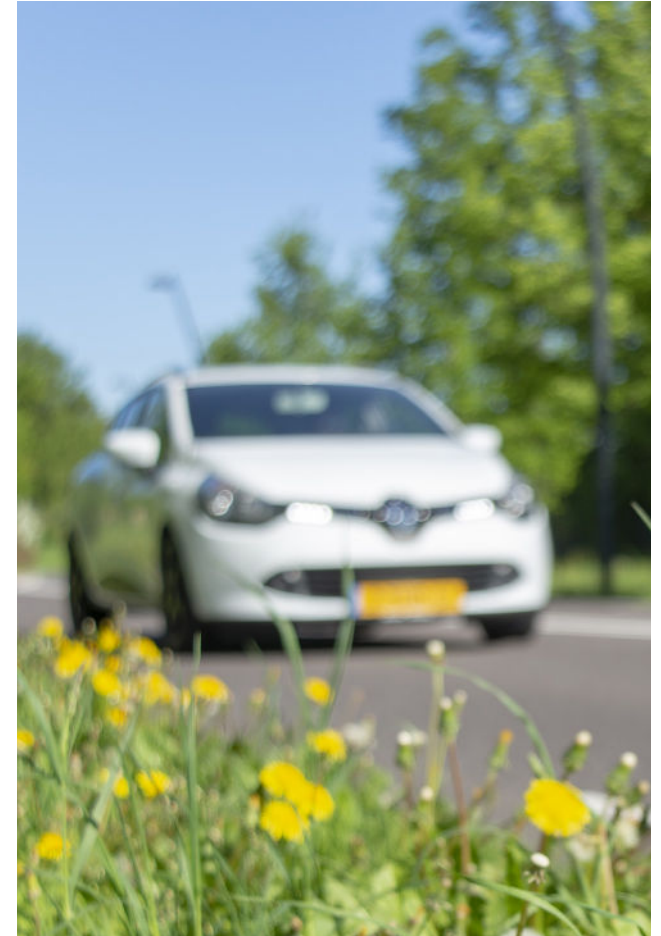


OP WEG NAAR DE TOEKOMST

MOBILITEITSVISIE
GEMEENTE HELLENDOORN
2018 - 2030



Gemeente
Hellendoorn



1.

INLEIDING



Een visie maak je om grip te krijgen op de toekomst. Niet dat je die toekomst helemaal in de hand hebt. Maar je kunt je op basis van verantwoorde aannames wel een globaal beeld voor ogen stellen. En voor jezelf vaststellen wat wenselijk is, waar je ambities liggen en hoe die zich verhouden tot de aannames.

Zo kun je toch, ondanks onzekerheden, nu maatregelen nemen om je voor te bereiden op de actualiteit van bijvoorbeeld 2030. Hoe 2030 eruit ziet weten we niet, wel kunnen we meningen van verschillende experts naast elkaar leggen en ontwikkelingen, die we nu al zien, doortrekken. Verschillende trends zijn al ingezet, maar we weten niet precies hoe snel die zullen doorzetten en wat de gevolgen ervan zullen zijn voor de Hellendoornse situatie.

Een aantal ontwikkelingen is al wel in grove lijnen duidelijk en daar zullen we ook in Hellendoorn mee te maken krijgen. Die ontwikkelingen zijn in ieder geval: zelfrijdende voertuigen, gebruik van big data, verduurzaming en de overgang naar een gezamenlijke verantwoordelijkheid om mobiliteitsproblemen op te lossen.

Zelfrijdende voertuigen

Nederland wil een voortrekkersrol vervullen. De minister zegt dat we over 20 jaar volledig automatisch rijden. Deskundigen echter denken dat we pas in 2050 volledig zelfsturend rijden. Maar in ieder geval zijn er meerdere autofabrieken bezig met het ontwikkelen en testen van dergelijke voertuigen. Op dit moment wordt al gebruik gemaakt van de techniek die het mogelijk maakt dat auto's zelf inparkeren. Betekent dit dat parkeervakken dan kleiner kunnen worden? Ook werd er in Tilburg bijvoorbeeld al een proef gedaan met het automatisch instellen van een maximum snelheid in een bepaalde wijk.

