# Raadsvoorstel

Raadsvergadering
31-01-2023

Agendapunt

Nummer
22int08600

Onderwerp
Uitgangspunten Mobiliteitsvisie

**Aan de gemeenteraad.**

**Samenvatting voorstel**
Uw raad heeft op 13 december 2022 het proces vastgesteld. Nu worden de uitgangspunten geformuleerd waarmee de Mobiliteitsvisie verder kan worden uitgewerkt. Deze uitgangspunten vormen de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie. In de Mobiliteitsvisie kunnen ook andere onderwerpen aan bod komen, afgeleid van de uitgangspunten.

De gemeente Borne groeit, er worden woningen gebouwd en het bedrijventerrein wordt ingevuld. Zonder nieuw beleid zal het autoverkeer sterk groeien. Daarnaast staat de gemeente Borne aan de vooravond van een grote transitie. Het doorgaand verkeer door Zenderen en Borne zal na de aanleg van de Vloedbeltverbinding tot het verleden horen. Het doorgaand verkeer wordt omgeleid. Hierdoor ontstaat de unieke kans om de randwegenstructuur opnieuw vorm te geven en doordat de barrière verdwijnt kunnen nieuwe routes voor alle modaliteiten worden aangelegd.
De basis voor de transitie in deze Mobiliteitsvisie is het STOMP-principe (**S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**AAS (Mobility As A Service) en als laatste Privé (deel)auto) en de drie V's (**V**erminderen, **V**erschuiven en **V**erschonen). In de openbare ruimte geven we meer ruimte voor de voetgangers, fietsers, groen, klimaatadaptatie en verblijven. We zetten daarom stevig in op een transitie naar gezonde en duurzame mobiliteit. Modaliteiten als voet en fiets nemen in onze openbare ruimte minder ruimte in, is schoon, duurzaam en gezond. In dit voorstel worden de uitgangspunten aan de raad voorgesteld. De raad geeft richting en deze kan aan de bewoners worden voorgelegd. Daarna worden ze verder uitgewerkt in de Mobiliteitsvisie.

**2 Beoogd resultaat**
Door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie ten behoeve van het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Hiermee ook de participatie met inwoners, wijkraden en instanties vorm te geven, zoals afgesproken in het procesvoorstel van 13 december 2022.

**3 Argumenten**
*1.1. Met het STOMP principe wordt de openbare ruimte ingericht om te verblijven en te ontmoeten.*
In Borne willen we het STOMP-principe (**S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**AAS (Mobility As A

Service) en als laatste **P**rivé (deel)auto) toepassen. Met dit principe wordt de openbare inrichting van Borne als eerste ingericht om te verblijven en te ontmoeten. Door als eerste in de voetgangers en de fietsers de ruimte te geven (Stappen en Trappen) creëren we een toegankelijke openbare ruimte. De volgende stap is het faciliteren van het openbaar vervoer. Juist deze modaliteit zorgt voor verbinden en meedoen. De provincie Overijssel is voor het openbaarvervoer in de lead, maar door actieve deelname aan de regionale overleggen staan we open voor nieuwe vormen. Bij Mobility As A Service volgen we de ontwikkelingen in de markt en de buurgemeenten. Tot slot zal de auto een plaats krijgen in de openbare ruimte.

*2.1. Door in te zetten op de drie V's (**V**erminderen, **V**erschuiven en **V**erschonen) maken we de mobiliteit duurzamer.*
Als eerste is het verminderen van vervuilende vervoersbewegingen erg belangrijk. Mensen moeten bewust stilstaan bij zijn of haar verplaatsingsgedrag. Blijven mensen thuis werken of plannen ze een zakelijk overleg in via Teams, hierdoor verminderen we het aantal kilometers vervoer. Daarna zal het verschuiven van auto naar voet, fiets of openbaarvervoer de leefbaarheid verbeteren. Door goede voet- en fietsinfra aan te leggen verleiden we mensen van de auto naar de voet of fiets. Vergoeden werkgevers nog een zakelijke autorit of bieden we ze gratis openbaar vervoer aan? Hier gaan we lokaal, maar ook zeker regionaal, over in gesprek met ondernemers. Tot slot zal het verschonen (lopen, fietsen of openbaarvervoer) van onze verplaatsingen een grote bijdrage leveren aan de leefbaarheid.

*2.2. Hierdoor krijgen andere modaliteiten meer ruimte.*
De auto en vrachtauto nemen veel ruimte in in onze openbare ruimte waardoor deze ruimte snel vol wordt. Door juist de gezonde modaliteiten voorrang te geven houden we ruimte over voor meer groen, klimaatadaptatie en ontmoeten.

