belangrijk dat bezoekers zich hier prettig en veilig kunnen verplaatsen in een aangename openbare ruimte. Om dat te kunnen blijven garanderen, krijgen voetganger en fietsers hier meer ruimte. Bezoekers die per auto naar het centrum komen blijven van harte welkom. Maar doorgaand autoverkeer leiden we om het centrum heen.



	Wie krijgt de ruimte?		Beleid	Parkeerregulering
A+ Centrumzone			Hoogste ruimtelijke dichtheden, wandelen op 1, snel verbindend OV	Sturend beleid
A Schil centrum				Beschermend beleid
B Gemengde stad			Fiets hoofdrol, auto te gast	Mogelijk op lange termijn regulering
C Buitenstad			Mobiliteit sterk ontvlechten, grotere rol auto en e-fiets	Geen regulering



Mobiliteitsbeleid is altijd maatwerk



Het autoluwe karakter in het A-milieu ondersteunen we met parkeerbeleid: in het hart van de stad (zone A+) kiezen we voor sturend parkeerbeleid en relatief lage parkeernormen, om mensen aan te moedigen om in en naar het centrum vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen. In de schil eromheen is het parkeerbeleid vooral bedoeld om de oude wijken te beschermen tegen overloop vanuit het centrum.

B-milieu: oude stad binnen de ring. De gemengde wijken binnen de ring zijn gebouwd voor en tijdens de opkomst van de auto. Vervoerwijzen zijn gelijkwaardig en door de korte afstanden naar binnenstad en stations, liggen er grote kansen om fietsgebruik verder te stimuleren. Omdat in deze wijken niet altijd voldoende ruimte is voor vrijliggende fietspaden langs de wegen, is het wel belangrijk dat het autoverkeer zich in snelheid en gedrag aanpast aan de meer kwetsbare verkeersdeelnemers te voet of op de fiets.

C-milieu: naoorlogse uitbreidingsgebieden en bedrijventerreinen. Deze zijn later ontwikkeld en zijn in de regel wat ruimer opgezet, waardoor er bijvoorbeeld ook meer vrijliggende fietspaden zijn. Vanwege de grotere afstanden naar voorzieningen blijft de auto hier echter een grotere rol houden. Voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van de auto, is het aanbod van goed openbaar vervoer en hoogwaardige fietsroute belangrijk. Dit geldt ook voor de dorpen Aadorp en Bornerbroek.

Bedrijventerreinen

De huidige bedrijventerreinen rondom Almelo zijn vooral goed bereikbaar met de auto. Het aanbod van goed openbaar vervoer en hoogwaardige fietsroutes blijft hier achter. Bij de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen – in het bijzonder het bedrijventerrein XL Businesspark 2 – heeft de gemeente de ambitie om sterk in te zetten op duurzaamheid met meer ruimte voor grote, innovatieve bedrijven, gericht op technologie en productie. Almelo wil hiermee de werkgelegenheid in de regio behouden en nieuwe banen creëren, door aantrekkelijke vestigingsmogelijkheden te bieden voor bedrijven. Dat stelt ook andere eisen op het gebied van bereikbaarheid. Er zijn vooral nog betere OV-verbindingen nodig tussen de economische hotspots van Almelo nodig (Centrum, Lifestyle Boulevard, Ziekenhuisgroep Twente, Stationsgebied). Samen met (bestaande en nieuwe) bedrijven gaan we op zoek naar kansen hiertoe. We kijken daarbij ook naar mogelijkheden voor innovatieve vormen van vervoer, zoals onbemande shuttles naar OV-knooppunten of hubs, zoals de ParkShuttle in Rotterdam. In paragraaf 5.3 gaan we hier dieper op in.



4.3

ESSENTIËLE KEUZES RICHTING 2050

De Mobiliteitsvisie heeft 2050 als horizon. Dat lijkt nog ver weg. Maar ook de keuzes die we nu al maken, moeten passen in het beeld dat we voor de toekomst hebben:

- Rond het station zijn de ruimtelijke ontwikkelingen al in volle gang. Op wat langere termijn zijn nog meer ontwikkelingen bij het station gepland. Bij de ontsluiting daarvan moet nu al nagedacht worden over manieren om fiets en voetgangers meer ruimte te geven.
- Voor de ontsluiting van geplande woongebieden op wat grotere afstand, zoals Aalanderveld, is de uitdaging om tijdig te voorzien in openbaar-vervoerverbindingen en fietsroutes richting het centrum, terwijl de ontsluiting voor autoverkeer juist 'naar buiten' is gericht (om het gebruik van de ringstructuren te bevorderen).
- Bij bestaande knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer binnen de stad moeten oplossingen gezocht worden die passen bij de visie. Bijvoorbeeld: wél extra capaciteit voor autoverkeer op de Singelring, maar binnen de binnenring juist meer ruimte voor fietsers en een aangepaste snelheid van het autoverkeer.

In het volgende hoofdstuk werken we de gebiedsgerichte benadering en de keuzes voor de netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto verder uit.



LEIDENDE PRINCIPES

Kaartbeeld 2050 per vervoerswijze

In dit hoofdstuk laten we zien hoe we mobiliteit in de toekomst willen inrichten. Voor elke manier van reizen – lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto – is een apart toekomstbeeld gemaakt.

5



5.1

MEER AANDACHT VOOR VOETGANGERS

Toegankelijk voor alle doelgroepen

Almelo zet in op een toekomstbestendige leefomgeving, een leefomgeving die de Almeloërs uitnodigt en ondersteunt om duurzaam en gezond te leven, samen met elkaar. Daarom zet de stad in op een toegankelijk en veilig netwerk voor wandelaars, met ruimte voor spontane ontmoetingen.

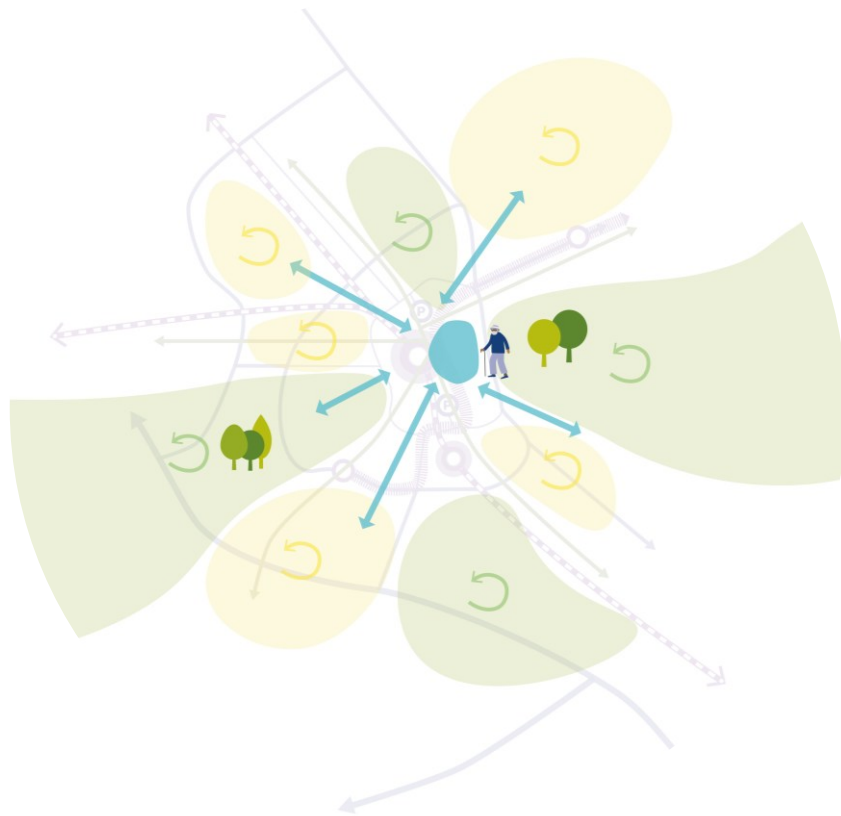
Vooraf in de A-zone ligt de focus op het verbeteren van de positie van de voetganger. Daar staat de voetganger echt op de eerste plaats. En verder op routes vanuit de omgeving van het centrum naar het centrum toe.

Dit betekent echter niet dat elders in de stad geen aandacht voor voetgangers nodig is. Vooral binnen de wijken wordt veel gelopen naar dagelijkse voorzieningen en winkelcentra in de buurt en bijvoorbeeld ook naar bushaltes.

Dit betekent dat voldoende ruimte aanwezig moet zijn voor de voetganger met voldoende oversteekplaatsen. En denk bijvoorbeeld aan meer groentijd bij verkeerslichten voor mensen met een beperking en goede routes voor blinden en slechtzienden. Dit alles geeft de voetganger een volwaardige plek. Door in te zetten op veilig wandelen en fietsen kunnen ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking gemakkelijker meedoen. Belangrijkste speerpunten zijn het verbeteren van oversteekbaarheid van wegen, en het doorbreken van barrières voor de voetganger.



Bij een ouder wordende bevolking is het bevorderen van nabijheid en het doorbreken van barrières voor voetgangers extra belangrijk.



Drie kwaliteitsniveaus

We onderscheiden drie niveaus in het voetgangersnetwerk: het hoofdnetwork, het basisnetwork en het toegankelijk recreatief netwerk, ieder met andere kwaliteitseisen. Die zullen we niet allemaal op korte termijn kunnen bereiken, maar ze vormen wel een belangrijk uitgangspunt als wegen worden gereconstrueerd.

Hoofdnetwork

Het hoofdnetwork heeft een extra hoog kwaliteitsniveau en is bedoeld als 'rode loper' tussen de belangrijke bestemmingen, zoals het station, bushaltes, binnenstad, zorginstellingen en grote onderwijslocaties. Het gaat hier om relatief drukke, doorgaande wandelroutes. Een hogere kwaliteit wordt geboden door brede voetpaden, logische routing, geleidelijnen, veilige en toegankelijke oversteekvoorzieningen, rustpunten en goede verlichting, zodat de routes voor iedereen toegankelijk zijn.

Basisnetwork: alle wandelpaden met basiskwaliteit

Het basisnetwork omvat alle overige straten en wandelpaden binnen de stad Almelo. Dit netwerk maakt het mogelijk om van A naar B te verplaatsen op een veilige manier en waarbij mensen maximale routekeuzevrijheid hebben. Dat betekent dat de trottoirs zo veel mogelijk obstakelvrij zijn, idealiter 2 meter breed zijn en goed onderhouden.

