Actualisatie Mobiliteitsvisie

‘Mobiliteit; is de motor voor sociaal, maatschappelijk en economisch leven’

Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente Borne!

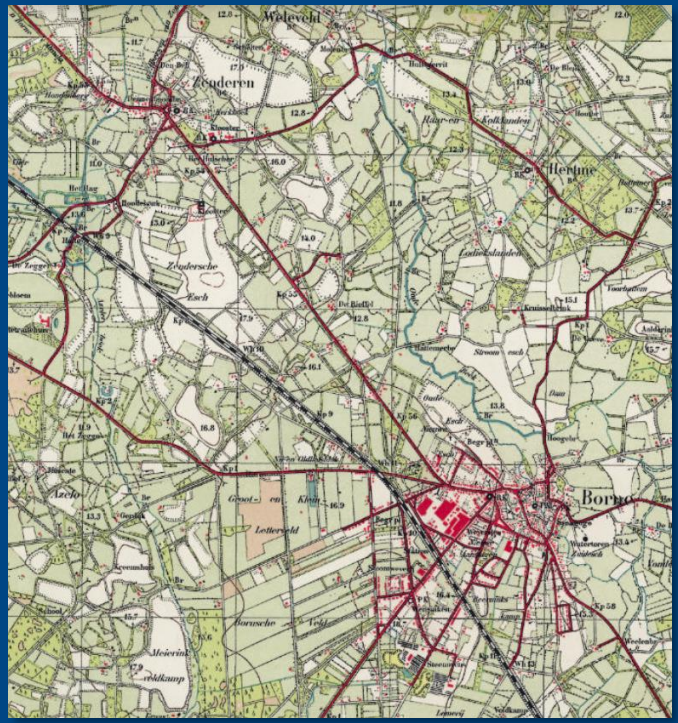


10 januari 2023

GEMEENTE BORNE

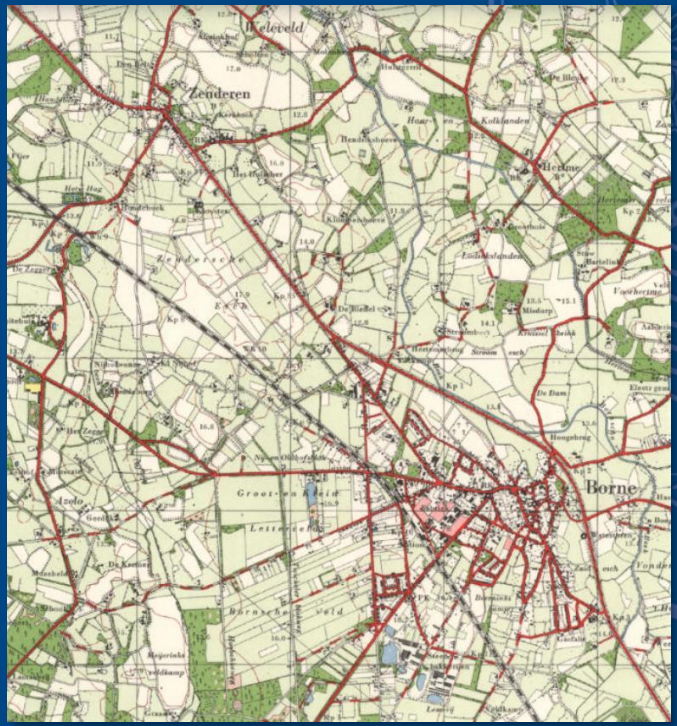
(bron: www.topotijdreis.nl)

Ontwikkelingen in gemeente Borne



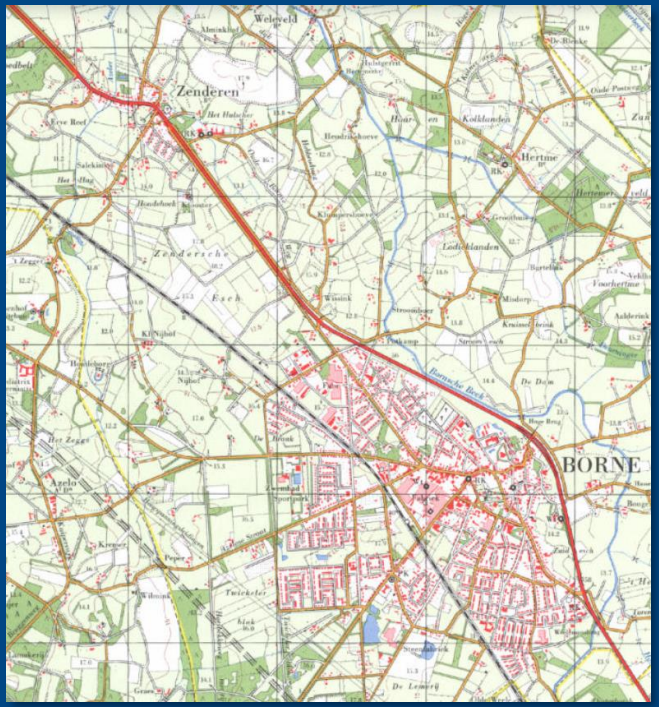
Borne in 1940

Borne in 1960



(bron: www.topotijdreis.nl)

Ontwikkelingen in gemeente Borne



Borne in 1980

Borne in 2020



Kansen voor Borne

- Aanleg Vloedbeltverbinding
- Huidige N743 andere functie
- Klimaat adaptief inrichten
- Gezonde mobiliteit stimuleren
- Verplaatsingsgedrag veranderen



Mobiliteitsvisie Borne

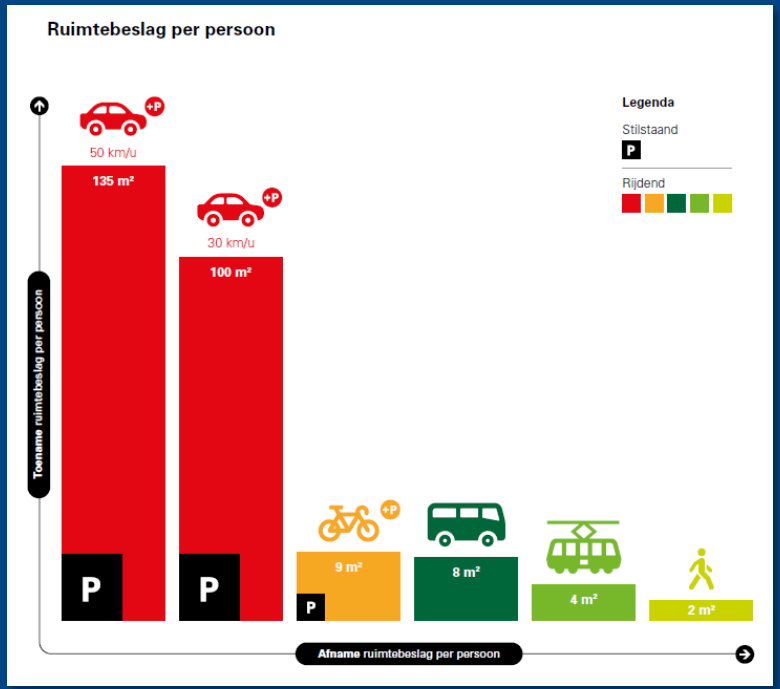
- Mobiliteit; is de motor voor sociaal, maatschappelijk en economisch leven.
- In Borne streven naar een leefbare, schone, gezonde, veilige, klimaat adaptieve openbare inrichting waar de mens centraal staat.
- Er is een directe relatie tussen ons welzijn, de manier waarop we onze gemeente vormgeven en de manier waarop we ons in Borne verplaatsen.
- We groeien door aanleg van woningen in o.a. de Bornsche Maten en bedrijven in de Veldkamp.
- We willen vooruitstrevend zijn en de kwaliteit van Borne versterken. In deze mobiliteitsvisie zijn de 15 uitgangspunten daarin belangrijk om dit te realiseren.
- Zo krijgen we een openbare inrichting waar gezonde mobiliteit, groen, water en klimaatadaptatie een belangrijke plek krijgen.