Big data

We weten steeds meer maar begrijpen we het ook? Steeds meer gegevens van het gedrag van mensen worden bekend en vaak ook vastgelegd. De vraag is natuurlijk hoe dat zich verhoudt tot privacy. Dat zijn zaken die niet direct worden beslist op het niveau van een gemeente als Hellendoorn. Maar ook de gemeente kan gebruik maken van big data, bijvoorbeeld voor het meten van snelheden, of voor slimme verkeerslichten die – bijvoorbeeld - bij regen extra voorrang verlenen aan fietsers.

Verduurzaming

Het beperkte aanbod van fossiele brandstoffen en de klimaatverandering zorgen ervoor dat er gezocht wordt naar alternatieve technieken en energiebronnen. Op dit moment wordt gekeken naar elektrische auto's en grote voertuigen op waterstof. Daarnaast is er aandacht voor alternatieve brandstoffen zoals CNG (Compressed Natural Gas), waterstof, LPG (Liquified Petroleum Gas), bio brandstoffen en flex fuel voertuigen en

hybride voertuigen. Maar ook vanuit het perspectief van gezondheid (schone lucht, geluid, e.d.) worden vragen gesteld aan het verkeer- en vervoerbeleid.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Mobiliteit en bereikbaarheid worden steeds meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid van individuen, bedrijven, overheden en andere organisaties. Ieder heeft belang bij een goede bereikbaarheid en een duurzame mobiliteit, maar iedereen kan ook een eigen bijdrage leveren aan de oplossing van de problemen. De overheid neemt afscheid van zijn monopolie op het oplossen van mobiliteitsvraagstukken, deels om budgettaire redenen maar zeker ook omdat de maatschappij hierom vraagt.

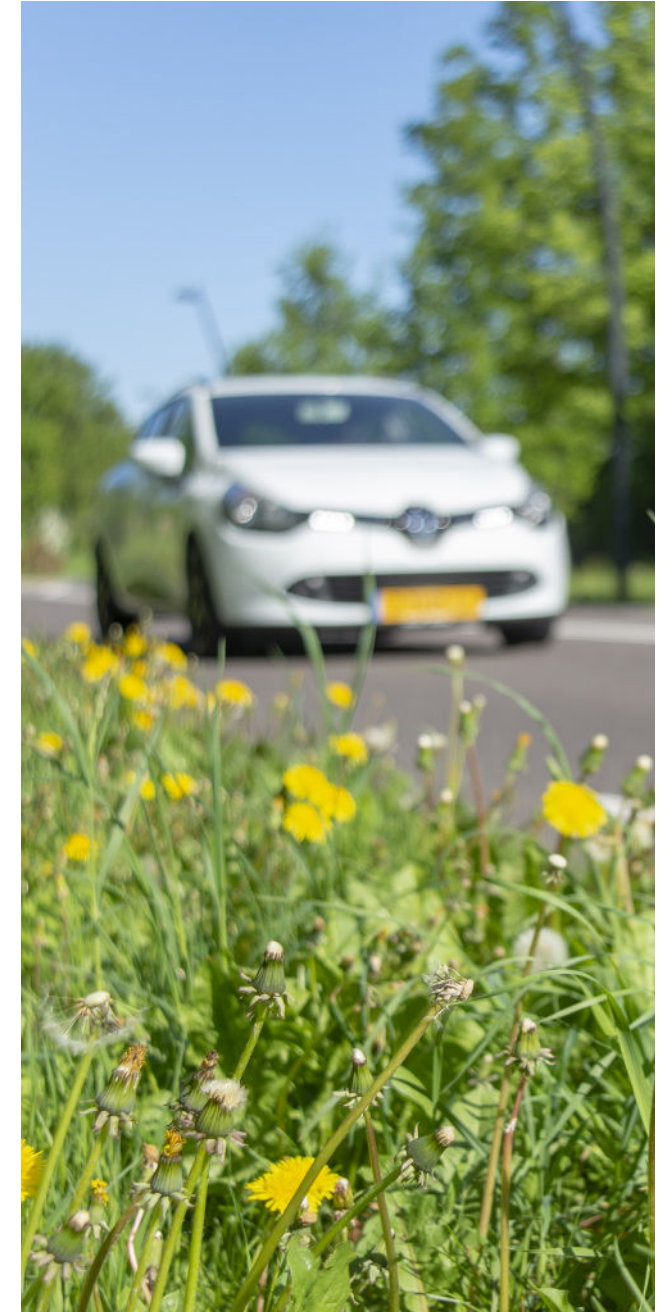
Plaats van de mobiliteitsvisie in gemeentelijk beleid