*2.3. Duurzame logistiek zorgt voor een beter leefklimaat.*
Het verschonen van de logistieke zal met name vanuit het Rijk gesubsidieerd worden. We nemen deel aan regionale overleggen.

*2.4.Logistiek bundelen om veiligheid in wijken te vergroten.*
We streven naar het verminderen van grote vrachtwagens en busjes, dit kan door regionaal samen te werken en overlaadstations te realiseren. We nemen deel aan regionale overleggen.

*2.5. Veilige en korte aanrijdroutes gaan we met de ondernemers bespreken.*
Winkels worden bevoorraad met vrachtwagens, we bespreken met de ondernemers welke route ze nu nemen en welke eventueel beter en veiliger is. Hierdoor willen we de verkeersveiligheid verbeteren en rekening houden met eventuele schoolroutes.

*2.6. In gesprek met ondernemers ook de bevoorradingsstrategie bespreken.*
Grote vrachtwagens passen niet in de openbare ruimte zoals we die in Borne willen inrichten. We bespreken of vrachtwagens kleiner kunnen of anders in combinatie met overlaadstations.

*2.7. Laad- en lostijden rondom de gemeente Borne.*
Omdat de grote steden rond Borne laad- en lostijden hebben ingevoerd zien we dat de bevoorrading in Borne soms ongunstig is. In overleg met de ondernemers kijken we of laad- en lostijden ook voor de verkeersveiligheid in Borne beter ingeregeld kan worden.

*2.8. Vanuit het Rijk wordt duurzame logistiek gepromoot, subsidies voor ondernemers en particulier.*
Met ondernemers worden de mogelijkheden besproken. Samen met omliggende gemeenten en provincie Overijssel wordt logistiek gezamenlijk besproken en uitgewerkt.

*3.1. Een aantrekkelijk voetgangsnetwerk zorgt dat mensen de auto laten staan.*
Als mensen veilig en direct naar hun bestemming kunnen lopen, voorkomt dat korte verkeersbewegingen per auto.

*3.2. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers worden extra beschermd.*
Voetgangers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Door veilige en directe looproutes aan te bieden, voorkomen we verkeersslachtoffers.

*3.3. We sluiten met deze principes aan bij de visie Sociaal Domein.*
We stimuleren gezond gedrag en een gezonde leefstijl doordat lopen en fietsen aantrekkelijker worden. Dit zal naast extra beweging ook een bijdrage leveren doordat mensen 'onthaasten' en in de buitenlucht zijn. Met name lopend zullen mensen elkaar sneller 'ontmoeten' en een praatje maken. Dit levert een belangrijke bijdrage aan sociale cohesie in de wijk en gaat eenzaamheid tegen.

*3.4. Ruimte voor voetgangers betekent ook ruimte voor mensen met een beperking.*
Door de trottoirs breder te maken kunnen ook mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel zich ongehinderd verplaatsen. Hiermee creëren we een inclusieve samenleving waarbij iedereen mee kan doen.

*4.1. Een aantrekkelijk fietsnetwerk zorgt dat mensen de auto laten staan.*
Als mensen veilig en direct naar hun bestemming kunnen fietsen, voorkomt dat korte en middellange (< 7,5 km) autoritten. Met de e-bike kunnen autoritten tot 15 km en de speedpedelec tot 30 km vervangen worden. In de kern Borne zijn veel voorzieningen dan binnen 5 minuten met de fiets te bereiken.

*4.2. De fietser als kwetsbare verkeersdeelnemers wordt extra beschermd.*
Fietsers zijn, naast voetgangers, kwetsbare verkeersdeelnemers. Door veilige en directe fietsroutes aan te bieden, voorkomen we verkeersslachtoffers.

*4.3. We sluiten met deze principes aan bij de visie Sociaal Domein.*
We stimuleren gezond gedrag en een gezonde leefstijl doordat lopen en fietsen aantrekkelijker worden. Dit zal naast extra beweging ook een bijdrage leveren doordat mensen 'onthaasten' en in de buitenlucht zijn. Met name lopend zullen mensen elkaar sneller 'ontmoeten' en een praatje maken. Dit levert een belangrijke bijdrage aan sociale cohesie in de wijk en gaat eenzaamheid tegen.