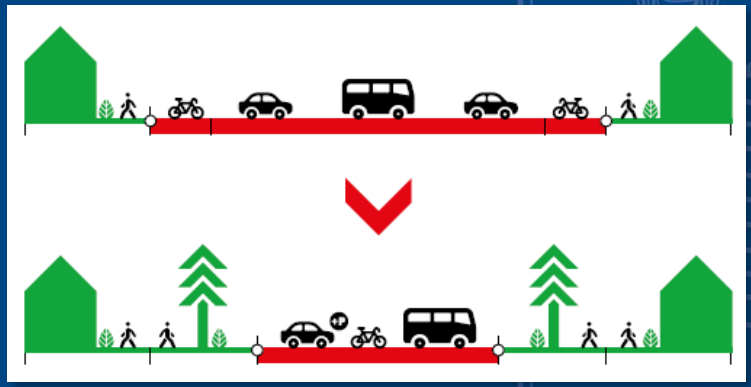
Mobiliteitsvisie Borne

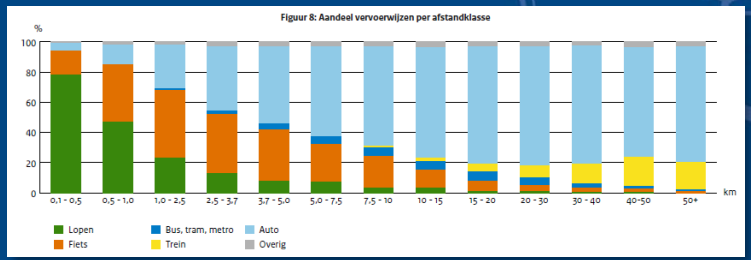
- Meer openbare ruimte door in te zetten op STOMP-principe en de drie V's.

(Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MAAS en Prive auto)

(Verminderen, Veranderen en Verschonen)







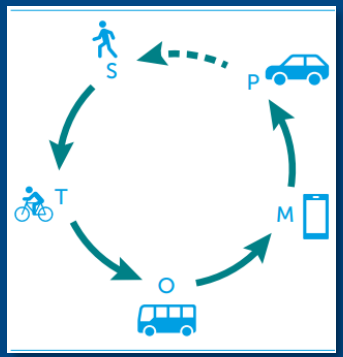
15 Uitgangspunten

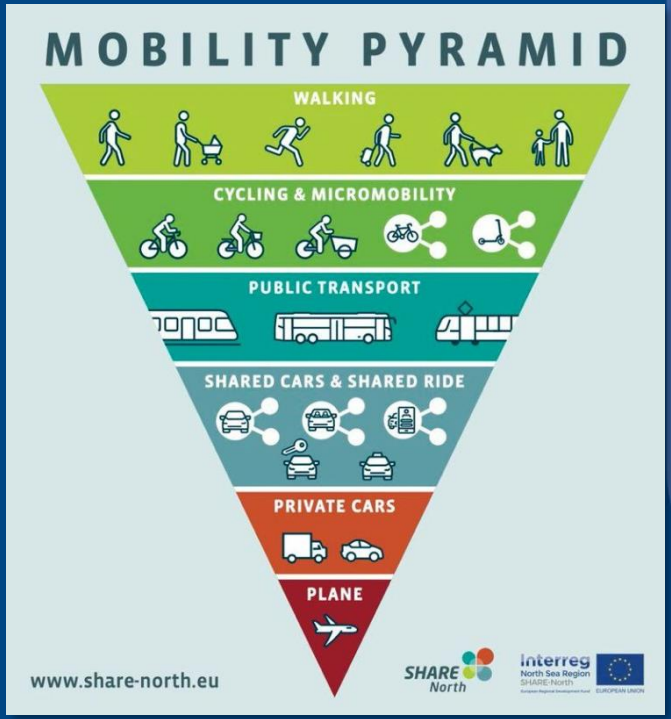
1. In te zetten op het STOMP principe: Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, MAAS (Mobility As A Service) en Privé auto;
2. In te zetten op de 3 V's: Verminderen, verschuiven en verschonen;
3. Een fijnmazig en toegankelijk voetgangersnetwerk te realiseren welke mensen verleidt om te gaan lopen;
4. Een fijnmazig en toegankelijk fietsnetwerk te realiseren welke mensen verleidt om te gaan fietsen;
5. De F35 de drager van ons fietsnetwerk te maken en deze uit te breiden naar Almelo;
6. Meer wegen te transformeren naar fietsstraten waar auto's te gast zijn;
7. Actief deel te nemen aan de regionale overleggen, maar de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer (trein, bus en buurtbus) bij de provincie Overijssel te laten;
8. Om HUB's (overstappunt, 'spaak') te realiseren bij o.a. het station, in wijken en de dorpen Zenderen en Hertme;
9. De elektrificatie van het wagenpark te stimuleren;
10. MAAS (Mobility As A Service) te ontwikkelen, waaronder de deelmobiliteit op te pakken in regionaal verband;
11. Bij Smart Mobility en het gebruik van Big Data constant de balans te zoeken tussen betere mobiliteit en de privacy impact; voorkomende gevallen worden voorgelegd aan de gemeenteraad;
12. Meerdere scenario's voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743, uit te werken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;
13. Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;
14. Het lang parkeren van bezoekers auto's buiten het centrum te faciliteren;
15. Geen betaald parkeren in te voeren.

Uitgangspunt 1

In te zetten op het **STOMP-principe**: **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaarvervoer, **M**AAS (Mobility As A Service) en **P**rivé auto;

Netwerken:
- Voetgangers
- Fiets
- Openbaarvervoer
- MAAS met HUB's
- Privé auto





Uitgangspunt 2

In te zetten op de **3 V's**: **V**erminderen, **v**erschuiven en **v**erschonen;

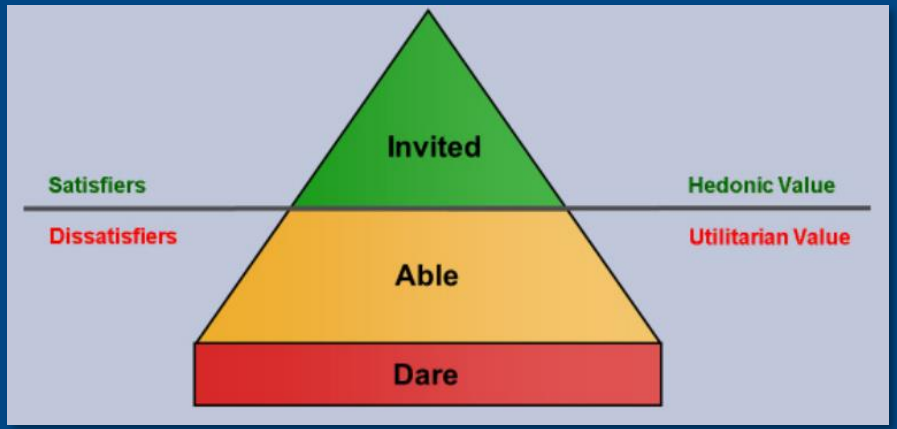


Meer bewustwording verplaatsingsgedrag en nieuwe ontwikkelingen

Uitgangspunt 3

Een fijnmazig en toegankelijk **voetgangersnetwerk** te realiseren welke mensen verleidt om te gaan lopen;

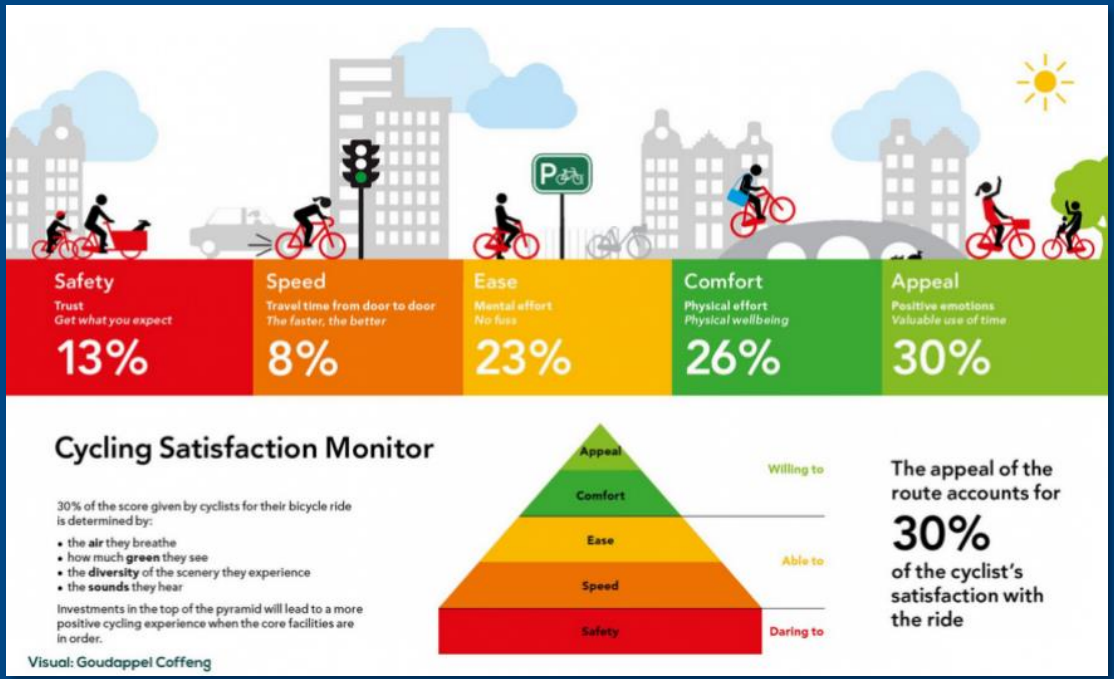
- Brede trottoirs
- Directe verbindingen
- Meer verbindingen
- Inclusiviteit



Van durven, kunnen naar uitnodigen!