Toegankelijk recreatief netwerk

Het toegankelijk recreatief netwerk bestaat uit verharde rolstoel- en rollator-toegankelijke paden door groen- en recreatiegebieden en verbindingen met de 'groene longen' en het ommeland. Doel van dit netwerk is het bieden van een prettige beleving van groen en water in de omgeving voor iedereen. Het draagt bij aan de gezondheid, ook voor mensen die afhankelijk zijn van hulpmiddelen.

HOOFDNETWERK



+

BASIS



+

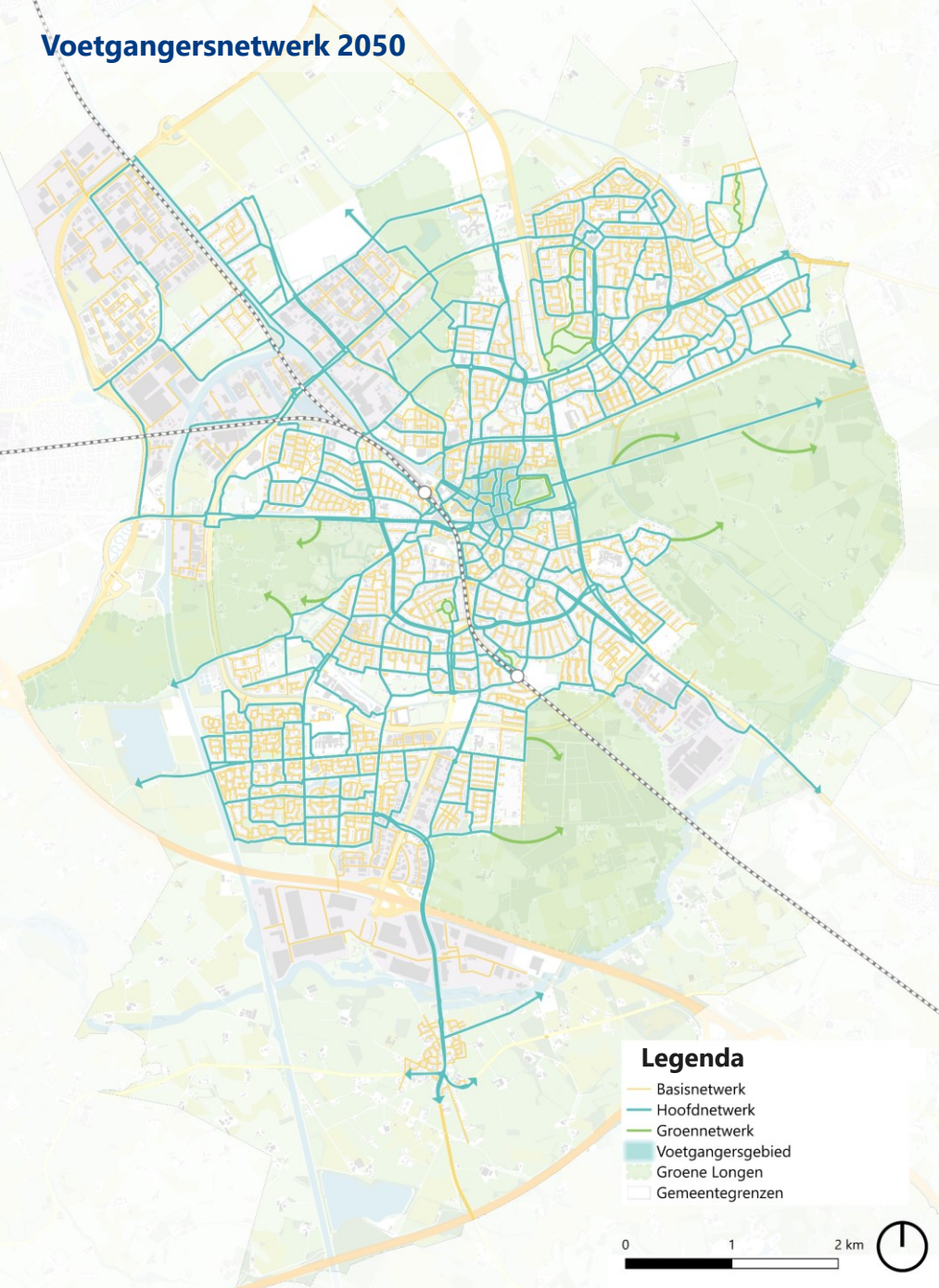
GROEN



=

TOTAAL





Het Almelose voetgangersnetwerk

De voorgaande principes hebben we vertaald in een voetgangersnetwerk voor de hele stad. Alle straten behoren tot het basisnetwerk voor voetgangers. Tot het hoofdnetwerk behoren de routes in de wijken via belangrijke wijkvoorzieningen en bushaltes. In het centrum staat de voetganger op de eerste plaats. Daar is dan ook sprake van een fijnmaziger hoofdnetwerk voor voetgangers. Op sommige wegen is een opwaardering van kwaliteit voldoende, andere verbindingen dienen nog gerealiseerd te worden.

Belangrijk is dat barrières voor voetgangers zoveel mogelijk doorbroken worden door oversteekvoorzieningen te verbeteren. Hierbij is veel samenhang met het thema 'fiets' (zie hierna): om barrières te doorbreken zijn meer ongelijkvloerse oversteekmogelijkheden nodig zowel voor voetgangers als fietsers. Dit verbetert zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd hebben we aandacht voor gebieden waar nog geen voetgangersverbindingen zijn, zoals op bedrijventerreinen. Wandelen tijdens de lunch of om de hond uit te laten, een 'ommetje', kan nog makkelijker bij de realisatie van een aaneengesloten voetgangersnetwerk.

Voor het voetgangersnetwerk is het belangrijk om er continu aandacht voor te houden, zeker bij nieuwe en herin te richten wegen. Op die manier wordt de gewenste kwaliteit voor voetgangers steeds vanzelfsprekender.

Op de kaart hiernaast is het hoofdnetwerk en het basisnetwerk voor voetgangers weergegeven plus enkele groene routes in parken binnen de woongebieden. De 'groene' longen zijn als gebieden weergegeven, waar men prettig kan wandelen.

5.2

OPWAARDERING VAN HOOFDROUTES VOOR FIETTERS

Vijf basisuitgangspunten voor het fietsnetwerk

Almelo is in beginsel een 15-minutenstad: vanuit vrijwel alle wijken is het centrum en daarmee een groot aantal voorzieningen binnen een kwartiertje fietsen bereikbaar. Hoe benutten we die kwaliteit optimaal en zorgen we ervoor dat er in de toekomst nog vaker gekozen wordt voor de fiets. Hiervoor hebben we vijf basisprincipes geformuleerd:

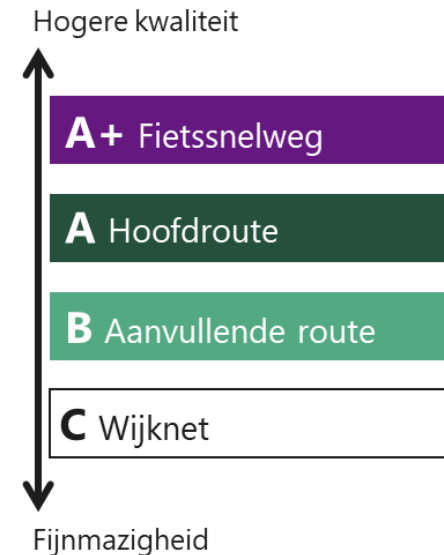
1. Binnen de stad is een verplaatsing met de fiets in de regel sneller en prettiger dan met de auto.
2. Kruisingen tussen fietsers en auto's vinden plaats met lage snelheid (bij voorkeur 30 km/h) of ongelijkvloers.
3. Overlast van rijdende en gestalde fietsers wordt voorkomen met voldoende ruimte en duidelijke afspraken voor alle soorten fietsen en fietsers.
4. Het fietsparkeren in een gebied of bij een ontwikkeling altijd eerst op orde (preventie fietsdiefstal).
5. Bij de uitvoering van fietsmaatregelen houden we rekening met kwetsbare fietsers en voetgangers en fietsmaatregelen vormen zo mogelijk een aanvulling op OV.

We geven invulling aan deze principes door een aantal hoofdfietsroutes te kiezen met extra kwaliteit en ruimte voor verschillende typen fietsers. Waar deze routes hoofdwegen kruisen, moeten op termijn overal ongelijkvloerse kruisingen komen (fiets tunnels), op veel andere wegen kiezen we voor een lagere snelheid van het autoverkeer (vooral in het centrum). En op strategische plaatsen komen betere fietsenstallingen. Hier kunnen we al op korte termijn winst mee behalen. In het vervolg van deze paragraaf wordt e.e.a. nader uitgewerkt.

Fietsgebruik aanmoedigen op korte en lange afstanden

De fiets is één van de belangrijkste vervoerwijzen in Almelo: het is een gezonde manier van verplaatsen en kan voor verplaatsingen binnen de stad en tussen Almelo en aangrenzende kernen een aantrekkelijk alternatief vormen voor het gebruik van de auto of het openbaar vervoer. Er is ook nog veel potentie voor de fiets; 20% van de dagelijkse ritten wordt met de fiets gemaakt, terwijl dit gemiddeld in Nederland 30% is.

Om de fiets zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor korte én langere afstanden bieden we verschillende kwaliteiten fietsroutes aan: variërend van snelle regionale hoofdassen tot een fijnmazig netwerk van lokale fietsroutes.



Veel gebruikte doorgaande fietsroutes verder versterken

In de huidige situatie is de F35 een fietsroute met topkwaliteit, met daaronder een fijnmazig netwerk van fietsroutes met – min of meer – basiskwaliteit. Om ook op wat grotere afstand het gebruik van de fiets te stimuleren, wijzen we de nu al relatief drukke fietsroutes expliciet aan als hoofdroutes waar we extra inzetten op doorstroming en fietskwaliteit. Sommige daarvan sluiten aan op het regionale netwerk van hoofdfietsroutes en recreatieve routes, andere hebben hoofdzakelijk een lokale functie, bijvoorbeeld om grote woonwijken te verbinden met het centrum en de stations.

Ook de nieuwe woongebieden, zoals Aalanderveld, worden met een (nieuwe) hoofdfietsroute met het centrum verbonden. Door deze wijken een snelle en directe fietsroute naar het centrum te geven en een wat minder directe autoverbinding, maken we het voor de nieuwe bewoners aantrekkelijk om de fiets te pakken naar het centrum en de stations.