*5.1. De F35 is de drager van ons fietsnetwerk.*
De F35 is een regionale verbinding tussen de steden in Twente, hierdoor kunnen we vlot en veilig binnen Twente fietsen. Door de F35 door Borne als drager te zien moeten we goede aansluitingen maken naar de voorzieningen in Borne zoals ook in de steden langs de F35 is gedaan. Daar waar mogelijk maken we een aansluiting op de F35. Na realisatie van de F35 naar Borne (2016) is het aantal fietsers tussen Borne en Hengelo met 53% gestegen. Dit is nog exclusief het aantal dat koos voor de F35 waar ze eerst langs de N743 fietsten (17%).

*5.2. Doortrekken naar Almelo zorgt voor een vlotte en veilige fietsroute naar Almelo.*
Almelo centrum ligt op ca. 11 km van het centrum van Borne, een afstand die na aanleg van de F35 korter en vlotter wordt waardoor mensen sneller de fiets gaan gebruiken. We volgen expliciet het Regionale

Masterplan F35. Deze voorziet de F35 vanaf Borne aan de zuidkant van het spoor tot aan de gemeentegrens van Almelo.

*5.3. Fietsers uit Hengelo en Borne die nu langs de N743 naar Almelo fietsen zullen straks de F35 gebruiken.*
Deze route is sneller, veiliger en comfortabeler.

*6.1 Fietsstraten geven fietsers een belangrijke status.*
In de fietsstraten zijn de fietsers dominant en is het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt. Zo krijgen bestuurders het gevoel dat ze te gast zijn.

*6.2 Fietsers zijn zichtbaar aanwezig op een fietsstraat.*
De fietsers hebben op een fietsstraat veel ruimte en begeven zich midden op de weg, hierdoor blijven de motorvoertuigen achter de fietser en is de veiligheid groter.

*6.3. Fietsstraten bieden meer ruimte voor klimaatadaptatie.*
Het profiel van fietsstraten is smaller dan voor de reconstructie. Hierdoor is er meer ruimte voor waterberging, bomen en groen. Zie als voorbeeld de huidige reconstructie van de Roringstraat en Beerninksweg naar fietsstraat.

*7.1 Het openbaar vervoer blijft de verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel.*
Openbaar vervoer moet regionaal opgezet worden omdat het gemeentegrensoverschrijdend is. Verbindingen moeten op elkaar aansluiten van zowel trein naar bus en andersom als bus op bus.

*7.2 De provincie kan een duidelijke stempel drukken op OV-gebruik.*
Juist door de invloed van de provincie kunnen bussen in zowel grote als kleine steden blijven rijden. Wel zal er in de toekomst mogelijk meer vraagafhankelijk OV gaan komen.

*7.3 Openbaar vervoer is ook in Borne belangrijk.*
Het station is een belangrijk OV knooppunt voor Borne. Door deel te nemen aan de regionale overleggen kijken we of we met buurgemeenten en provincie kunnen samenwerken als het gaat om de ontsluiting van het station naar de wijken. Openbaar vervoer voorkomt mobiliteitsarmoede zodat iedereen mee kan blijven doen.

*7.4 Openbaar vervoer kan mogelijk gedeeltelijk samen met het WMO vervoer van de gemeente.*
Openbaar vervoer en WMO vervoer kunnen elkaar versterken. Door goede samenwerking kunnen we daar waar mogelijk ritten van het OV combineren met het WMO vervoer, hier blijven we de samenwerking voor opzoeken.

*8.1 We gaan HUB's realiseren in Borne.*
HUB's (wiel met spaak) zijn belangrijke overstappunten, vanuit een HUB kunnen mensen overstappen op andere modaliteiten. Bij het station van de trein naar lopen, fietsen of een ander (deel)systeem. In wijken ontstaan HUB's bij een bushalte. Hier kun je veilig je fiets parkeren.

*8.2. Ook in Zenderen en Hertme kunnen HUB's gerealiseerd worden.*
Hier bekijken we met de bewoners en dorpsraden waar behoefte aan is, maatwerk is in wijken en deze dorpen belangrijk.

*8.3. Deelsystemen kunnen HUB's verrijken.*
Afhankelijk van de aanbieders is het mogelijk om deelsystemen te faciliteren bij HUB's, hier zijn regionale afspraken over gemaakt hoe zo'n HUB eruit moet komen te zien.

*9.1. Ontwikkelingen rondom laden van auto's gaan snel.*
De markt zit niet stil, er komen steeds meer elektrische auto's, busjes en vrachtwagens en accu's krijgen een steeds groter bereik. We volgen deze regionale ontwikkelingen en passen onze visie daar op aan.

*9.2. Voldoende laadpalen zijn nodig om elektrische voertuigen te stimuleren.*
We zien steeds meer elektrische voertuigen rijden, in het verleden plaatsen we alleen een laadpaal als er om gevraagd werd door een bewoner. Nu plaatsen we ze ook al op locaties waar we verwachten dat de groei zal toenemen.