Uitgangspunt 4

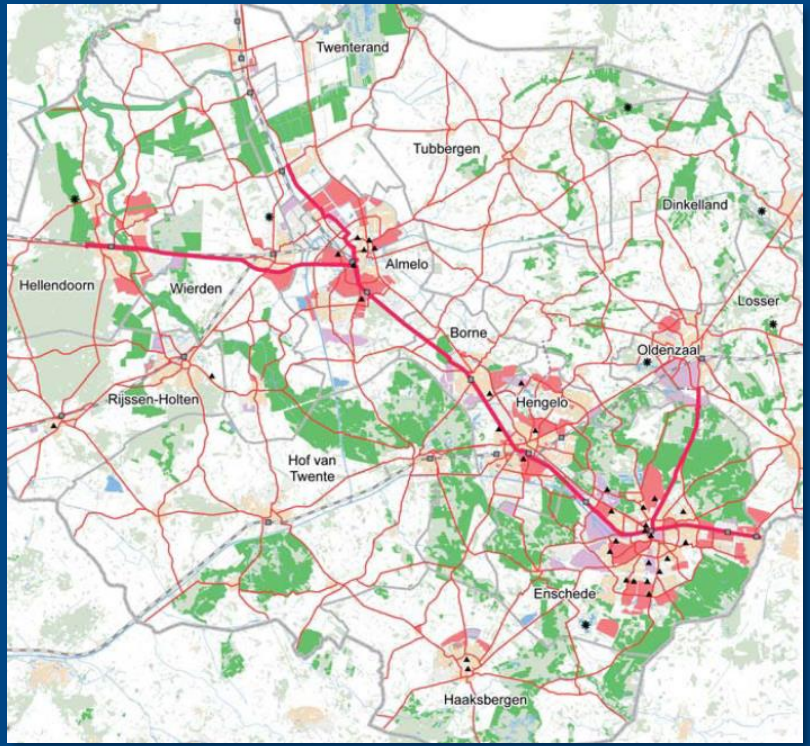
Een fijnmazig en toegankelijk **fietsnetwerk** te realiseren welke mensen verleidt om te gaan fietsen;



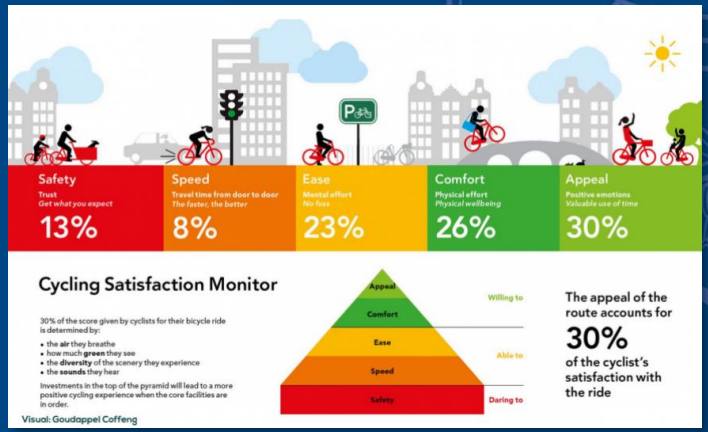
Van durven, kunnen naar uitnodigen! (aantrekkingskracht)

Uitgangspunt 5

De **F35** de drager van ons fietsnetwerk te maken en deze uit te breiden naar Almelo;



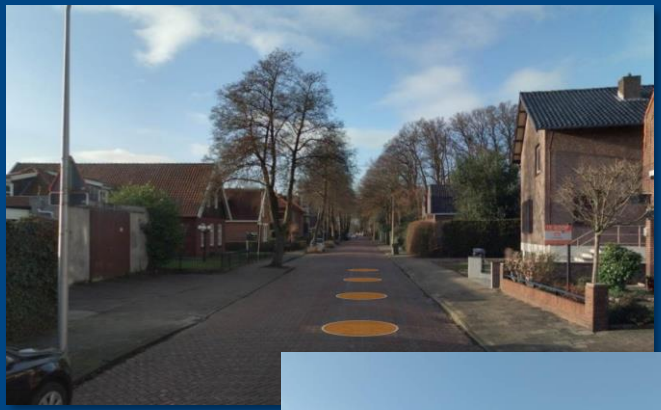




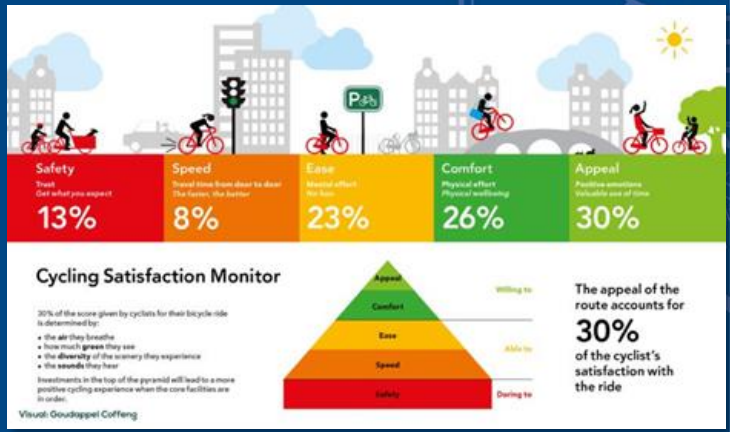
Uitgangspunt 6

Meer wegen te transformeren naar **fietsstraten** waar auto's te gast zijn;

(2/3 fietsaandeel-1/3 autoaandeel-stimuleren)







Uitgangspunt 7

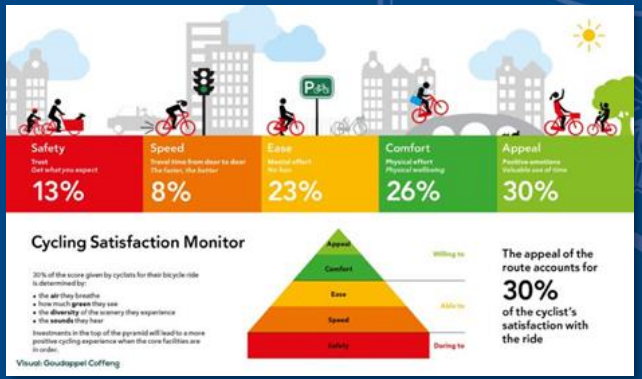
Actief deel te nemen aan de regionale overleggen, maar de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer (trein, bus en buurtbus) bij de provincie Overijssel te laten;

Vuistregels

- effect bereikbaarheid: 0,3-0,6% spitsmijdingen op een corridor per 10% verbetering van de deur-tot-deur OV-reistijd op die corridor
- effect duurzaamheid: reductie van 3,7 kg CO_2 per spitsmijding
- kosten: sterk afhankelijk van concrete toepassing