De hoofdroutes hoeven niet te voldoen aan de strenge eisen zoals die voor de F35 gelden, maar het zijn wel comfortabele routes met voldoende breedte, zodat fietsers elkaar veilig kunnen inhalen. Dat is belangrijk, omdat er steeds meer verschillende fietsers zijn, met en zonder trapondersteuning en met verschillende snelheden. Verder hebben fietsers op de hoofdroutes zo veel mogelijk voorrang op het overige verkeer.



"Ik verwacht over 10 jaar meer gebruik te gaan maken van de (elektrische) fiets."

Reactie op de online vragenlijst

Meer ruimte voor de fiets in de oudere wijken

Naarmate we meer richting het centrum komen, wordt het netwerk van hoofdfietsroutes fijnmaziger. Hier zullen niet altijd vrijliggende fietspaden mogelijk zijn, maar dan kiezen we voor een inrichting van de weg die duidelijk ruimte geeft aan fietsers. Bijvoorbeeld door middel van brede fietsstroken of een inrichting als fietsstraat. Een inrichting als fietsstraat is een goede keuze als er veel fietsers zijn en niet te veel autoverkeer. Op dergelijke straten is een aangepaste snelheid van het autoverkeer nodig (zie ook paragraaf 5.5). Bij de inrichting van fietsroutes staat de veiligheid voorop.

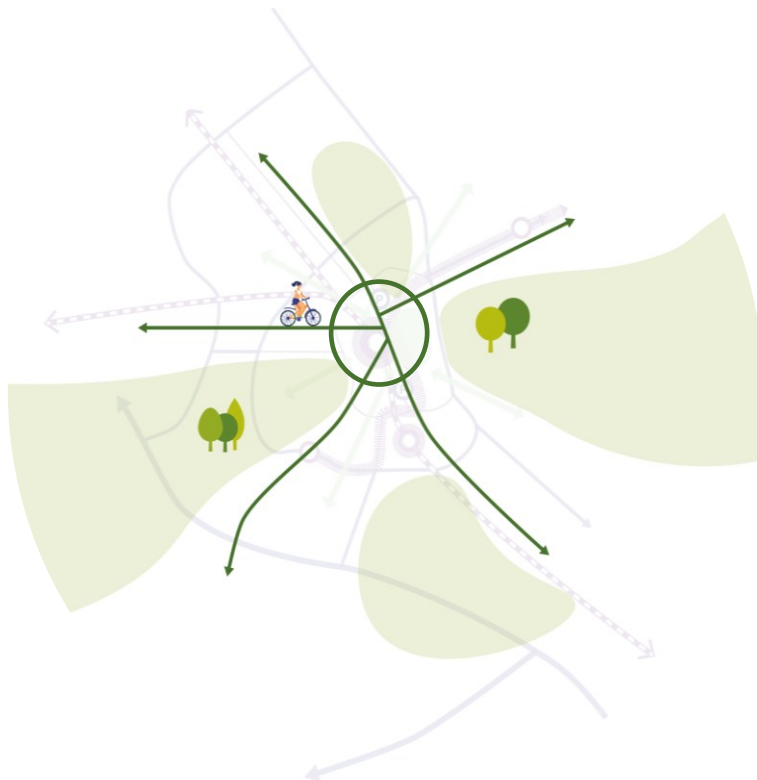


Fietsstraat Bornerbroeksestraat



Focus voor de fiets

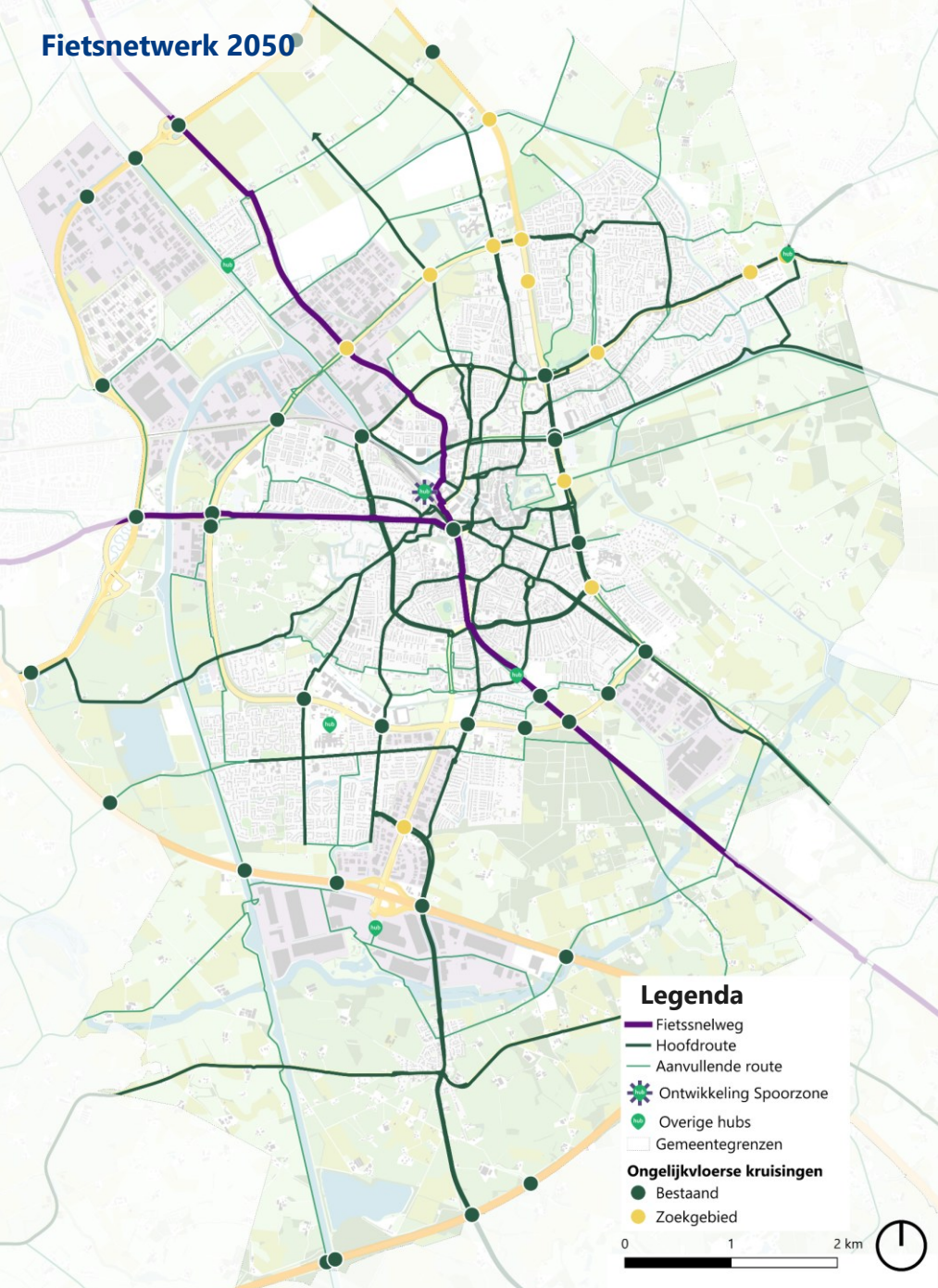
De focus voor de fiets ligt dus op de radialen naar het centrum aangevuld met extra hoofdroutes binnen de binnenring. Bij alle nieuwe en bestaande fietsverbindingen is er behalve voor de verkeersveiligheid ook aandacht voor sociale veiligheid van de fietser. Want veiligheid is een basisvoorwaarde voor het gebruik van de fiets (en daarmee essentieel als invulling van het eerste basisprincipe).



Sociale veiligheid gaat onder andere over zien en gezien worden, voorspelbaarheid van de route en het bieden van alternatieve routes. We letten daarom bij de aanleg en verbetering van het fietsnetwerk op een aantal kenmerken. Deze gelden ook voor het voetgangersnetwerk:

- Routes worden overzichtelijk gemaakt door te zorgen voor open zichtlijnen.
- Er wordt gezorgd voor goede verlichting. De verlichting is overal aanwezig en geeft een gelijk lichtbeeld, zonder donkere plekken.
- Onveilige plekken, zoals smalle of onoverzichtelijke onderdoorgangen, worden zo veel mogelijk beperkt. Als een onderdoorgang nodig is, wordt deze ruim en goed zichtbaar uitgevoerd.
- De sociale controle wordt vergroot. Waar dat kan, worden routes langs woningen en voorzieningen gelegd, zodat er meer mensen in de buurt zijn.
- De route wordt goed onderhouden. Kapotte lampen worden snel gerepareerd en de route wordt schoon en netjes gehouden.





Fijnmazig netwerk zorgt voor korte fietsafstanden

Voor de fietsverplaatsingen op kortere afstand is het belangrijk dat het netwerk van hoofd fietsroutes wordt aangevuld met routes door de woonwijken en naar kleinere kernen in de omgeving, zodat een fijnmazig fietsnetwerk ontstaat. Zo hoef je als fietser nooit veel om te rijden. Recreatieve fietsroutes sluiten naadloos aan op het basisnetwerk.

Op de kaart hiernaast vormen de F35 samen met de dikke groene lijnen het hoofdnet fiets. Alle omliggende kernen en de grotere wijken van de stad worden hiermee verbonden met het centrum van Almelo. Binnen de singelring is het hoofdnet fijnmaziger. De dunnere lijnen zijn aanvullende, kortsluitende fietsroutes. Het uitbreiden van ongelijkvloerse kruisingen draagt ook bij aan de bereikbaarheid voor de voetganger.

Hoogwaardige fietsenstallingen

Bij een kwalitatief fietsnetwerk horen ook voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen met laadplekken bij stations, scholen, gebiedsontwikkelingen (zowel wonen als werken), in de binnenstad en andere bezoekerslocaties. Rondom het kernwinkelgebied in de binnenstad zijn meer hoogwaardige fietsenstallingen nodig, zodat het aantrekkelijker wordt om niet meer met de fiets door de winkelstraten te rijden. Om voldoende fietsenstallingen bij voorzieningen te garanderen gaan we werken met fiets-parkeernormen. Bij de vormgeving daarvan houden we rekening met de toenemende diversiteit aan tweewielers, in vorm en maatvoering.

Uiteindelijk werken we toe naar een situatie waarin de winkelstraten exclusief terrein voor voetgangers worden (in ieder geval tijdens de drukste periodes).