Deze mobiliteitsvisie en de uitgangspunten die erin worden gehanteerd, staan niet op zichzelf. Mobiliteit en de effecten daarvan zijn vervlochten met andere beleidsvelden. Zo hebben het lokale gezondheidsbeleid, duurzaamheids- en energiebeleid, geluidbeleid, woonbeleid en het beleid op recreatie en toerisme niet alleen onderlinge verbindingen maar zijn er ook mobiliteitscomponenten die dit beleid belangrijk beïnvloeden.

Een belangrijk document voor het beleid in onze gemeente is de omgevingsvisie. Ook mobiliteitsaspecten hebben hierin een plaats gekregen. Met de komst van de Omgevingswet medio 2021 zullen strategische onderdelen van de mobiliteitsvisie overgaan naar de omgevingsvisie.

2.

VERVOLG OP HET HELLENDORNS MOBILITEITSPLAN



Tot voor kort werkten we met het Hellendoorns MobiliteitsPlan (HMP). Deze nieuwe Mobiliteitsvisie is een vervolg op dit HMP. Dat is niet zomaar vanzelfsprekend. Veelal vindt een plan zijn oorsprong in een visie en niet andersom.

Toch gaan we in Hellendoorn van een plan naar een visie. Dat doen we omdat de toekomst onzekerder is geworden.

Vanuit een visie, een denkrichting, een ambitie, kunnen we sneller en flexibeler reageren op de veranderingen en ontwikkelingen die op ons afkomen. De richting is bepaald, maar concrete plannen zijn niet in beton gegoten.

2.1. Wat is van het HMP terecht gekomen?

Het Combiplan is in gebruik genomen, de Noordzuid-verbinding is voor het grootste deel aangelegd, het station is verplaatst, Het Ravijn – zwem sport zorg - is opgeleverd en wordt steeds meer gebruikt, de Paarse Poort is ingericht.

Er wordt nog gewerkt aan de uitbreiding van de nieuwe woonwijken in Hellendoorn Noord en Kruidenwijk Zuid en ook de ontwikkeling en uitbreiding van bedrijvenpark 't Lochter is nog in volle gang. Maar de ontsluitingsstructuur daaromheen is bekend en al grotendeels aangelegd. In voorbereiding zijn nog de veiligheidsmaatregelen en verdubbeling van de N35 tot 2 x 2 rijstroken, de afronding van de F35 en het Masterplan Centrum Nijverdal. Maar ook daarvoor zijn de eerste lijnen al op papier gezet. De basisstructuur is daarmee min of meer gereed. Ook zijn de wegen in het buitengebied en in de wijken veelal sober ingericht volgens de Duurzaam Veilig principes. Dat houdt in dat vorm, functie en gebruik van deze wegen met elkaar in overeenstemming zijn gebracht.

De mobiliteitssituatie in de zomer van 2018 is, uitgesplitst naar verkeersoorten, als hieronder beschreven.