*9.3. We blijven in ieder geval tot 2025 aansluiten bij de regionale laadconcessie van Gelderland en Overijssel (GO-RAL).*
Hierdoor kunnen we de snelheid van uitbreiden beter reguleren en zijn er blijven de kosten voor de gemeente laag.

*10.1. We volgen de MAAS ontwikkelingen.*
Mobility As A Service is een ontwikkeling die met name door de markt zal worden opgepakt. In de app welke onderdeel uitmaakt van het MAAS principe kun je je reis plannen, boeken en betalen waardoor je comfortabel, makkelijk kunt reizen. Het maakt tevens de kosten van een reis inzichtelijk.

*10.2. Deelmobiliteit aanbieders die ook in MAAS participeren kunnen we in de toekomst reguleren.*
Met MAAS kun je ketenverplaatsingen plannen, boeken en betalen. Deelmobiliteit aanbieders kunnen bij de app aansluiten om zo hun diensten aan te bieden. Door dit te reguleren krijgen we beter grip op onze openbare ruimte. Samen met Enschede proberen we hier een regionaal model van te maken.

*11.1 Smart Mobility en Big Data zorgen voor een effectiever gebruik van wegen.*
Door slimme verkeerslichten en het verzamelen van data reizen we sneller en hebben we minder ruimte nodig. Dit zorgt ervoor dat we meer ruimte overhouden voor andere modaliteiten maar ook voor voetgangers, fietsers, groen en klimaatadaptatie in de openbare ruimte.

*11.2. We blijven de vinger aan de pols houden als het gaat om privacy.*
We willen niet dat mensen onbewust gevolgd worden op het moment dat ze bijvoorbeeld een mobiel gebruiken in het verkeer. Big Data kan ons helpen te monitoren en te voorspellen maar dit mag niet ten koste van de privacy gaan.

*11.3 Inzet van Smart Mobility en Big Data vraagt om een ethische afweging.*
Deze ethische afweging moet gemaakt worden door het hoogste bestuursorgaan van de gemeente. Daarom leggen we toekomstige experimenten en inzet van Smart Mobility en Big Data voor aan de gemeenteraad.

*12.1. Na de aanleg van de Vloedbeltverbinding gaat de oude N743 ongewijzigd naar de gemeente Borne.*
Dit biedt kansen om de wegenstructuur in Borne opnieuw te beschouwen. De Vloedbeltverbinding wordt onder anderen aangelegd om de robuustheid van het regionale wegennet te versterken. Scenario's zullen met de provincie besproken worden vanuit hun wens om de robuustheid van de oude N743 niet te verliezen.

*12.2. Verschillende scenario's voor de oude N743 zijn denkbaar en moeten verkeersmatig en ruimtelijk onderzocht worden.*
Waar kan de oude N743 een lagere snelheid krijgen waardoor er minder verkeer over gaat rijden? Waar gaat het overige verkeer dan langs en hoe gaan we dit dan vormgeven?
Sluit het concept van de knip nog aan bij de huidige inzichten?
Kan de oude N743 ook daadwerkelijk eruit gehaald (geknipt) worden en hoe is de regionale robuustheid dan en wat betekent dit voor de bereikbaarheid van ander wijken?
Kan de onderdoorgang 'Bekenhorst' vervangen worden door een rotonde waardoor de bereikbaarheid wordt verbeterd en meerdere wegen ontlast worden?
Welke maatregelen zijn er verder nog nodig in Borne om de randwegenstructuur goed te laten functioneren?
Is er inbreiding van woningen, groen, water mogelijk als de ruimte van de oude N743 een stuk minder wordt en waar gaan we dat dan doen?
We benaderen de N743 integraal met alle disciplines om de ruimtelijke inpassing goed uit te voeren. Het is nu nog te vroeg om een scenario te kiezen en daarom werken we er meerderen uit.

*12.3. Uitkomsten van de scenario's leggen we voor aan de bewoners.*
Omdat de scenario's erg verschillend zijn en de ene wijk mogelijk voordelen en de andere wijk nadelen heeft bij een scenario is het belangrijk om deze scenario's met bewoners te bespreken. De belangen worden zorgvuldig genoteerd en samen met de uitwerking van de scenario's aan de gemeenteraad voorgelegd.

*12.4. De raad kan op basis van de uitwerking van de scenario's, de raadpleging van de bewoners en inspraakreacties een weloverwogen keuze maken hoe de randwegenstructuur in Borne vorm wordt gegeven.*
Hiermee geven we invulling aan de participatie van inwoners zoals beschreven in het raadsakkoord.