Op plekken waar de ruimte schaars is, is de fiets een veilige en efficiënte vervoerswijze

5.3

VERSTERKING VAN OPENBAAR VERVOER

Almelo: knooppunt van spoorlijnen

Almelo ligt op een knooppunt van treinverbindingen: naar Deventer en verder naar de Randstad (incl. Schiphol), Zwolle en Emmen, Enschede en Duitsland. Via Almelo kom je met de trein Twente binnen. En Almelo is zelf ook een belangrijke bestemming voor reizigers: naar werk, onderwijs, winkels en zorg. We maken ons daarom sterk om het treinvervoer van en naar Almelo verder te verbeteren, bijvoorbeeld door een goede aansluiting van de Nedersaksenlijn naar Noord-Nederland en een directe spoorverbinding van Zwolle naar Münster.

Door als gemeente zelf veel te bouwen in de omgeving van het station en de omgeving van het station te vernieuwen, dragen we actief bij aan de versterking van Almelo als spoorwegknooppunt. Het station zelf wordt ook nog veel meer dan nu een knooppunt waar verschillende vervoersdiensten en andere voorzieningen bij elkaar komen. Zo behoudt Almelo zijn knooppuntfunctie.



Station Almelo als visitekaartje van de stad

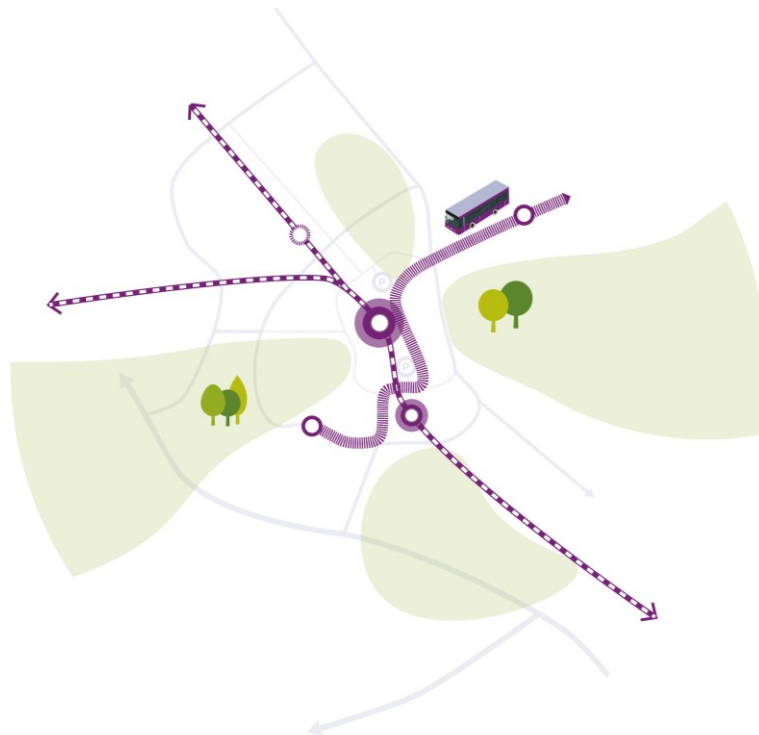
In alle genoemde ontwikkelingen speelt station Almelo een essentiële rol. Het biedt de basis voor de gewenste verdichting in de stad en het is voor veel mensen de eerste kennismaking, dus het visitekaartje van de stad. Om die functie te kunnen (blijven) vervullen is zowel meer capaciteit als meer kwaliteit nodig:

- Om de verwachte groei van het reizigers op een goede en betrouwbare manier te kunnen opvangen, is naar verwachting minimaal een extra perron nodig. Daarnaast vraagt ook het goederenvervoer per spoor om meer capaciteit.
- Het station moet zich verder ontwikkelen als 'multimodaal knooppunt' waar bestaande en nieuwe vormen van openbaar vervoer naadloos op elkaar aansluiten. Ook daar is extra capaciteit voor nodig.
- Om de aantrekkelijkheid van (het gebruik van) het station te vergroten, is extra aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit. Het gaat dan in de eerste plaats om het verblijfsklimaat op het Stationsplein en de Stationsstraat zelf, maar ook om de relatie tussen het station en het centrum voor voetgangers en fietsers. Dit is een integrale opgave die samen met alle betrokken partijen (zoals de NS) wordt uitgewerkt in schetsontwerpen.



Bus: versterken van de hoofdas

De bus heeft op regionaal niveau vooral een functie voor de bereikbaarheid van noordoost Twente, want vanaf Almelo zijn er in die richting geen treinverbindingen. Om die reden is de hoofdas vanaf het station naar de Ootmarsumsestraat een hoofdader van het busvervoer. Aan de andere kant van het station lopen veel bussen naar het ziekenhuis. Deze hoofdas willen we versterken door extra in te zetten op doorstromingsmaatregelen voor de bus.



Op de hoofdas rijden bussen met hoge frequenties via de belangrijkste bestemmingen van de stad. De as biedt veel reizigers een aantrekkelijk alternatief, ook in de avonduren en in het weekend. Andere lijnen sluiten we op een slimme manier aan op de hoofdas om zo tot een dekkend netwerk te komen, dat iedereen bedient. We gaan werken met plushaltes/hubs waar ook aanvullende vormen van mobiliteit beschikbaar zijn.

Aansluiting van nieuwe woon- en werkgebieden

In het kader van de verstedelijkingsopgave is onderzoek nodig naar de optimale OV-bediening van nieuwe woon- en werklocaties. Deze locaties moeten al vanaf het begin – dus bij de oplevering van de eerste woningen – goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer, zodat mensen direct een goed alternatief hebben voor het gebruik van de auto.

Een nieuw station op de spoorlijn naar het noorden, ter hoogte van de ontwikkellocatie Aalanderveld, biedt kansen om zowel deze locatie te versterken als woonlocatie als voor de bereikbaarheid van het bestaande Bedrijvenpark Twente-Noord.

Daarnaast vormen ook de busverbindingen naar de (huidige en nog te ontwikkelen) bedrijventerreinen een aandachtspunt (zie hierna).



Samenwerking noodzakelijk

We willen samen met vervoerders, provincie, buurgemeenten en bedrijven zoeken naar oplossingen:

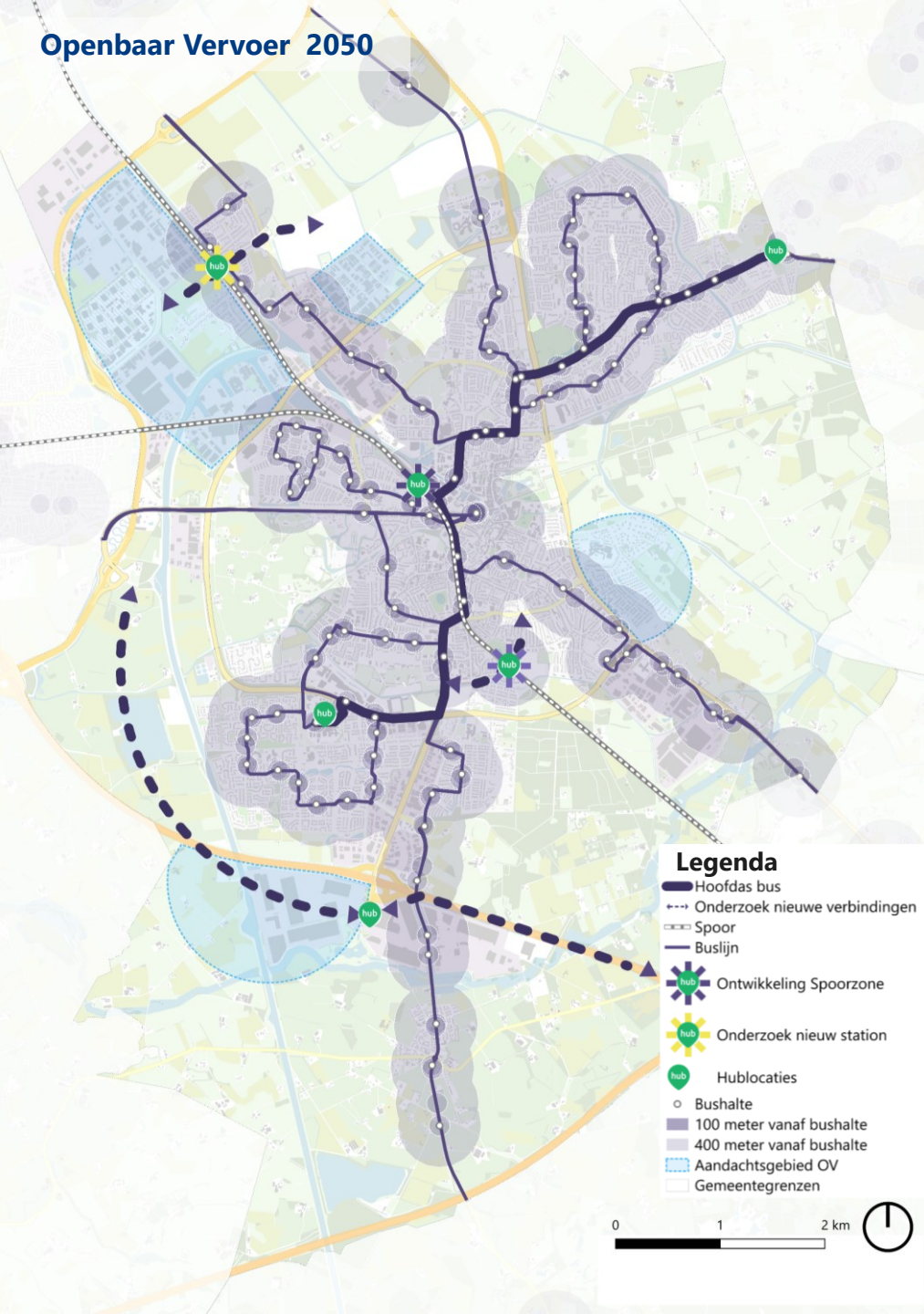
- De gemeente zorgt zelf voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer op het hoofdwegennet, om korte en betrouwbare reistijden te kunnen bieden.
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bieden nieuwe kansen voor beter busvervoer: openbaar vervoer is erbij gebaat als zowel (nieuwe) woon- als werkgebieden met elkaar verbonden worden. We kijken hierbij verder dan de gemeentegrenzen: ook elders in Twente zijn nog forse ambities voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die ook per bus bereikbaar moeten zijn.
- Waar dan nog steeds te weinig reizigers verwacht worden om standaard bussen in te zetten, verkennen we nieuwe vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld met kleinere voertuigen, of combinaties van openbaar vervoer met deelmobiliteit (OV-fietsen of andere deelfietsen). Op termijn zijn er mogelijkheden voor het ontwikkelen van een netwerk met zelfrijdende shuttles.