ervaar het OV .nl

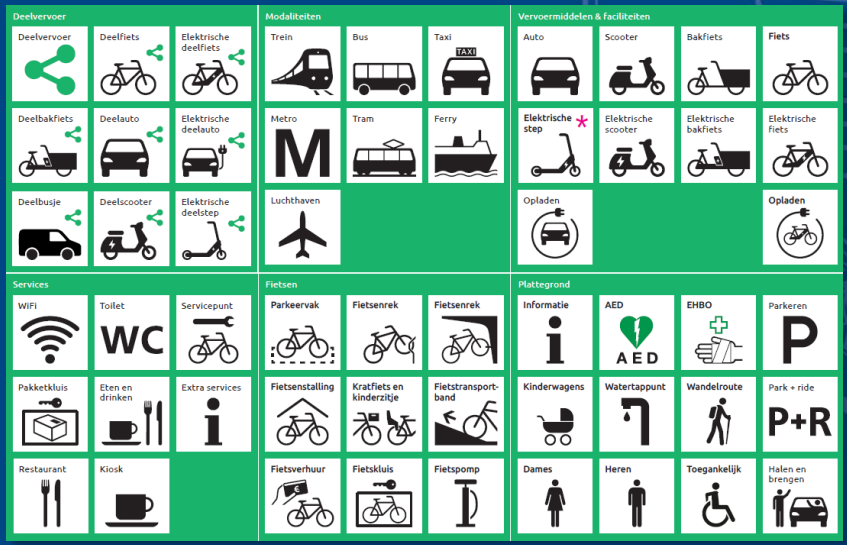
OV-ambassadeur



Uitgangspunt 8

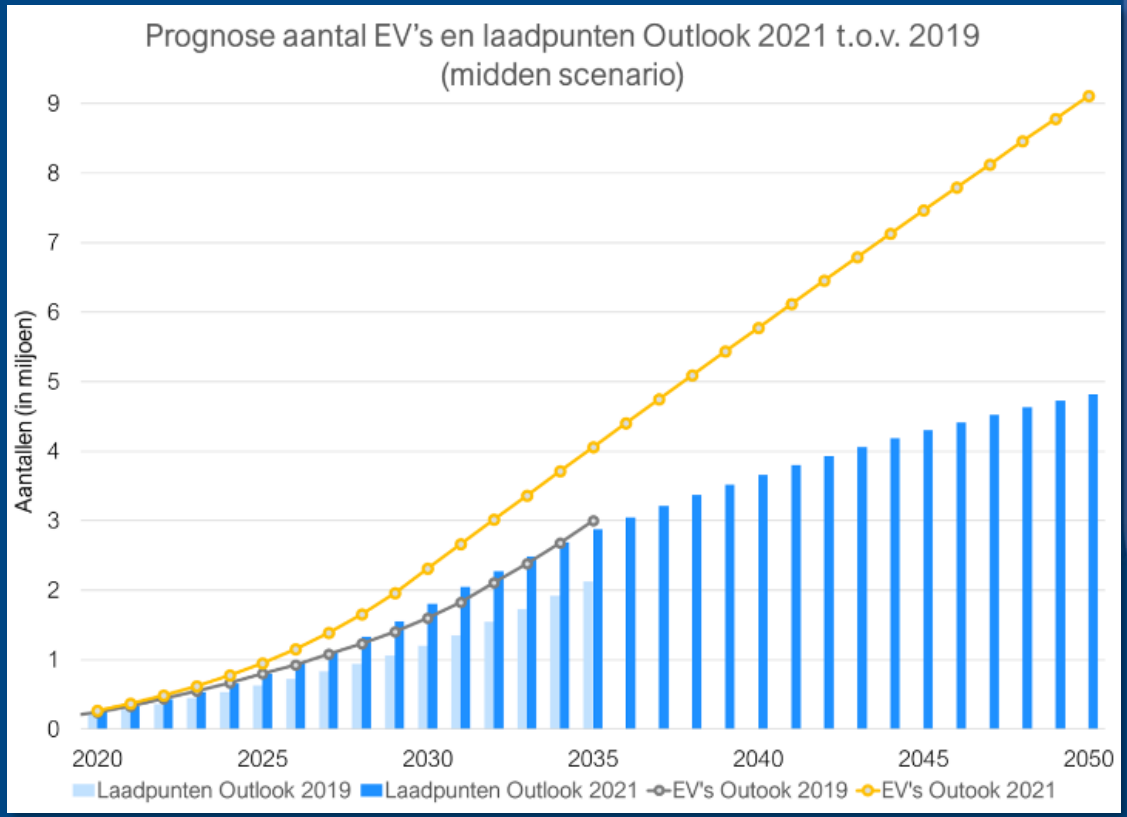
Om HUB's (overstappunt, 'spaak') te realiseren bij o.a. het station, in wijken en de dorpen Zenderen en Hertme;

- Regiohub met netwerkfunctie;
- Park & Go hub;
- Dorpshub;
- Wijkhub;
- Buurthub/deelmobiliteitshub;
- Toeristische hubs



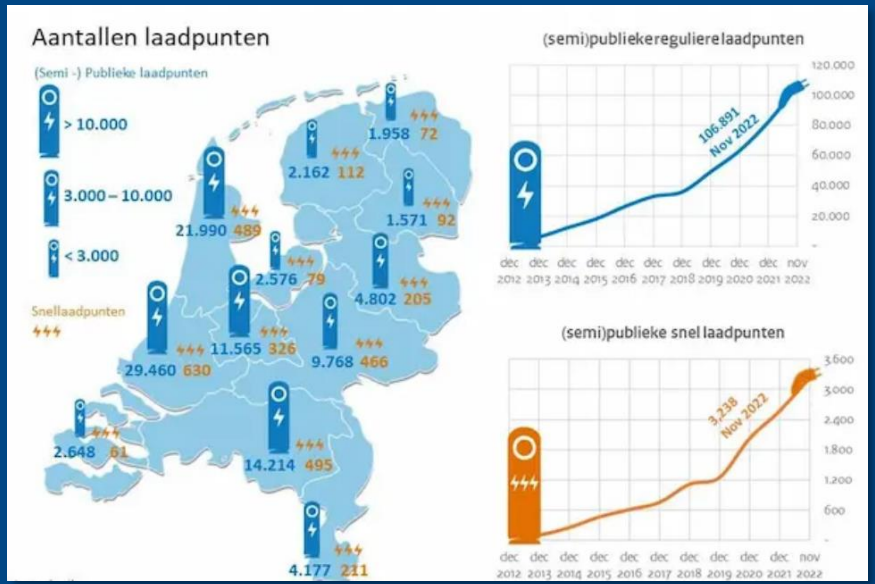
Uitgangspunt 9

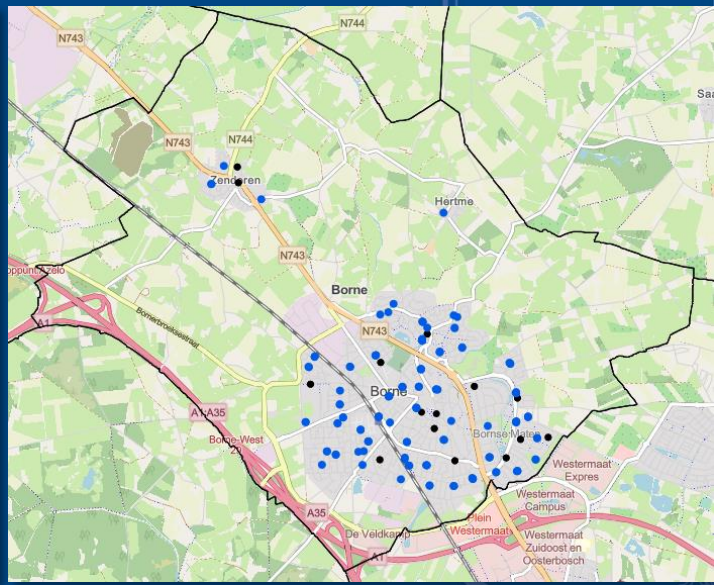
De elektrificatie van het wagenpark te stimuleren;



Uitgangspunt 9

De elektrificatie van het wagenpark te stimuleren;





Overijssel
Gelderland

Uitgangspunt 10

MAAS (Mobility As A Service) te ontwikkelen, waaronder de deelmobiliteit op te pakken in regionaal verband;

*MaaS gaat om het **zoeken, vergelijken, plannen, boeken en betalen** van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets.*

Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. Bij de ontwikkeling van MaaS heeft de overheid een rol als actieve intermediair.
Dit is van belang voor de standaardisatie, veiligheid en privacy.

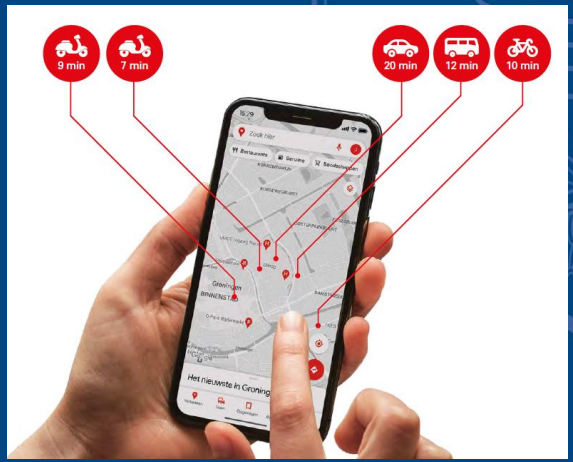


Uitgangspunt 11

Bij Smart Mobility en het gebruik van Big Data constant de balans te zoeken tussen betere mobiliteit en de privacy impact, voorkomende gevallen worden voorgelegd aan de gemeenteraad;

Verkeersmanagement is het beïnvloeden van verkeersstromen om de Verkeersafwikkeling te verbeteren. En op basis van actuele data ontstaan andere keuzes in reisgedrag. Technische ontwikkelingen bieden steeds meer kansen om onze doelen te bereiken.