*13.1. Alle wegen binnen de bebouwde kom in Borne en Zenderen welke erftoegangswegen zijn of worden, richten we in als 30 km/uur wegen (In Hertme zijn alle wegen al 30 km/uur).*
De kern Borne en Zenderen zijn overzichtelijk, klein en binnen enkele minuten ben je vanuit een 30 km zone op een 50 of 60 km/uur weg. Dit zorgt ervoor dat bestuurders van motorvoertuigen de 30 km/uur accepteren als norm.

*13.2. Door de 30 km inrichting ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en klimaatadaptatie.*
De Europastraat is hiervoor het voorbeeld, de trottoirs zijn breder geworden, fietsers hebben meer ruimte op de straat en de auto is meer te gast. Stenen zijn vervangen door waterberging en groen en er zijn ongeveer 60 bomen bij gekomen wat weer hittestress voorkomt.

*13.3. De upgrade van 50 km/uur wegen naar 30 km/uur wegen zorgt voor meer verkeersveiligheid.*
Juist de voetgangers en fietsers zijn de kwetsbaarste verkeersdeelnemers. Door de snelheid van 50 naar 30 terug te brengen zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren, hoe lager de snelheid hoe kleiner het letsel bij een eventuele botsing.

*13.4. Met 30 km/uur volgen we het advies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de fietsersbond.*
Ook deze instanties geven aan dat de verkeersveiligheid sterk verbeterd. De gemeente Borne heeft subsidie gekregen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) om alle wegen binnen de

bebouwde kom in Borne te upgraden van 50 naar 30 km/uur. Deze subsidie kan nog gebruikt worden t/m 2026, de Europastraat en een stukje Grotestraat zijn daardoor al veiliger ingericht.

*13.5. De randwegen blijven wel 50 km/uur.*
Door de randwegen en Azelosestraat wel 50 km/uur te houden stimuleren we het auto- en vrachtverkeer om vanuit de 30 km/uur zones sneller naar de randwegen te rijden alvorens de 80 km/uur wegen en snelweg wordt bereikt. Hier zijn voor de fietsers vrijliggende fietspaden aanwezig of worden deze nog aangelegd. Welke wegen als randwegen worden ingericht zal in de verschillende scenario's worden uitgewerkt.

*13.6. De Azelosestraat en Bornsestraat blijft ook 50 km/uur.*
Zowel de Azelosestraat vanaf de snelweg en Vloedbeltverbinding als de Bornsestraat vanaf de snelweg en Hengelo zijn belangrijke aanvoerroutes. Hier zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig waardoor het verkeer veilig gescheiden wordt. Vrachtverkeer zal via deze routes het dorp in komen.

*14.1. Lang geparkeerde auto's parkeren buiten het centrum.*
Mensen die de auto lang parkeren zijn onder anderen mensen die met de auto naar Borne komen om te werken of Borne langer bezoeken dan 2 uur. Hier willen we net buiten het centrum een parkeerplaats aanleggen, en samen met het faciliteren van een HUB willen we dat mensen overstappen van de auto naar de voet, fiets of ander (deel) systeem. De exacte locatie moet nog bepaald worden.

*14.2. Het belang van de gemeente en de ondernemers is hetzelfde.*
Zowel de gemeente als de centrumondernemers willen een levendig centrum waar veel mensen verblijven en inkopen doen. Het parkeren in het centrum is belangrijk. Ondernemers hebben mensen in dienst die met de auto komen. We gaan via de Bundeling Bornse Ondernemers (BBO) actief met de ondernemers in gesprek hoe ze hun medewerkers kunnen stimuleren om te voet, met de fiets of het openbaar vervoer naar het centrum van Borne te komen. Het platform 'Overijssel Onderweg' is een werkgeversaanpak welke werkgevers helpt om hun medewerkers te verleiden om niet met de auto naar het werk te gaan.

*14.3. Net buiten de blauwe zone wordt overlast van lang geparkeerde auto's ervaren.*
Nu worden auto's net buiten de blauwe zone lang geparkeerd. Dit zorgt voor veel overlast in de woonstraten. Wat betekent dit? Dat we de blauwe zone moeten gaan uitbreiden? Zodat deze auto's straks wel buiten het centrum parkeren op de parkeerplaats die we willen faciliteren?