Bij dit alles geven we speciale aandacht aan toegankelijke haltes én routes naar haltes. Het laatste stukje lopen van of naar een halte mag geen belemmering vormen om met de bus te reizen.



Als eindbeeld (op langere termijn) hebben we een systeem voor ogen waarbij voor de verspreide vervoersstromen op grote bedrijventerreinen kleine, automatische voertuigen worden ingezet. Deze rijden vervolgens naar een hub waar voldoende vervoersvraag is voor grotere en frequent rijdende bussen naar stations en andere belangrijke bestemmingen in de regio. En bij de hub zijn ook andere vormen van vervoer beschikbaar zoals (deel)fietsen. En als het bedrijventerrein uitbreidt, kan bij de hub ook een deel van de parkeerbehoefte van het bedrijventerrein worden gerealiseerd.





Openbaar vervoer op verschillende schaalniveaus

Het landelijke openbaar vervoer sluit op de stations aan op lokale en regionale busverbindingen. Op de netwerkkaart hiernaast zijn behalve de hoofdas voor de bus ook de ontsluitende buslijnen in de stad opgenomen. Als we cirkels trekken rond de bestaande bushaltes, zien we dat er nog enkele gebieden zijn waar de bus niet komt. Door nieuwe ontwikkelingen te koppelen aan gebieden die nu nog matig met openbaar vervoer bereikbaar zijn, kunnen we de situatie daar ook verbeteren. Indien dit niet in te vullen is met regulier busvervoer, is vraagafhankelijk vervoer een optie.

De ruimtelijke ontwikkelingen in de stad bieden kansen om bestaande lijnen te intensiveren of beter aan te sluiten op de vraag. Het huidige netwerk gaat al lang mee, maar het is nu tijd voor een 'herijking': we zijn op zoek naar een verbetering van het huidige netwerk, dat beter aansluit op de gegroeide en nog groeiende stad. Dit gaan we doen in samenwerking met de Provincie Overijssel en de vervoerders. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- betere benutting van station Almelo De Riet voor relaties naar omliggende bedrijven, zoals Urenco, VDL en het stadion;
- een nieuw noordelijk tussenstation op de spoorlijn naar het noorden (Aalanderveld);
- nieuwe busverbindingen naar Aalanderveld en Bedrijvenpark Twente;
- een mogelijke tangentverbinding aan de westzijde van Amelo via Leemslagen en Businesspark XL

Op de kaart hiernaast is de 'hoofdas' voor het busvervoer in Almelo met een dikke lijn ingetekend. Op deze as is een goede doorstroming voor bussen extra belangrijk. Andere lijnen sluiten hierop aan. Aanvullend op het bestaande lijnennet zijn de ambities voor aanvullende busverbindingen via nieuwe woon- en werklocaties in beeld gebracht, alsmede voor een nieuw station en potentiële hublocaties (zie volgende paragraaf). Ten slotte zijn in blauw gebieden aangewezen die nu niet goed ontsloten zijn met openbaar vervoer en waar dus verbeteringen of alternatieven nodig zijn.

Openbaar vervoer voor iedereen

Niet iedereen heeft de keuze om gebruik te maken van auto, fiets of openbaar vervoer. Voor mensen die niet kunnen of mogen autorijden is het openbaar vervoer vaak de enige reële mogelijkheid om ergens te kunnen komen. Daarom is het belangrijk dat er overal een basisoniveau voor openbaar vervoer beschikbaar is.

Omdat we willen dat openbaar vervoer voor iedereen beschikbaar is, moet het ook betaalbaar blijven. Dat doen we op twee manieren:

1. De laatste jaren is het concept 'publieke mobiliteit' sterk in opkomst, wat moet leiden tot een betere integratie van (mede door overheden) georganiseerde vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, carpoolen etc. Publieke mobiliteit is meer dan vervoer: het stelt mensen in staat om volwaardig deel te nemen aan de samenleving – of het nu gaat om werk, onderwijs, zorg of sociale contacten. Met slimme reisapps als digitaal hulpmiddel en hubs die zorgen voor overstapgemak. Dit biedt kansen om:
 - reizigers uit het doelgroepenvervoer (af en toe of vaker) gebruik te laten maken van het openbaar vervoer (wat per kilometer veel goedkoper is);
 - OV-reizigers meer (vraagafhankelijke) vervoermogelijkheden te bieden;
 - deelvervoer structureel beter te organiseren.

2. De gemeente kan zelf ook financieel bijdragen aan openbaar vervoer voor mensen die dit zelf minder goed kunnen betalen. Zo biedt de gemeente Amersfoort mensen met een lager inkomen een gratis busabonnement. Een andere mogelijkheid is om korting op het openbaar vervoer te geven. De korting kan per doelgroep variëren. De mogelijkheden en effecten van deze maatregelen worden nader onderzocht.

Een ander aandachtspunt is de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Elke halte dient toegankelijk bereikbaar te zijn binnen een loopafstand van 5 tot 10 minuten. Wordt de reistijd te lang of is de route ontoegankelijk, dan is daarmee het hele openbaar vervoerssysteem niet toegankelijk.



5.4

MOBILITEITSHUBS ALS OVERSTAPPUNTEN

Om de groei van Almelo op een duurzame en bereikbare manier te faciliteren, zetten we in op de gefaseerde ontwikkeling van mobiliteitshubs op strategische locaties in en rond de stad. Deze hubs vormen overstappunten waar verschillende vervoerswijzen samenkomen: openbaar vervoer, deelmobiliteit (fiets, scooter, auto), parkeren en actieve mobiliteit (wandelen, fietsen). Voorzieningen zoals pakketkluizen, gemakswinkels of horeca maken de hubs nog aantrekkelijker.

Hubs kunnen extra kwaliteit bieden voor reizigers. P&R bij treinstations maken het openbaar vervoer extra 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) zijn geschikt voor bezoekers van het centrum van Almelo.

We onderscheiden vier typen hubs:

1. **Regionale hubs** nabij de regionale hoofdwegen zoals de A35/N36 en de N349, gericht op overstap van auto naar OV of fiets.
2. **Stadsrandhubs** nabij nieuwe woongebieden zoals Aalanderveld en Leemslagen, met P+R, deelmobiliteit en OV-aansluiting.
3. **Binnenstedelijke hubs** bij stations en centrumlocaties, met hoogwaardige fietsenstallingen, deelmobiliteit en OV-knooppunten.
4. **Buurthubs** verspreid over de stad waar deelfietsen en –scooters worden aangeboden.



De hubs worden integraal meegenomen in gebiedsontwikkelingen en ruimtelijke plannen. Zo wordt bij Aadorp de mogelijkheid verkend voor een OV-hub (in eerste instantie een hoogwaardige bushalte en als toekomstbeeld een extra treinstation). Deze optie willen we nader onderzoeken. Ook bij de lifestyle boulevard en het XL Businesspark liggen kansen voor multimodale overstappunten.

Naarmate de stad verder groeit en de ruimte in het centrum schaarser wordt, verwachten we dat de behoefte aan mobiliteitshubs groeit. Het wordt dan ook aantrekkelijker en soms ook sneller om over te stappen op OV of een (deel)fiets. We stellen daarom voor om de behoefte te volgen en de hubs in de loop van de tijd stapsgewijs uit te breiden met extra parkeerplaatsen en ook aanvullende voorzieningen, zoals een pakketpunt of een kiosk. Daarnaast zoeken we naar koppelkansen met parkeerbeleid, deelmobiliteit en de energietransitie (bijv. laadinfra).



Deelvervoer

Deelfietsen en -scooters voorzien in een behoefte en ze verminderen de noodzaak om de auto te gebruiken. In de praktijk leidt het parkeren van deze voertuigen echter vaak tot overlast. Door hiervoor speciale plekken aan te wijzen wordt deze overlast tegengegaan. Dit worden buurthubs genoemd.

Almelo streeft ook naar meer deelauto's in de stad. Toegankelijkheid tot deelauto's zorgt ervoor dat ook mensen die niet zelf een auto kunnen of willen bezitten, toch de mogelijkheid krijgen om een autorit te maken als dat nodig is. Ook het tweede-autobezit neemt hierdoor af, waardoor ook weer minder parkeerplaatsen nodig zijn. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van het centrum kunnen lagere parkeernormen toegepast worden indien voldoende deelauto's als alternatief worden aangeboden. Een voorwaarde hierbij is wel dat het parkeren wordt gereguleerd.



De weg naar een succesvolle stadsrandhub

Hubs aan de rand van de stad, moeten een aantrekkelijk alternatief vormen voor het parkeren in de binnenstad. Dat betekent ook dat de ontwikkeling van een 'stadsrandhub' samenhangt met de groei van het centrum en het parkeerbeleid in het centrum. In paragraaf 5.6 beschrijven we onze parkeerstrategie waarin maatwerk en flexibiliteit een belangrijke rol speelt. Ook flexibiliteit in tijd. De ontwikkeling van hubs groeit daarbij mee.

Een hub begint met het aanwijzen en stimuleren van het gebruik van een parkeervoorziening in de buurt van een bushalte met frequente buslijnen naar de binnenstad, maar kan in de loop der tijd uitgroeien tot een overstapknooppunt met een schaal waarbij ook ruimte is voor extra voorzieningen, zoals aantrekkelijke wachtruimtes, kleine winkels en horecavoorzieningen. De P&R Zuiderval in Enschede ontwikkelt zich in die richting en de P&R-locaties in Groningen zijn ook goede voorbeelden (hieronder P+R Hoogkerk).



5.5

AUTOVERKEER CONCENTREREN OP BELANGRIJKSTE HOOFDWEGEN

Almelo heeft een stevige groei-ambitie. Er worden nog diverse woonwijken en bedrijventerreinen ontwikkeld, zowel in de stad (met name in de omgeving van het station) als eromheen (Aalanderveld, Businesspark XL2). Deze groei heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad.

De auto krijgt daarom de ruimte waar dat op een goede en veilige manier kan, de fiets krijgt voorrang waar de auto een te grote impact heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Vlot en betrouwbaar rijden via de hoofdstructuur

Concreet betekent dit dat we het autoverkeer steeds meer gaan concentreren op de wegen die daar goed op ingericht zijn: we willen (doorgaand) autoverkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen om de stad leiden in plaats van door de stad. Ook binnen de stad leiden we het verkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen met vrijliggende fietspaden. Binnen de binnenring heeft langzaam verkeer prioriteit.