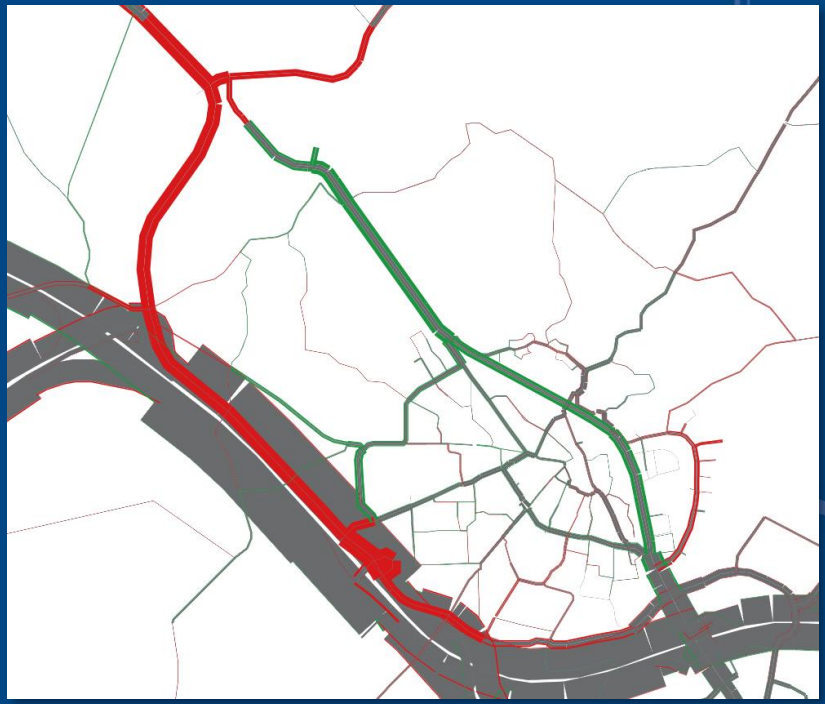
Maar de inzet van technologie vraagt ook om een ethische weging en een democratisch mandaat. Vandaar dat de gemeenteraad als volksvertegenwoordiging hier een expliciete rol bij heeft.



Uitgangspunt 12

Meerdere scenario’s voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743, uit te werken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;

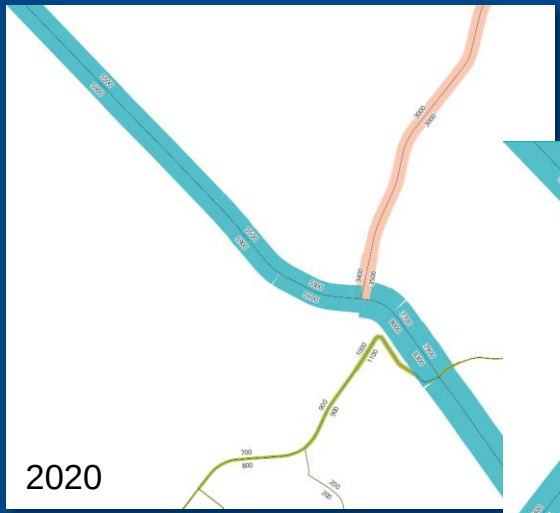


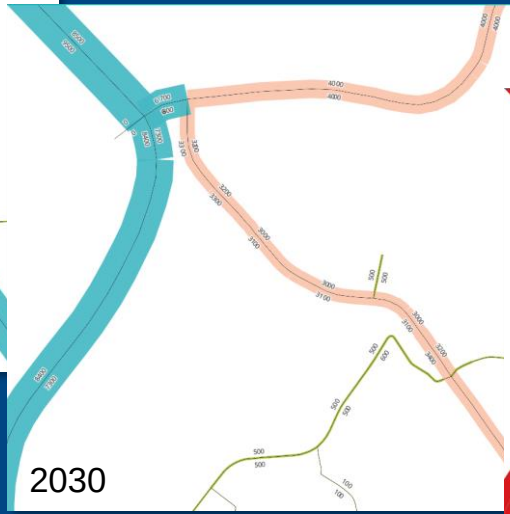


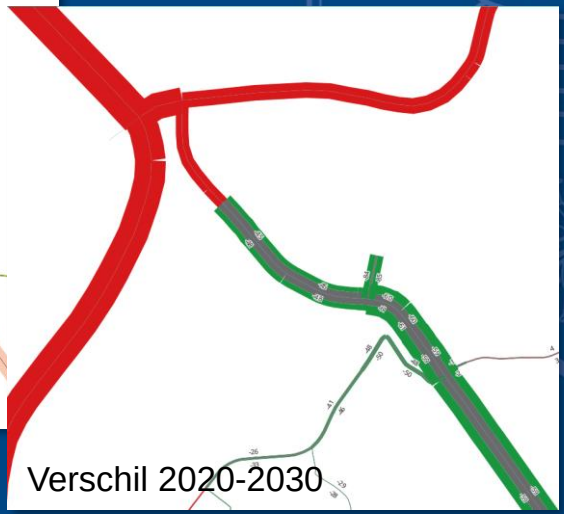
Bron:
RVMO

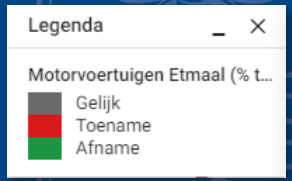
Uitgangspunt 12

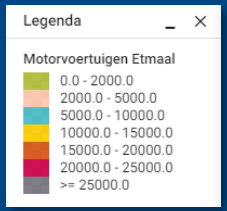
Meerdere scenario’s voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743, uit te werken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;





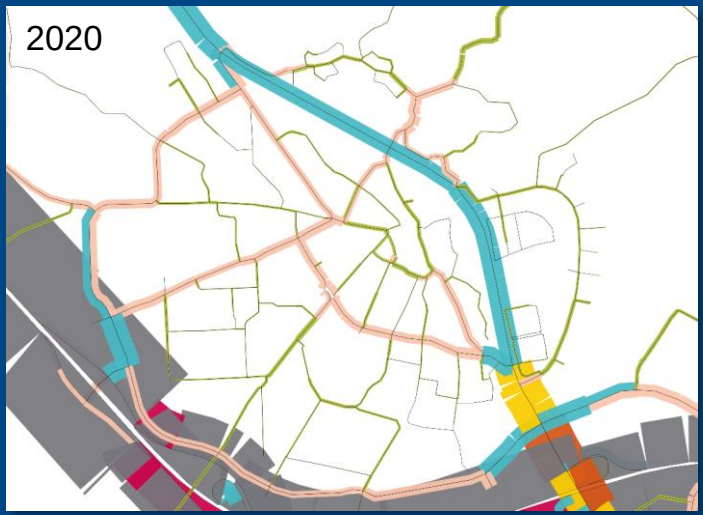




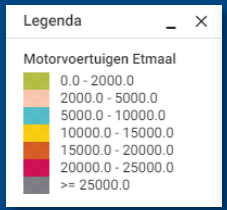


Uitgangspunt 12

Meerdere scenario’s voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743, uit te werken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;