*15.1. Betaald parkeren voeren we niet in.*
Borne wil haar bezoekers graag uitnodigen in haar centrum. Borne wil niet dat haar eigen inwoners buiten Borne hun boodschappen gaan doen. Voor enkele ondernemers is het belangrijk dat de auto in het centrum geparkeerd kan worden. Het liefst op korte loopafstand.

*15.2. We blijven het parkeren reguleren met een 2 uur blauwe zone.*
En we zetten meer in op handhaving van de blauwe zone want alleen dan kan een blauwe zone goed functioneren. Bezoekers die langer dan 2 uur in het centrum willen zijn, bijvoorbeeld na het shoppen even een kopje koffie of een lunch, kunnen gebruik maken van de parkeerplaats net buiten het centrum voor langparkeerders.

*15.3. We gaan zoekverkeer voorkomen door betere parkeerverwijzing, al dan niet digitaal.*
Gratis parkeren trekt autoverkeer aan, het wordt steeds drukker in Borne mede door de uitbreiding van de Bornsche Maten. We willen bewoners en bezoekers beter faciliteren door beter naar de parkeerplaatsen te verwijzen en onderzoeken of dit ook digitaal kan.

**4 Kanttekeningen**

*1.1. Deelmobiliteit in de MAAS app leidt tot zorgen bij bewoners in verband met verrommeling van de openbare ruimte.*

Deelmobiliteit is in Borne nog niet succesvol uitgerold. De ervaringen zijn tot op heden gemengd: enkele reacties zijn positief, maar ook een flink aantal reacties is negatief. Daarnaast zijn er veel klachten over overlast in de openbare ruimte. Deelmobiliteit kan in Borne enkel een rol spelen als dit regionaal op een goede manier uitgerold wordt (zie ook uitgangspunt 10). Regulering zal hier deel van uit moeten maken. We volgen hierbij de regionale ontwikkelingen.

*1.2. Autobezit is nog steeds hoog.*

Het STOMP-principe gaat als laatste stap uit van de privé auto als er geen andere modaliteit kan.Door het hoge autobezit is het belangrijk om mensen de voordelen van wandelen, fietsen, openbaar vervoer en MAAS voor te leggen. Vanwege de landelijke ligging van Borne zal het autobezit niet meteen dalen.

*2.1. Het is moeilijk om mensen hun verplaatsingsgedrag aan te laten passen.*

Mensen zijn gewoontedieren, verplaatsen zich zoals ze altijd hebben gedaan. Door middel van aanleggen van goede wandel- en fiets- en openbaar vervoerroutes kunnen we mensen verleiden om te gaan lopen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken.

*2.2. Mensen hebben ook vanuit de werkgever stimulans nodig om minder te verplaatsen en te verschuiven.*

Werkgevers zullen thuiswerken moeten faciliteren maar niet in alle branches is dit mogelijk. Werkgevers kunnen tevens middels fietsplannen hun medewerkers stimuleren om te fietsen. Ook ‘Overijssel Onderweg’ met de werkgeversaanpak moet daarin ondersteunen.

2.3. Kosten voor verschonen nog erg hoog.

Werknemers hebben financieel voordeel bij een zakelijke leaseauto. Voor particulieren zijn de kosten echter nog erg hoog om over te stappen van fossiel brandstof naar elektrische aandrijving. Door de Europese wetgeving zal hier de komende jaren een verschuiving in plaats vinden.

*2.4. Ondernemers hebben beperkte invloed op laad- en lostijden.*

Omdat winkels nu al op bepaalde tijden bevoorraad worden is het moeilijk om hier invloed op uit te oefenen. Vaak zijn er in de omliggende wegen wel laad- en lostijden waardoor leveranciers minder flexibel zijn.

*2.5. Duurzame logistiek wordt gestimuleerd door de landelijke overheid.*

Hier hebben gemeenten weinig invloed op, wel zal in Enschede vanaf 2025 een Zero-Emissie zone worden ingericht. Hier willen we de samenwerking met de omliggende gemeenten gaan omzoeken en de ondernemers betrekken.

*3.1 Toegankelijke voetgangersnetwerken vragen om keuzes.*

Willen we in de openbare ruimte toegankelijke voetgangersnetwerken realiseren moeten we keuzes durven maken. Dit kan betekenen minder ruimte voor bijvoorbeeld parkeren of autoroutes.

*4.1 Toegankelijke fietsnetwerken vragen om keuzes.*

Willen we in de openbare ruimte toegankelijke fietsnetwerken realiseren moeten we keuzes durven maken. Dit kan betekenen minder ruimte voor bijvoorbeeld parkeren of autoroutes.