2.1.1. Autoverkeer

Het hoofdwegennet bestaat uit gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) die binnen de bebouwde kom als voorrangsweg zijn aangewezen. Langs veel van deze wegen zijn vrijliggende fietspaden gerealiseerd. De meeste zijwegen van deze gebiedsontsluitingswegen zijn uitgevoerd als erftoegangsweg en sluiten daarom met een inritconstructie aan. Parkeerterreinen worden met bebording aangeduid. Bushaltes liggen hoofdzakelijk buiten de rijbaan. Uit InCar data en gegevens van mobiele telefoons blijkt de vertraging op het hoofdwegennet marginaal te zijn. Tijdens evenementen en bij calamiteiten ontstaat er soms een geringe vertraging op kwetsbare delen van het wegennet, zoals de kruisingen Grotestraat-Smidsweg, Grotestraat-Van der Muelenweg en Wierdensestraat-Boomcateweg. We mogen daaruit concluderen dat de gemeente Hellendoorn beschikt over een robuust wegennet, dat de mobiliteitsvraag goed aankan.

De centrumring (Grotestraat-Smidsweg-Molenweg-Constantijnstraat) functioneert voor verkeer van en naar het centrum zoals bedoeld. Wel wordt de centrumring ook gebruikt door verkeer dat niet afkomstig is uit of op weg naar het centrum. Het doorgaand verkeer op de Grotestraat gebruikt deze straat als snelste route van en naar de N35. Dat willen we niet. Door middel van vormgeving als winkelstraat wordt het gewenste gebruik in de loop van 2018 zo veel mogelijk gestimuleerd. Dat moet ertoe leiden dat eind 2018 de inrichting het gebruik van de Grotestraat door doorgaand verkeer ontmoedigt.

Hoewel er op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming geen bijzondere knelpunten meer zijn en objectieve ongevallencijfers geen concentraties meer laten zien, verdient een aantal zaken nadere aandacht bij het opstellen van zowel het uitvoeringsprogramma, als de fietsnota en het verkeersveiligheidsplan. Denk daarbij aan verdere verbetering van de oversteekbaarheid en/of tegengaan van onveiligheidsgevoelens bij onder meer de Blenke en de N35 in de nabijheid van de Koersweg, aan het ontbreken van een fietsverbinding tussen Hellendoorn/Kruidenwijk en 't Lochter en aan het functioneren van de fietsoversteek nabij de rotonde Helmkruidlaan.

2.1.2. Fietsverkeer

Vanuit de regio en provincie is de afgelopen jaren ingezet op de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk, het opwaarderen van schakels met onvoldoende kwaliteit, het aanleggen van ontbrekende schakels en het gefaseerd aanleggen van de fietssnelweg F35 tussen de kernen van het stedelijk gebied van Twente. De recessie heeft de Twentse gemeenten gedwongen keuzes te maken die in het nadeel van de fiets hebben uitgelopen. Zo is de aanleg van de fietssnelweg bijvoorbeeld vertraagd en in delen uitgevoerd.

Inmiddels is de fietssnelweg F35 op het grondgebied van de gemeente Hellendoorn voor het overgrote deel aangelegd en blijkt een succes te zijn. Er maken dagelijks veel fietsers gebruik van de F35 om van hun woonbestemming naar het centrum, het station, het bedrijventerrein of Het Ravijn – zwem sport zorg - te fietsen. Het aandeel mensen dat met de fiets naar het station komt, is ten opzichte van het aandeel automobilisten gestegen. De verwachting is dat het doortrekken van de F35 naar de Paarse Poort minstens zo succesvol zal zijn, gezien de sterke recreatieve functie van het achterliggende Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug.

2.1.3. Openbaar vervoer

Het station in Nijverdal is verplaatst naar het centrum en dat heeft vruchten afgeworpen. Voor de opening van het nieuwe station in april 2013 werden er ca. 2400 in- en uitstappers per dag geteld, na de opening ca. 3000. Dat is een toename van 25%.

Ten noorden van het station is een nieuw busstation aangelegd. In 2017-2018 is het traject Zwolle-Wierden geëlektrificeerd. Sinds december 2018 wordt de dienstregeling uitgevoerd door Keolis, voorheen Syntus. Die doet dat met nieuwe elektrische treinen. Ook is er éénmaal per uur een intercity aan de dienstregeling toegevoegd. De bereikbaarheid van Nijverdal per trein is daarmee sterk verbeterd.