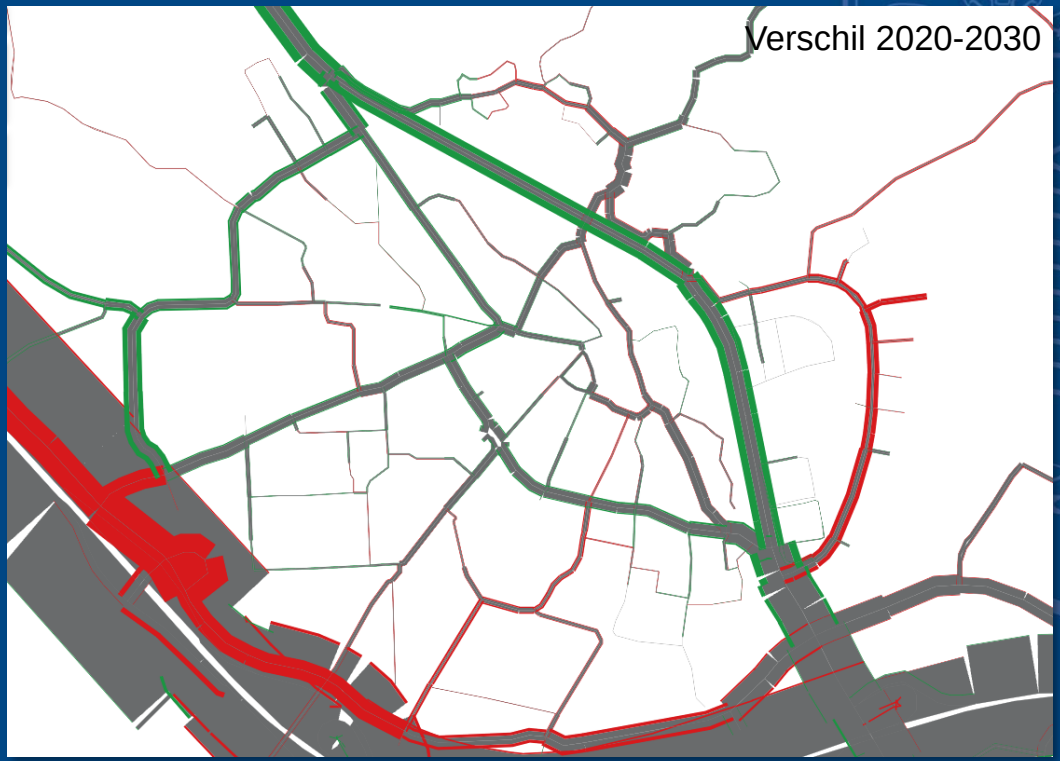






Uitgangspunt 12

Meerdere scenario’s voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743, uit te werken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;

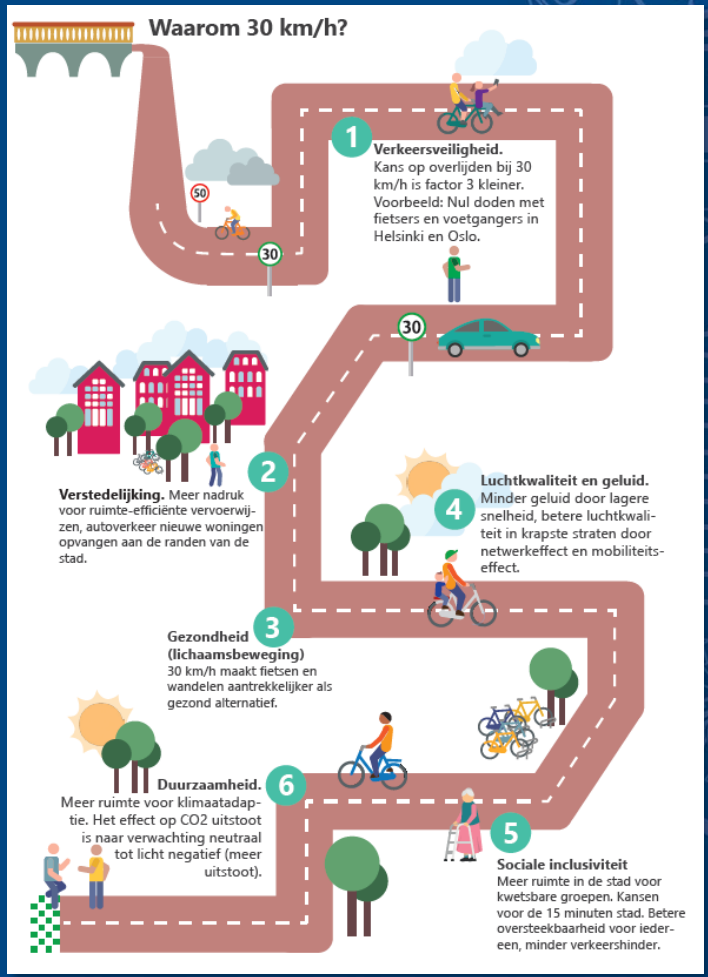


Uitgangspunt 13

Na de keuze van de randwegen-structuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;

Waarom?

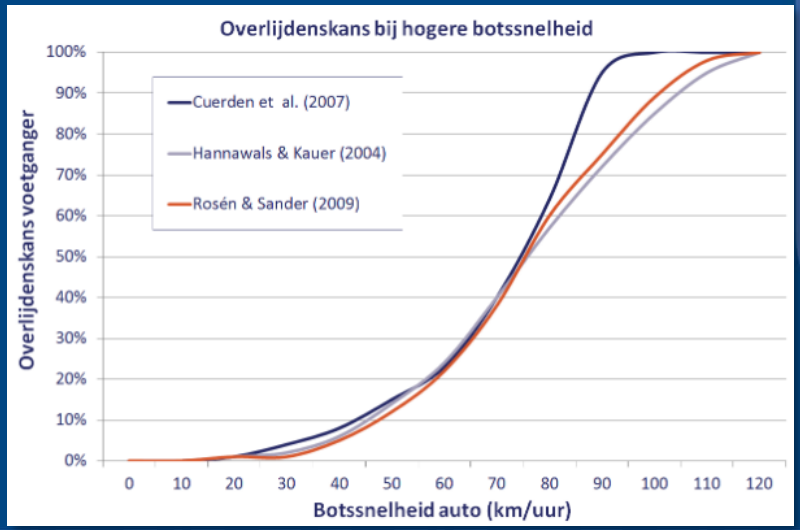
1. Verkeersveiligheid verbeteren
2. Verstedelijking mogelijk maken
3. Gezondheid verbeteren
4. Luchtkwaliteit en geluid verbeteren
5. Sociale inclusiviteit verbeteren
6. Duurzaamheid verbeteren



Uitgangspunt 13

Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;

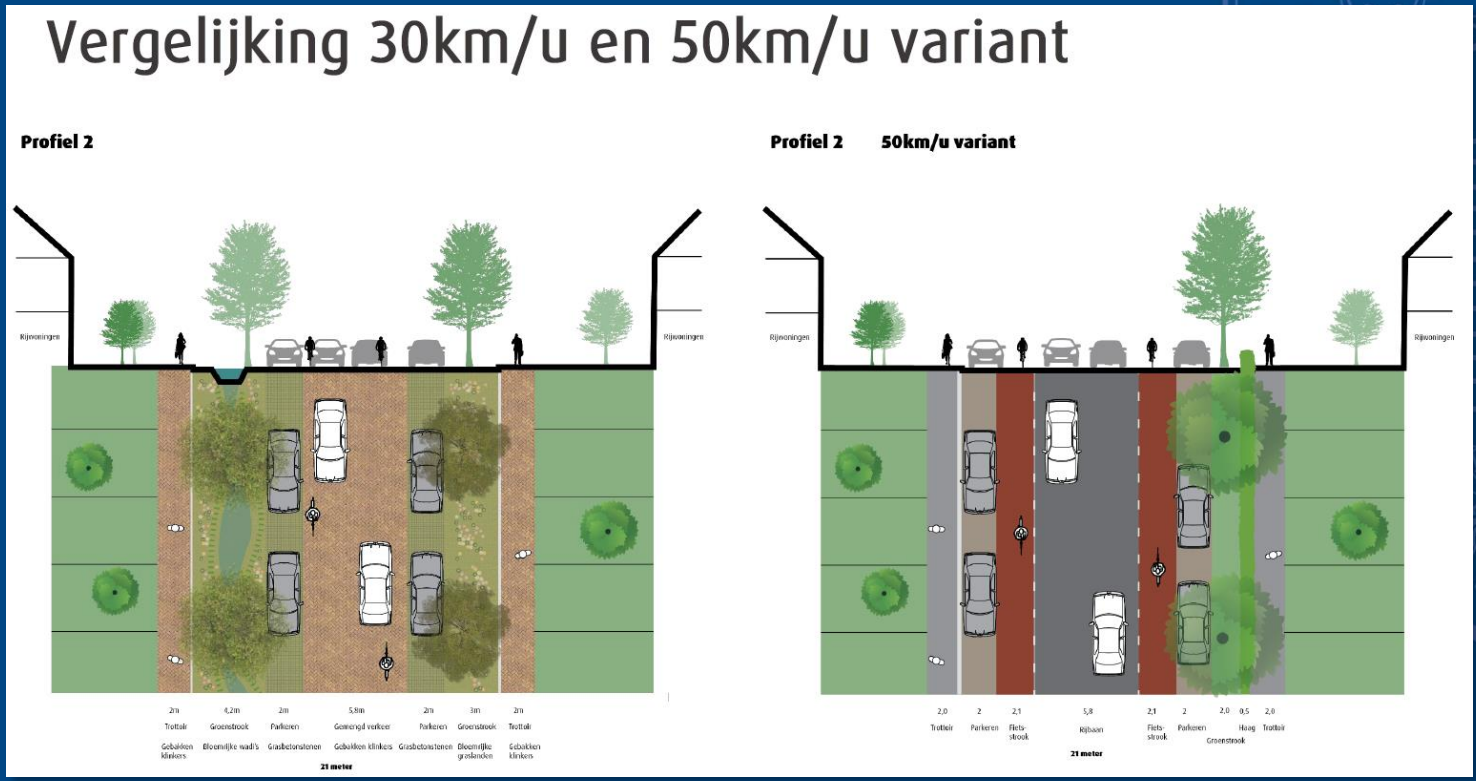
Voordeel: slachtofferreductie
Cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden als de helft van de straten met een 50km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. De aanname bij deze schatting is dat de straten die een 30km/uur-limiet krijgen zo zijn ingericht dat de gereden snelheden aan deze limiet voldoen.