Het parkeren voor het centrum wordt zoveel mogelijk gebundeld op locaties die goed bereikbaar zijn vanaf de binnenring. Het centrum blijft hiermee bereikbaar voor bezoek met de auto. Met het concentreren van parkeerplaatsen zorgen we ook voor goede loop- en fietsverbindingen naar het hart van de stad. Parkeren op straat wordt in de binnenstad ondergeschikt aan de ruimtelijke kwaliteit. In de volgende paragraaf gaan we verder in op de 'parkeerstrategie'.



Maatregelen voor een veilige en robuuste autostructuur

Om het autoverkeer meer te concentreren op de hoofdwegen, zijn verschillende maatregelen nodig:

- Op de belangrijkste hoofdwegen (met vrijliggende fietspaden) moet het autoverkeer goed kunnen doorrijden. Om autoverkeer aan te moedigen om niet dwars door, maar zoveel mogelijk om de stad heen te rijden, moeten vooral de ringen rond Almelo goed functioneren: capaciteitsproblemen op de snelwegen A35 en N36 moeten opgelost worden en het verkeer op de singelring moet ook goed doorstromen. De binnenring krijgt een belangrijkere functie voor de verdeling van het verkeer naar het centrum (zie hierna).
- Een stapje lager in de hiërarchie zijn de wijkontsluitingswegen. Dit zijn meestal wegen zonder vrijliggende fietspaden, maar met fietsstroken langs de weg. Op deze wegen kan volgens nieuwe landelijke ontwerprichtlijnen de snelheid verlaagd worden naar 30 km/h (aangeduid als 'gebiedsontsluitingswegen 30' of GOW-30-wegen). Almelo sluit zich hierbij aan: in beginsel wordt de snelheid op wegen zonder vrijliggende fietspaden teruggebracht naar 30 km/h, behalve als dat nadelig is voor het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van hulpdiensten. Bij reconstructies van deze wegen is vaak maatwerk nodig. Voor elke weg wordt een afweging gemaakt gebaseerd op de huidige veiligheid, de functie voor OV en hulpdiensten, aanpassingsmogelijkheden van de weg, wensen van de wijkbewoners zelf en voorzieningen die aan de weg liggen, zoals scholen (zie kader hiernaast).

Alle overige straten zijn woonstraten: het zijn straten met gemengd verkeer (dus zonder fietsvoorzieningen). Deze straten hebben vooral een verblijfsfunctie, er spelen vaak kinderen. Hier moeten alleen auto's rijden met een bestemming in de wijk. In Almelo zijn nog veel van deze woonstraten waar formeel nog 50 km/h mag worden gereden (al kan dat in de meeste gevallen niet of nauwelijks). Hier maken we overal 30 km/h-zones van.

Ook landbouwverkeer meer via de ringstructuur

Om de overlast van groot landbouwverkeer op smalle wegen te beperken, willen we de grote landbouwvoertuigen ook meer concentreren op de ringwegen, mits zij qua snelheid 'mee kunnen komen' met het autoverkeer.

Schoolzones

De inrichting van de schoolomgeving moet uitnodigen om naar school te lopen of te fietsen. Want het halen en brengen van scholieren met de auto kan tot onveilige en overzichtelijke situaties leiden. Omdat jonge kinderen onder de meest kwetsbare verkeersdeelnemers vallen, is het belangrijk om schoolomgevingen verkeersveilig te maken. Daarom ligt hier extra nadruk op verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/h. Nieuwe scholen worden sowieso alleen in verkeersluwe 30 km/h-zones gerealiseerd. Met behulp van gedragsbeïnvloeding versterken we het positieve effect hiervan. Er kan al op korte termijn veel winst behaald worden met de inrichting van schoolzones. Dit gebeurt in overleg met de scholen zelf (maatwerk per school).





Het netwerk dat op de kaart hiernaast blauw is ingekleurd, is het netwerk van wegen waarop we het autoverkeer willen concentreren (uitgaande van het huidige wegennet). De geel en groen gekleurde wegen zijn de wijkontsluitingswegen die in veel gevallen wel van belang zijn als busroute, maar die geen functie hebben voor doorgaand autoverkeer. Ook binnen de binnenring willen we doorgaand verkeer tegengaan, zodat er voldoende ruimte overblijft voor bestemmingsverkeer naar het centrum. Alle niet ingekleurde wegen zijn woonstraten met vooral een verblijfsfunctie (en maximumsnelheid 30 km/h).

Regionale samenwerking

Net als bij het openbaar vervoer is ook voor de ontwikkeling van het autonetwerk regionale samenwerking nodig. Want om de stad zelf leefbaar en aantrekkelijk te houden, moet er voldoende capaciteit op de wegen om de stad heen zijn. Ook de andere Twentse steden hebben ruimtelijke ambities. En hun doelstellingen op het gebied van mobiliteit komen in grote lijnen overeen met die van Almelo. De mobiliteitsvisie biedt kansen om samen met andere partners tot overeenstemming te komen over regionale investeringen.



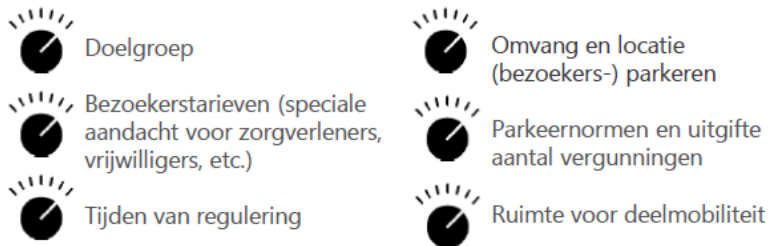
Om de verkeersveiligheid te verbeteren, hoort de weginrichting bij de maximumsnelheid en de functie van de weg te passen.

5.6

STRATEGIE PARKEREN: FLEXIBEL EN DIVERS

Parkeerbeleid is een middel om de beschikbare ruimte zo te verdelen dat dit de veiligheid, de leefomgeving en daarmee ook de sociale interactie verbetert. En met het aanbieden van slimme parkeerlocaties voor verschillende doelgroepen, kan ook het rijdende verkeer meer geleid worden naar de wegen die daar het meest geschikt voor zijn.

Elk gebied is anders en ook de beschikbare ruimte is verschillend. De invulling van parkeerregulering verschilt daarom per type gebied, doelgroep, bestaand of nieuw gebied en de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto. Voor parkeerregulering zijn er een aantal 'knoppen' waar we aan kunnen draaien waarmee we onderscheid kunnen maken tussen wijken:



De invulling van het parkeerbeleid is dus maatwerk, wat na de vaststelling van deze visie en het mobiliteitsplan verder uitgewerkt moet worden. We geven hierna aan welke doelen we met het parkeerbeleid nastreven en hoe we invulling willen geven aan het begrip 'maatwerk'.

Waarom parkeerregulering?

- In de eerste plaats moet parkeerregulering bijdragen aan een aantrekkelijke openbare ruimte. Naarmate de stad verder groeit, is er ook meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad nodig. En in woonwijken kan meer ruimte voor bijvoorbeeld groen of spelen ontstaan.
- Parkeerbeleid draagt er aan bij dat er voor bewoners en bezoekers van winkels voldoende parkeermogelijkheden aanwezig blijven. In woonwijken blijft de ruimte gereserveerd voor de bewoners en hun eigen bezoek.
- Parkeerbeleid beperkt verkeersoverlast en zoekverkeer. Het is voor iedereen duidelijk waar men kan parkeren, dus is zoekverkeer niet nodig. En de veiligheid verbetert doordat mensen niet op verkeerde plekken parkeren.

In essentie biedt parkeerregulering dus een veelzijdige aanpak om de leefbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid in steden te bevorderen.

Parkeerregulering groeit mee met de stad

De afgelopen jaren was parkeren in enkele centrumgarages op bepaalde tijden de eerste twee uur gratis. Dat is ook een vorm van regulering, want hierdoor blijven deze plekken beschikbaar voor kortparkerende bezoekers. Ook in de komende jaren investeert Almelo in gratis auto- en fietsparkeren (zie Collegeprogramma 2026-2030). Op langere termijn, als de stad verder groeit, wordt de ruimte schaarser en kan extra regulering nodig worden. Daarbij is maatwerk het devies (zie hierna).



Principes voor maatwerk

Bij de verdere invulling van het parkeerbeleid zijn verschillende vormen van maatwerk mogelijk:

- *Maatwerk per gebied*: waar de ruimte schaarser is, zijn wat meer regels en misschien hogere tarieven nodig dan in gebieden met meer ruimte. En parkeren bij winkelcentra verschilt van parkeren op bedrijventerreinen en in woongebieden.
- *Aanbod van vergunningen*: er zijn parkeervergunningen voor verschillende doelgroepen: voor bewoners en bedrijven, maar ook voor meer specifieke doelgroepen zoals zorgverleners en deelauto's. We verdelen de vergunningen zo dat deze optimaal in dienst staan van de bewoners en voorzieningen in de stad.
- *Variatie in prijzen voor parkeervergunningen*: de eerste vergunning voor bewoners mag geen financiële beperking vormen voor het bezit en gebruik van een auto, maar een tweede vergunning kan in gebieden met weinig ruimte duurder zijn om de beschikbare ruimte eerlijk te verdelen.
- *Onderscheid tussen bestaande en nieuwe bewoners*: als in een wijk niet genoeg parkeerplaatsen zijn, kan het aantal uit te geven parkeervergunningen worden beperkt tot bijvoorbeeld twee of zelfs één per huishouden. Maar deze beperkingen gelden dan alleen voor nieuwe bewoners. Zo komt niemand voor vervelende verrassingen te staan.
- *Flexibiliteit in tijd*: niet alles hoeft tegelijkertijd. De stad groeit geleidelijk en de daarmee gepaard gaande uitdaging om de ruimte goed te verdelen ook. Parkeerregulering breiden we alleen uit als het nodig is.
- *Maatwerk in de besteding van middelen*: het is geen doel om extra inkomsten te genereren uit parkeerbeleid. Eventuele extra inkomsten kunnen dus ten goede komen aan andere onderdelen uit dit plan, zoals goedkoper openbaar vervoer.