*5.1. De F35 moet goed aangesloten worden op het onderliggende wegennet waardoor het op enkele wegen drukker wordt met fietsen.*
Met het verkeersmodel kunnen we de fietsstromen modelleren en in gesprek gaan over het goed inpassen van deze extra fietsstromen.

*5.2. Een andere route voor de F35, bijvoorbeeld aan de noordkant van het spoor is in verband met de omrijdafstand niet wenselijk.*
Wordt bijvoorbeeld de onderdoorgang in de Vloedbeltverbinding gebruikt om van de zuidkant van het spoor, komende vanuit Borne naar de noordkant te gaan, dan moeten fietsers ca. 800 meter omfietsen waardoor het gebruik van de F35 zal verminderen.

*6.1. Niet elke straat in Borne is geschikt als fietsstraat*.
Niet elke straat kan getransformeerd worden naar fietsstraat. Een fietsstraat functioneert alleen als er voldoende fietsers overheen gaan. De verhouding 2/3 fietsers en 1/3 auto's is redelijkerwijs een goed uitgangspunt

*7.1. Omdat het openbaar vervoer door de provincie wordt aanbesteed (trein, bus en buurtbus) bepaalt deze hoe vaak en waar openbaar vervoer komt.*
We moeten daarom samen met de regio en provincie in gesprek blijven welke openbaar vervoersystemen passen in deze regio. De afstemming tussen de gemeenten, regio, de provincie Overijssel en de vervoerders is goed.

*7.2. Buurtbus met Bornse vrijwilligers van grote waarde.*
De buurtbus wordt met vrijwilligers (Bornse bewoners) uitgevoerd. Zij hebben veel belang bij een goed draaiend OV systeem. Door samen met de regio naar het openbaar vervoersysteem te kijken, kunnen eventuele veranderingen gezamenlijk besproken worden. We waarderen de vrijwilligers en behouden ze graag.

*8.1. HUB's vragen ruimte in onze openbare ruimte.*
Willen we HUB's goed inrichten dan vraagt dit ruimte in onze openbare ruimte. Naast openbaar vervoer met haltes hebben (deel)systemen oplaadpunten nodig en parkeerplaatsen moeten gereserveerd worden voor bijvoorbeeld een deelauto en fiets parkeren.

*8.2. HUB's vragen goede afstemming met omgeving.*
Met name in Bornse wijken, Zenderen en Hertme zullen HUB's alleen functioneren als er meerdere modaliteiten samen komen.

*9.1. Elektrificatie is nog niet voor iedereen toegankelijk*
Op dit moment zien we dat voornamelijk zakelijke rijders de beschikking hebben over elektrische voertuigen. De kosten zijn nog zo hoog dat de groei van elektrische voertuigen achter blijft. Door de Europese wetgeving zal hier de komende jaren een verschuiving in plaats vinden.

*10.1 Het MAAS concept waarbij een systeem gepland, geboekt en betaald kan worden bestaat onder meer uit deelsystemen. Dit leidt tot zorgen bij bewoners in verband met verrommeling van de openbare ruimte.*
Deelmobiliteit is in Borne nog niet succesvol uitgerold. De ervaringen zijn tot op heden gemengd: enkele reacties zijn positief, maar ook een flink aantal reacties is negatief. Daarnaast zijn er veel klachten over overlast in de openbare ruimte. Deelmobiliteit kan in Borne enkel een rol spelen als dit regionaal op een

goede manier uitgerold wordt. Regulering zal hier deel van uit moeten maken. We volgen hierbij de regionale ontwikkelingen.

*10.2. Deelsystemen laten we aan de markt over.*
Deelmobiliteit is in kleinere gemeenten alleen te organiseren in samenwerking met de regio. Doordat we afhankelijk zijn van de aanbieders is het moeilijk stuurbaar. Op termijn is eventueel een concessie denkbaar.

*11.1 Smart Mobility en Big Data kan privacy gevoelig zijn.*
Willen we goed monitoren hoe verkeersstromen gaan, is het belangrijk om te weten waar mensen vandaan komen en waar ze heen gaan. We zullen nooit zonder medewerking van mensen gaan monitoren, indien we een pilot willen uitrollen zullen we de gebruikers en de gemeenteraad vragen voor toestemming.

*12.1 Het onderzoek naar de functie van de oude N743 zal bij de bewoners langs de N743 discussie kunnen oproepen.*
In het Masterplan van de Bornsche Maten is altijd gesproken over een knip in de N743. Echter is dit met name vanuit de stedenbouwkundige visie beredeneerd. Er is nooit onderzocht wat het voor de bereikbaarheid betekent. Dit wordt nu wel in het onderzoek gedaan. De raad kan dan een weloverwogen besluit nemen over de functie van de oude N743. Het breder kijken naar de functie van de N743 dan enkel de knip kan tot discussie leiden met de omwonenden.