Bron: SWOV

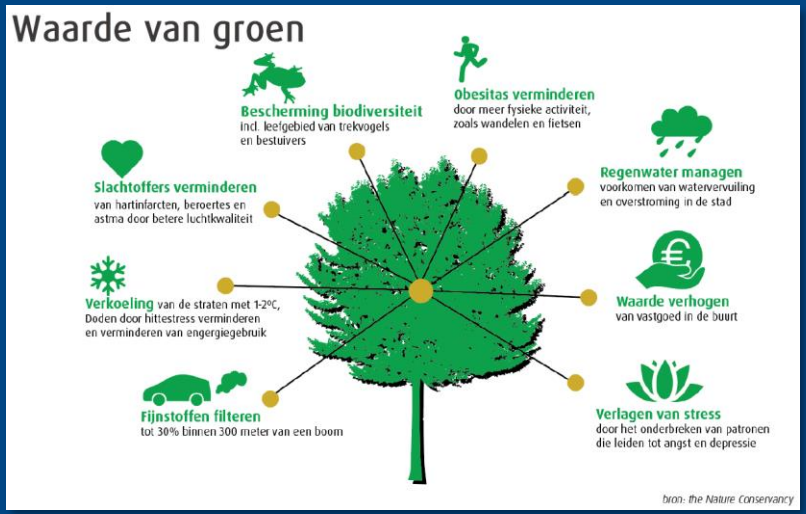
Uitgangspunt 13

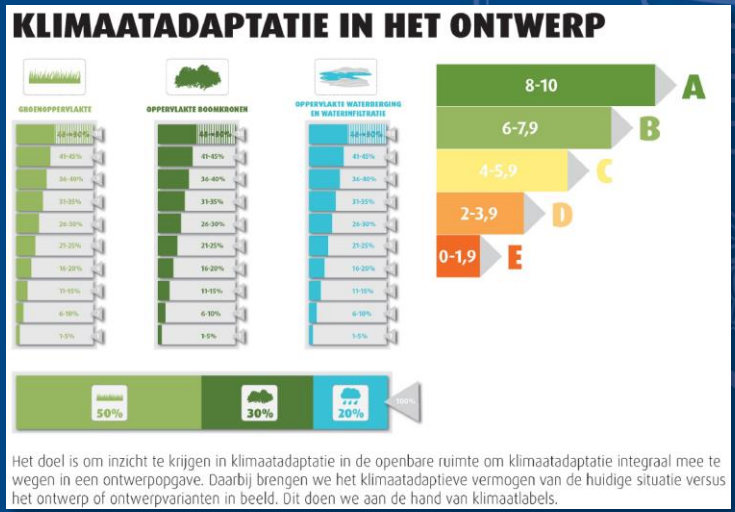
Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;



Uitgangspunt 13

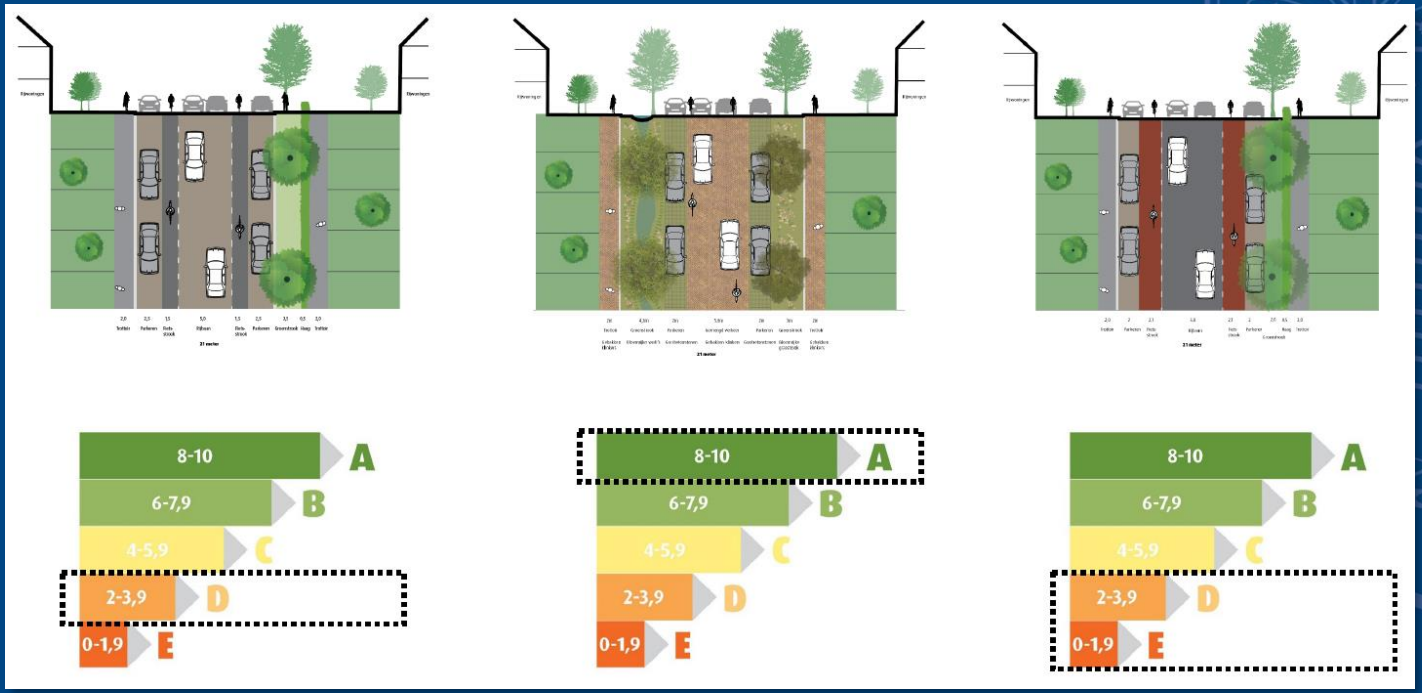
Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;





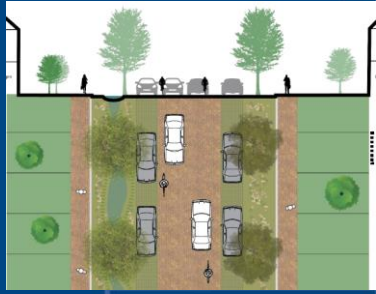
Uitgangspunt 13

Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur te hanteren op erftoegangswegen;