Mogelijke stappen in de tijd

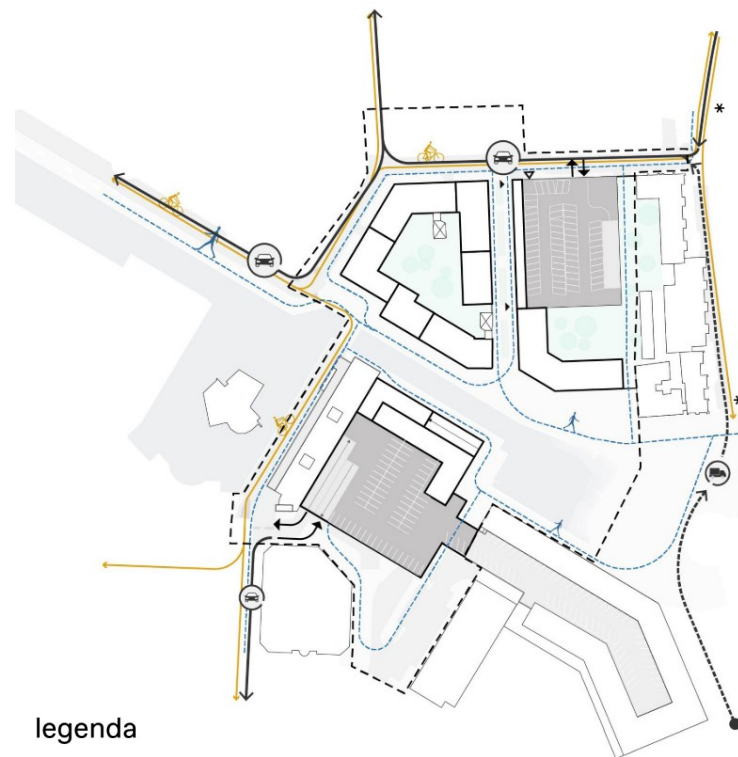
Als eerste stap kan op termijn de parkeerregulering in en rond het centrum worden aangepast, om ervoor te zorgen dat er ondanks de groei van de stad voldoende ruimte blijft voor verblijven, voetgangers en fietsers. En door slim om te gaan met verschillende tarieven, stimuleren we bezoekers die met de auto komen, om gebruik te maken van parkeergarages of om wat verder van het centrum te parkeren. Maar natuurlijk niet in de omliggende woonwijken: die worden juist beschermd tegen 'gebiedsvreemd parkeren'. Als dit lukt, kan het aantal parkeerplaatsen op straat wat worden teruggebracht, zodat de stad nog aantrekkelijker wordt om er te verblijven.

Vervolgens werken we aan aantrekkelijke parkeeralternatieven op wat grotere afstand van het centrum: zogenaamde hubs (zie ook paragraaf 5.3). Dit biedt de mogelijkheid om goedkoop te parkeren buiten het centrum en vervolgens verder met de bus naar het centrum te rijden. Ook voor langparkerende werkers vormen deze hubs een goed alternatief. Alle informatie over waar je kunt parkeren en hoeveel parkeerplaatsen er nog vrij zijn, zal in de toekomst steeds vaker 'in car' (via navigatiesystemen in de auto) beschikbaar komen. Daarmee kunnen automobilisten een bewuste keuze maken tussen de verschillende alternatieven.

Uiteindelijk werken we toe naar een systeem waarbij parkeren van bezoekers zo veel mogelijk gebeurt in goed bereikbare parkeergarages die eenvoudig bereikbaar zijn vanaf de binnenring, zodat winkel- en woonstraten zo aantrekkelijk mogelijk ingericht kunnen worden. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de Stadskade.



De Stadskade wordt de nieuwe culturele hotspot van Almelo met ruimte voor vergroenen, verblijven en verbinden. Voetgangers hebben alle ruimte, parkeren vindt plaats in een nieuwe parkeervoorziening voor zowel bewoners en bezoekers. Hier is niet alleen ruimte voor privé-auto's, maar ook voor fietsen en scooters, deelauto's en pakketdiensten.



legenda

-  fietsroutes
-  wandelroutes
-  auto's
-  zwaar transport
-  parkeer hub entrees auto's
-  parkeer hub entrees fietsers
-  parkeer hub entrees voetgangers

*Beelden uit
Stedenbouwkundig plan
Stadskade Almelo*

5.7

GEDRAGSBEÏNVLOEDING

De gemeente kan ervoor zorgen dat de infrastructuur op orde is. Daarnaast speelt ook het gedrag van weggebruikers een belangrijke rol in het beperken van hinder en het vergroten van de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld door snelheid te matigen en geluidsoverlast te voorkomen). Met gerichte voorlichting en educatie stimuleren we veilig en prettig verkeersgedrag. Daarbij sluiten we aan bij landelijke en provinciale initiatieven.

Van '8 tot 80 jaar' zelfstandig op pad

Voor iedere inwoner van Almelo, van jong tot oud, is het van belang dat zij zelfstandig en veilig door de openbare ruimte kunnen bewegen, of het nu onderweg naar school, naar werk, naar sport of naar de supermarkt is.

Voor educatie richten we ons onder andere op kwetsbare doelgroepen, zoals ouderen en kinderen. Dit doen we om ervoor te zorgen dat ook zij veilig deel kunnen nemen aan het complexer wordende verkeer, bijvoorbeeld door het organiseren van fietslessen.

Tegelijkertijd stimuleren we actieve mobiliteit door gerichte acties en communicatiecampagnes om mensen te 'verleiden' om anders te reizen. De ervaring leert dat dergelijke campagnes het meeste effect hebben als ze gecombineerd worden met andere, zichtbare veranderingen op straat, zoals nieuwe fietsparkeerplaatsen of een verbeterde of nieuwe verbinding voor langzaam verkeer.



Een ANWB verkeersplein op een schoolplein

Werkgeversaanpak

Werkgevers hebben ook een belangrijke rol in het stimuleren van duurzamer reisgedrag van hun werknemers. Ze kunnen met gericht mobiliteitsbeleid de keuze voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit aantrekkelijker maken.

Concreet kunnen werkgevers dit onder andere doen door:

- *Arbeidsvoorwaarden en vergoedingen aan te passen*
Bijvoorbeeld met een OV-vergoeding/NS-Business Card, een fietsplan (leasefiets of aanschafregeling) en een passende thuiswerk- en reiskostenregeling die duurzame keuzes ondersteunt.



- *Duurzame reiskeuzes te stimuleren en te belonen*
Denk aan beloningsprogramma's voor fiets- en OV-kilometers, of het vergoeden van ketenreizen (overstap fiets op OV) en deelmobiliteit voor het laatste stuk.
- *Goede faciliteiten op de werklocatie te bieden*
Zoals voldoende en veilige fietsstallingen, douches/kleedruimtes, laadpunten voor e-bikes, en gerichte maatregelen voor parkeerbeheer (bijv. prioriteit voor carpoolers).
- *Flexibiliteit in werktijden en werkvormen te vergroten*
Met flexibele begin- en eindtijden en (gedeeltelijk) thuiswerken kunnen spitsreizen worden verminderd.
- *Mobiliteitsmanagement structureel te organiseren*
Bijvoorbeeld via een mobiliteitsmakelaar, reisgedragscampagnes en het monitoren van resultaten.

De gemeente ziet werkgevers hierbij als belangrijke partners en faciliteert samenwerking waar mogelijk. Bijvoorbeeld door het verbinden van partijen (bedrijventerreinen, onderwijs, zorg) en het aansluiten bij regionale of landelijke programma's voor mobiliteitsmanagement, zoals Overijssel Onderweg.



Minder, ander, schoner vervoer
Overijssel Onderweg!

Handhaving

Tot slot is handhaving een belangrijk onderdeel om weggebruikers te confronteren met de geldende regels. Daarbij zijn we afhankelijk van de inzet van de politie en de BOA's. Parkeren en verkeer vormen een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in Almelo. Toezicht en handhaving dragen bij aan het naleven van parkeer- en verkeersregels en aan een ordelijk gebruik van de openbare ruimte, met name in het centrum en andere drukke gebieden.

De wijze waarop parkeer- en verkeerstoezicht wordt uitgevoerd is onderhevig aan technologische en organisatorische ontwikkelingen. Digitalisering en automatisering kunnen bijdragen aan efficiënter toezicht en vragen om een herijking van taken en rollen binnen het werkveld van de BOA's. Deze ontwikkelingen maken het mogelijk om BOA-capaciteit gericht in te zetten op toezicht, handhaving en aanwezigheid in de openbare ruimte, waarbij de focus blijft liggen op leefbaarheid, veiligheid en dienstverlening aan inwoners en ondernemers. (zie: bestuurlijke visie op BOA's in Almelo, 2026)



5.8

INNOVATIES ALS HULPMIDDEL OM DOELEN TE BEREIKEN

In paragraaf 3.5 zijn enkele trends genoemd waardoor de 'wereld van mobiliteit' in de toekomst zal veranderen. Almelo gebruikt nieuwe innovaties of stimuleert het gebruik ervan door andere partijen. Dit is geen doel op zich, maar draagt bij aan de hoofddoelstellingen van deze mobiliteitsvisie. In deze paragraaf geven we hier enkele concrete voorbeelden van.

Transitie naar elektrisch vervoer

De transitie naar meer elektrisch vervoer is onontkoombaar, want de voorraad aan fossiele brandstoffen is eindig. Daarnaast zorgt het voor verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee voor een gezonder leefklimaat. De gemeente stimuleert het gebruik van elektrische voertuigen en zorgt voor voldoende locaties waar openbare laadmogelijkheden kunnen worden gemaakt.

Een knelpunt in de transitie naar elektrisch vervoer is de zogenaamde 'netcongestie': wanneer op één moment veel elektriciteit wordt gevraagd, kan er een te lage spanning ontstaan. Sommige nieuwe elektrische auto's kunnen op dergelijke momenten stroom uit de accu's teruggeven aan het elektriciteitsnet (bidirectioneel laden). Verder kunnen prijsprikkels ervoor zorgen dat mensen hun voertuigen opladen op momenten dat er veel stroom beschikbaar is.



Zelfrijdende auto's

De ontwikkeling van (deels) autonoom rijdende auto's staat nog aan het begin. De verwachting is dat deze ontwikkeling langzaam doorzet, maar vooral op hoofdwegen en niet op wegen met gemengd verkeer. Op hoofdwegen neemt de capaciteit toe door zelfrijdende auto's omdat deze sneller kunnen reageren op andere auto's. Dit ondersteunt onze visie om meer autoverkeer te concentreren op de hoofdwegen om de stad heen.



Slimme distributie

In overleg met de transportsector zoeken we naar mogelijkheden om distributieverkeer schoner en efficiënter te maken.

Grote goederenstromen over water

In Almelo kunnen grote vervoerstromen ook over het water vervoerd worden. Dit past bij de economische positionering van Almelo als hot spot voor de high tech industrie, waar we bedenken én maken. De haven is onderdeel van een corridor tussen IJssel, Rotterdam en Europese netwerken (de North Sea–Baltic en Rhine–Alpine corridors). In samenwerking met het Havenbedrijf Twente werken we aan optimale betrouwbaarheid, benutting en waar nodig uitbreiding van kadecapaciteit, internationale profilering en aansluiting op defensieve en geopolitieke logistiek.