*12.2 Het onderzoek naar de functie van de oude N743 zal bij de bewoners in de Bornsche Maten discussie kunnen oproepen.*
Er zijn zorgen dat de Bornsche Beeklaan dan drukker wordt en de oversteekbaarheid bij de school zal verminderen, onveiliger gaat worden.

*12.3. Het onderzoek naar de functie van de oude N743 zal bij de bewoners in Wensink Zuid discussie kunnen oproepen.*
Er zijn zorgen dat het verkeer op de Europastraat zal toenemen als de knip wordt gerealiseerd.

*12.4. Het onderzoek naar de functie van de oude N743 zal bij de bewoners van de Stroom Esch discussie kunnen oproepen.*
Er zijn zorgen dat de bewoners dan, richting Hengelo of de snelweg, meer kilometers afleggen. Dit past niet bij duurzame mobiliteit.

*13.1. Alleen de randwegen zijn ingericht als 50 km/uur wegen.*
Bestuurders in Borne mogen binnen de randwegen alleen 30 km/uur rijden, zijn dus langer onderweg naar hun bestemming buiten Borne. Binnen Borne verleiden we mensen om een andere modaliteit te kiezen.

*13.2. Hulpdiensten gaan ook omrijden.*
Hulpdiensten zoals brandweer en ambulances die door de 30 km/uur straten rijden kunnen niet zo hard, waardoor aanrijdtijden mogelijk langer worden. Wel wordt afgestemd waar drempels worden aangelegd en conform welke norm om het comfort toch enigszins te behouden.

*13.3. Openbaar vervoer maatschappijen rijden langzamer.*
Met vervoerders wordt uitvoerig gesproken over de inrichting, omdat een verlaging van de toegestane snelheid impact heeft op de dienstregeling. Ook wordt afgestemd waar drempels worden aangelegd en

conform welke norm om het comfort toch enigszins te behouden. De gemiddelde snelheid binnen de bebouwde kom van een buslijn is overigens 20 km/uur.

*14.1 Langparkeerders, grotendeels medewerkers die in het centrum werken, parkeren op afstand en moeten naar hun werk lopen of gebruik maken van een andere modaliteit op de HUB.*
Afhankelijk van de plaats waar ze werken, kiezen ze een andere locatie om te parkeren en zorgen daar voor overlast. Dit moeten we gaan monitoren.

*15.1. Gratis parkeren in het centrum trekt autoverkeer aan.*
Het gratis aanbieden van parkeerplaatsen in het centrum stimuleert de gezonde mobiliteit niet. Mensen zullen minder snel lopend of fietsend het centrum in gaan.

*15.2. Gratis parkeren zorgt voor een hoge parkeerdruk.*
De hoge parkeerdruk zorgt voor een slechte bereikbaarheid van het centrum, supermarkten en mensen (met name van buiten Borne) die afhankelijk zijn van de auto vinden minder snel een parkeerplaats en kiezen voor een andere locatie om boodschappen te doen. Bij betaald parkeren gaan mensen vaker te voet of met de fiets naar het centrum. Hierdoor vinden mensen van buiten Borne eenvoudiger een parkeerplaats.

**5 Kosten, baten en dekking**
De mobiliteitsvisie zal grotendeels ambtelijk worden opgesteld. Kosten voor het onderzoek naar de nieuwe randwegenstructuur en het visueel maken van de netwerken voetgangers, fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en motorvoertuigen, welke de basis van het STOMP-principe en de drie V's zijn, worden uitgewerkt en zullen respectievelijk uit het budget voor Verkeer en Omgevingsvisie worden betaald.

**6 Vervolg na besluitvorming**
Wordt de Mobiliteitsvisie op basis van de door u vastgestelde uitgangspunten verder uitgewerkt. Het verdere proces zal gaan zoals u heeft vastgesteld op 13 december 2022.

**Voorstel**
De volgende uitgangspunten te hanteren voor de op te stellen Mobiliteitsvisie:

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) ontwikkelingen 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 leggen we voor aan de gemeenteraad;

12. Meerder 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 auto's van bezoekers buiten het centrum te faciliteren;
15. Geen betaald parkeren in te voeren.

**Bijlage(n)**
22int08601 Raadsbesluit

Borne, 20-12-2022

Burgemeester en wethouders van de gemeente Borne,
de secretaris, de burgemeester,

E.S.I. ter Koele drs. J.H.R. Pierik