Voor



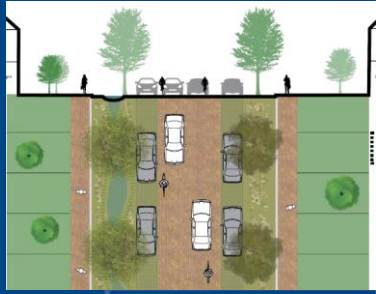


Na



Voor





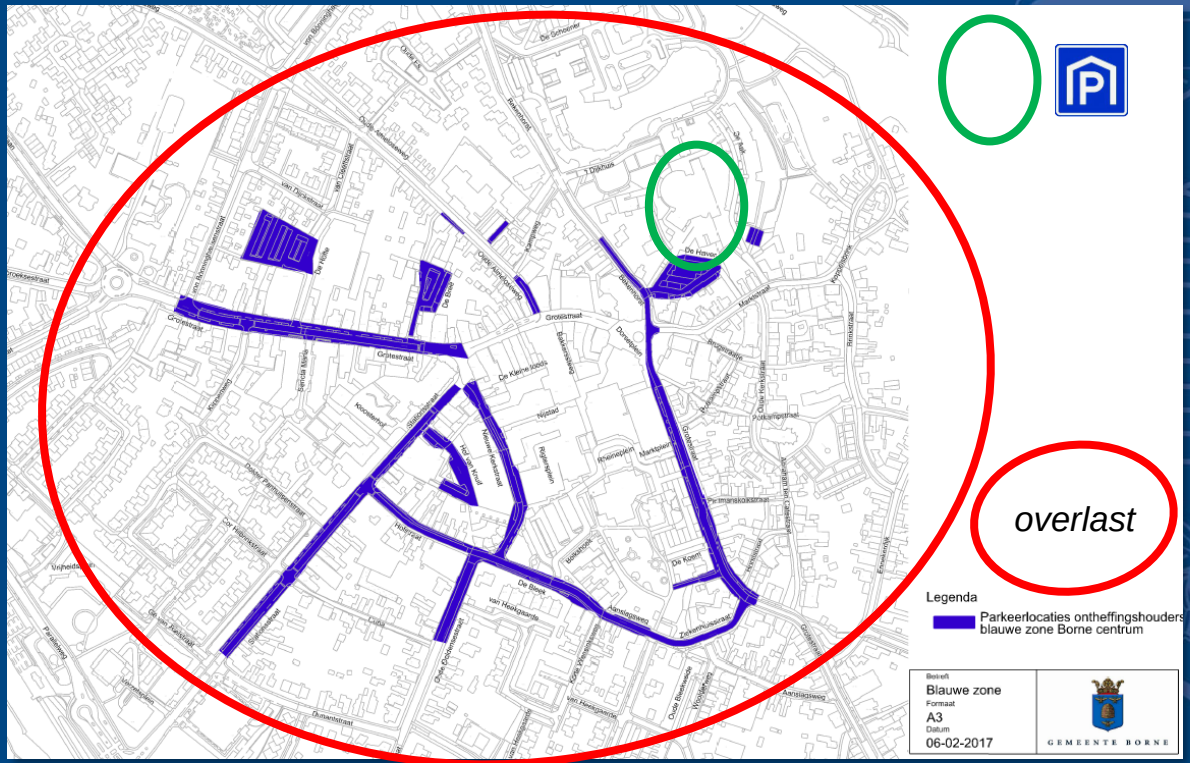
Na



Uitgangspunt 14

HOOFDFUNCTIE	ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
wonen (bewoners)	100 meter (1-1,5 minuut)
wonen (bezoekers)	200 meter (2,5 minuut)
winkelen (bezoekers)	200 meter (2,5 minuut)
werken (werknemers)	600-800 meter (7,5-9,5 minuut
werken (bedrijfsvoering)	200 meter (2,5 minuut)
ontspanning	100 meter (1-1,5 minuut)
gezondheidszorg	100 meter (1-1,5 minuut)
onderwijs	100 meter (1-1,5 minuut)

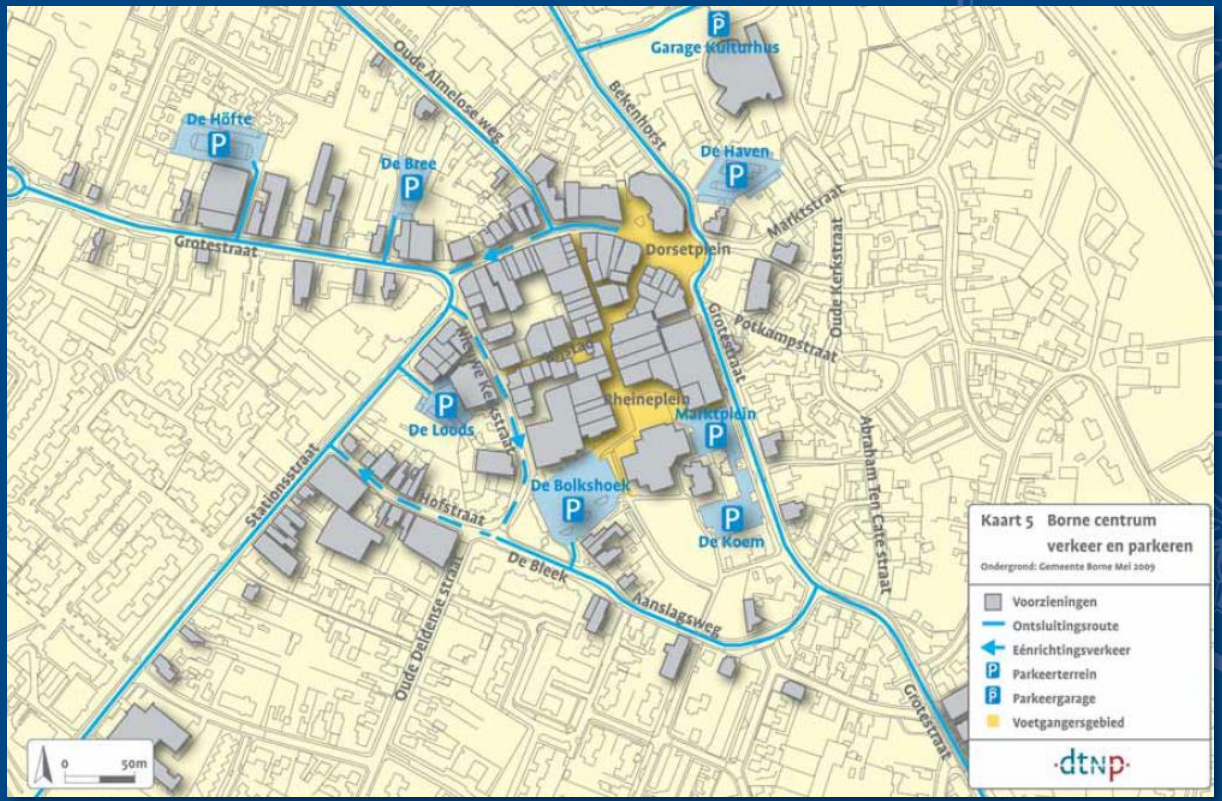
Het lang parkeren van bezoekers auto's buiten het centrum te faciliteren;



Uitgangspunt 15

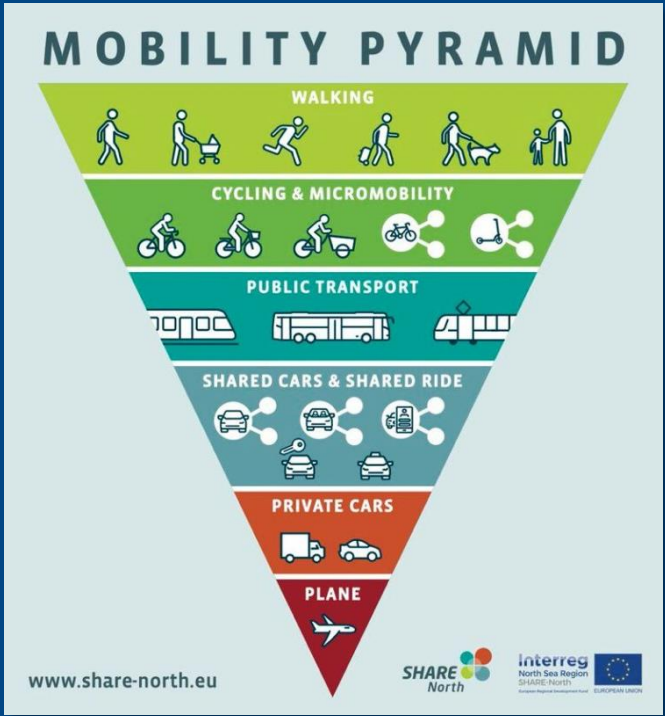


Geen betaald parkeren in te voeren.



Bedankt voor uw aandacht!

hebt u nog vragen?



1. In te zetten op het STOMP principe;
2. In te zetten op de 3 V's;
3. Een fijnmazig en toegankelijk voetgangersnetwerk;
4. Een fijnmazig en toegankelijk fietsnetwerk;
5. De F35 de drager van ons fietsnetwerk;
6. Meer wegen te transformeren naar fietsstraten;
7. Actief deel te nemen aan regionale overleggen OV Overijssel;
8. Om HUB's (overstappunt, 'spaak') te realiseren;
9. De elektrificatie van het wagenpark te stimuleren;
10. MAAS (Mobility As A Service) te ontwikkelen;
11. Bij Smart Mobility en het gebruik van Big Data;
12. Meerdere scenario's voor de randwegenstructuur;
13. Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur;
14. Het lang parkeren van bezoekers auto's buiten het centrum;
15. Geen betaald parkeren in te voeren.