Kleine goederenstromen in compacte vervoermiddelen

Voor de distributie in de binnensteden zijn juist compacte elektrische voertuigen handiger. Bij een compact logistiek centrum aan de rand van het stadscentrum kunnen pakketten overgeladen worden op duurzame vervoermiddelen zoals elektrische bakfietsen, cargobikes of kleine elektrische voertuigen. Tot slot wordt steeds meer gebruikgemaakt van pakketkluizen om het grote aantal busjes in woonstraten te beperken (24 uur per dag te gebruiken zijn, eventueel ook voor retourzendingen).

Dynamisch verkeersmanagement

We gaan meer inzetten op dynamisch verkeersmanagement om capaciteit van de infrastructuur optimaal te benutten en langzaam verkeer en openbaar vervoer meer ruimte te geven bij verkeersregelingen. We zijn hier als gemeente al heel ver in en willen onze rol als koploper op dit gebied behouden.

Met behulp van ‘slimme verkeerslichten’ (elektronische verkeersregelininstallaties of i-VRI’s) kunnen we het verkeer op de weg steeds efficiënter en veiliger regelen. Dergelijke i-VRI’s zijn gekoppeld aan centrale systemen en kunnen communiceren met andere verkeersinstallaties, voertuigen, en verkeersdeelnemers.

Zo kunnen de groentijden bij verkeerslichten beter aangepast worden aan de actuele verkeersdrukke en kunnen specifieke verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten, sneller groen licht krijgen. Door de toepassing van deze moderne verkeerslichten worden onnodige wachttijden voorkomen, wat ook weer zorgt voor minder brandstofverbruik en uitstoot.

Slimme wegmarkering en verlichting

Op speciale plaatsen die vragen om extra attentie van weggebruikers kan LED-verlichting worden toegepast die zich aanpast aan bijvoorbeeld verkeersdrukke of weersomstandigheden. Hierbij kan eventueel ook een koppeling gemaakt worden met de informatie met het dynamische verkeersmanagement. Het belangrijkste doel hiervan is om de verkeersveiligheid te verhogen.



VERVOLG

6



6.1

VAN MOBILITEITSVISIE NAAR MOBILITEITSPLAN

In deze visie komen de hoofdlijnen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid bij elkaar. De visie geeft aan dat er duidelijke keuzes nodig zijn om veilige en gezond te kunnen groeien en de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden. Na de besluitvorming over deze visie, willen we in het mobiliteitsplan de visie verder uitwerken in concrete acties en projecten. De kwaliteitseisen voor de verschillende netwerken worden dan concreter gemaakt. Op basis daarvan komen voorstellen voor maatregelen naar voren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een fietstunnel op een locatie waar een hoofdfietsroute een belangrijke autoroute kruist. En ook de maatregelen uit het Collegeprogramma 2026-2030 krijgen hierin een plek. In dit programma is een paragraaf over mobiliteit & bereikbaarheid opgenomen en zijn financiële middelen gereserveerd voor gratis auto- en fietsparkeren om de binnenstad aantrekkelijk te houden.

Naast concrete maatregelen kunnen ook onderzoeksprojecten worden benoemd. Want soms is nader onderzoek of een meer specifieke uitwerking nodig om te komen tot een goed onderbouwde keuze voor maatregelen.



Uitwerking op verschillende schaalniveaus

Soms kan de uitwerking van het beste plaatsvinden als onderdeel van een breder plan, in andere gevallen is een thematische verkeerskundige uitwerking het best op zijn plaats. We maken onderscheid tussen:

- **Integrale plannen voor een deel van de stad**, bijvoorbeeld een verkeerscirculatieplan voor het centrum van Almelo of een Mobiliteitsprogramma van Eisen voor een nieuwbouwlocatie.
- **Stadsbrede thematische plannen**, bijvoorbeeld een actualisering van het parkeerbeleid voor de hele stad of de aanpak van hubs en deelmobiliteit.
- **Sleutelprojecten**: mobiliteitsprojecten die al in voorbereiding zijn of de aanpak van ontbrekende schakels in één van de mobiliteitsnetwerken van Almelo, bijvoorbeeld een ontwerp van een hoofdfietsroute naar Aalanderveld of een verkenning van de doorstroming op de ring Almelo.

In het Mobiliteitsplan worden alle voorgenomen maatregelen en projecten bij elkaar gezet. Daarbij wordt ook een prioritering gemaakt van projecten (voor korte, middellange en langere termijn) en een inschatting van de benodigde investering opgenomen.



BIJLAGE

Enquête resultaten

B1



OVERZICHT ENQUÊTERESULTATEN

Wie vulde de online vragenlijst in?



620 respondenten



65%

Inwoners



7%

Ondernemers



22%

Werknemers



1%

Scholieren



5%

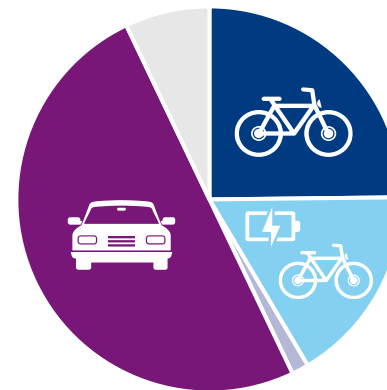
Bezoekers

Leeftijd



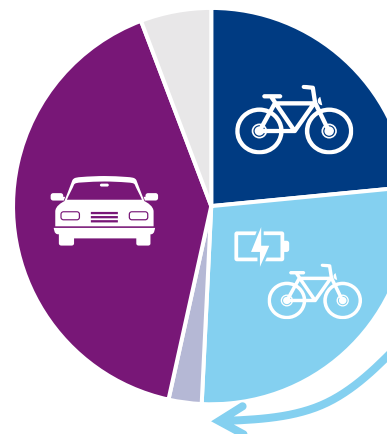
- Jonger dan 16
- 16-25 jaar
- 26-35 jaar
- 36-45 jaar
- 46-55 jaar
- 56-65 jaar
- 66-75 jaar
- Ouder dan 75 jaar

Ik maak dagelijks het meest gebruik van:



- De fiets
- De elektrische fiets
- Het openbaar vervoer
- De auto
- Overig

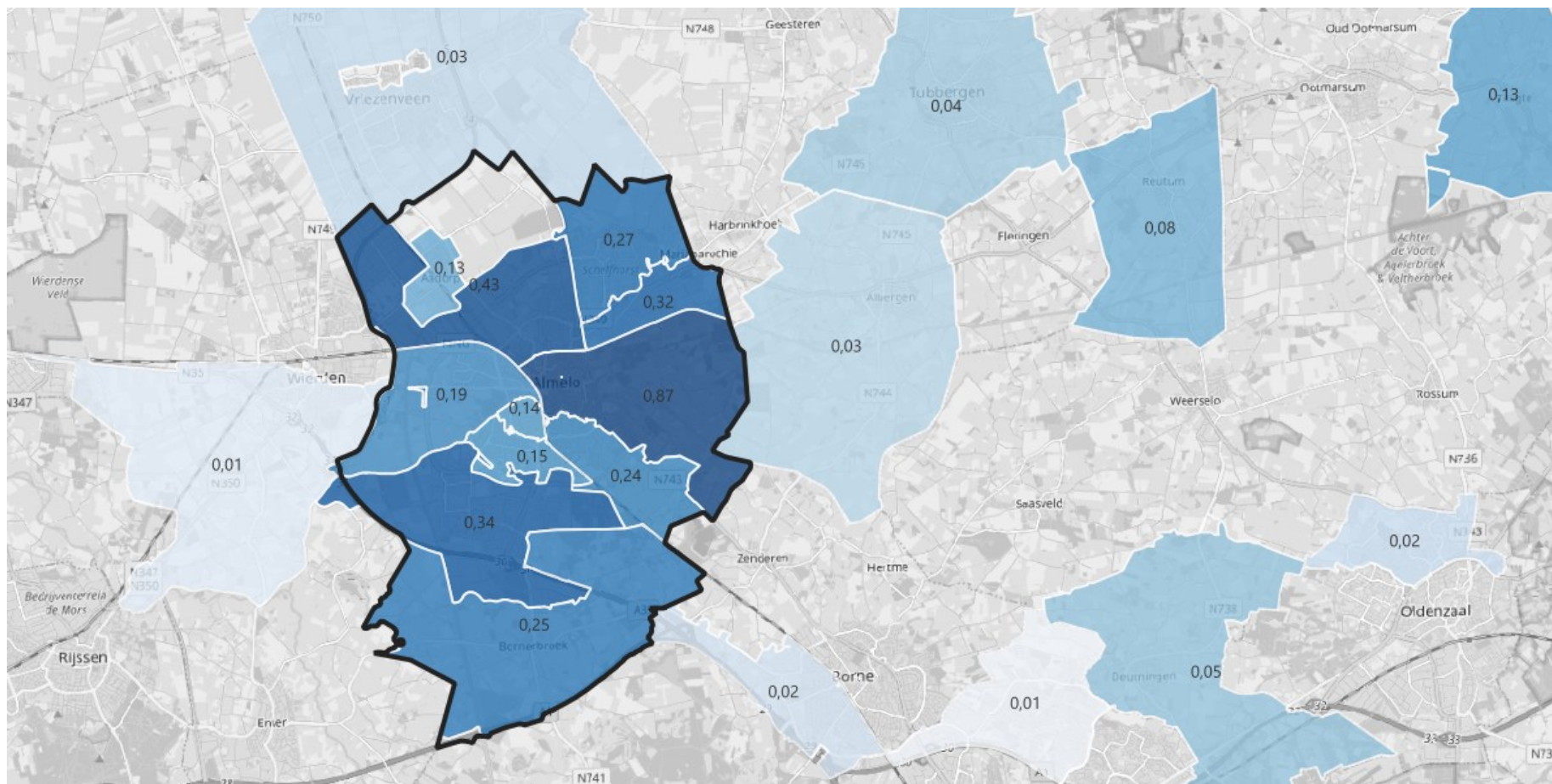
Ik verwacht over 10 jaar dagelijks het meest gebruik te maken van:



- De fiets
- De elektrische fiets
- Het openbaar vervoer
- De auto
- Overig
 - Combinatie van vervoerswijzen;
 - Te voet;
 - Rollator;
 - Scootmobiel.



WIE VULDE DE ENQUÊTE IN?



Aantal reacties t.o.v. aantal inwoners



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