In de nieuwe stationsomgeving is een OV-fietsvoorziening geplaatst. OV-fiets is de makkelijke huurfiets voor het laatste stukje van de reis. Als de reiziger met de trein aankomt op het station, huurt hij snel een OV-fiets om naar zijn afspraak te fietsen.

Maar een OV-fiets kan ook gebruikt worden voor een fietstocht over de Sallandse Heuvelrug.

Sinds maart 2018 rijdt lijn 96 vanuit Rijssen tot het station Nijverdal. Lijn 96 van het station Nijverdal naar Hellendoorn is omgezet naar een buurtbuslijn waarmee de vraag naar (doelgroepen)vervoer rendabeler en efficiënter kan worden ingevuld. Krönnenzommer en de VSO-school zijn/worden dankzij deze buurtbus goed bereikbaar. Hiermee wordt aangesloten bij de Twentse visie op doelgroepenvervoer die onlangs is opgesteld. In deze visie zoeken mensen met een vervoerbehoefte in eerste instantie zelf naar een oplossing. Dat kan met het openbaar vervoer zijn. Tenslotte blijft er een groep inwoners over met een incidentele of structurele vervoersbehoefte, die niet zelf in zijn of haar vervoersbehoefte kan voorzien. Voor deze inwoners hebben de gemeenten gezamenlijk een maatwerkvoorziening vervoer ingekocht. Daarbij zijn alle vormen van geïndiceerd vervoer meegenomen

In 2015 is de buurtbus Haarle van start gegaan. Deze verbinding is een groot succes gebleken; ruim 11.000 reizigers per jaar maken gebruik van de lijn.

2.1.4. Verkeersveiligheid

Als er gesproken wordt over verkeer en vervoer, gaat het al snel over verkeersveiligheid. We meten de verkeersveiligheid in Hellendoorn in eerste instantie af aan het aantal geregistreerde verkeersongevallen met slachtoffers. Dit aantal daalt de laatste jaren in de gemeente Hellendoorn, overeenkomstig het landelijke beeld. Het aantal verkeersslachtoffers is in de gemeente Hellendoorn tussen 2000 en 2017 met 50% afgenomen (van 85 naar 42).



Hieruit valt te concluderen dat de feitelijke verkeersveiligheid in de gemeente is toegenomen. Er gebeuren echter meer ongevallen dan er geregistreerd worden. Dat geldt voor ongevallen waar schade te betreuren valt, maar ook voor ongevallen waarbij slachtoffers op de spoedeisende hulp terechtkomen. De laatste twee jaar komt weer betere informatie beschikbaar. We zien in die periode een stijging van het aantal (ernstige) slachtoffers. Onduidelijk is of alleen de verbeterde registratie de oorzaak is van de stijging of dat er ook daadwerkelijk meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Alleen al daarom blijft verkeersveiligheid een aandachtsgebied.

Uit een nadere analyse van de ongevalsgegevens blijkt dat een aantal groepen verkeersdeelnemers relatief gezien vaker bij ongevallen is betrokken dan andere groepen. Dit betreft vooral de jongere verkeersdeelnemer (met fiets en bromfiets) en de oudere verkeersdeelnemer (met auto en fiets).

De toename van de verkeersveiligheid is onder andere gerealiseerd dankzij de inzet op permanente verkeerseducatie en het opnemen van Duurzaam Veilig in het beleid. De toepassing van dit landelijk beleid blijkt in de gemeente Hellendoorn gunstige effecten te hebben. Ook het inrichten van 30 km/uur-gebieden binnen de bebouwde kom en 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom heeft gunstige effecten gehad op de verkeersveiligheid. Deze herinrichting is nagenoeg volledig afgerond. Er zijn nog een paar uitzonderingen, zoals de wijk 'n Oaln Diek.

2.1.5. Leefbaarheid – Geluid en lucht

In Hellendoorn zijn inwoners tevreden over de leefbaarheid, zo blijkt uit het periodiek leefbaarheidsonderzoek. Echter op het gebied van bijvoorbeeld parkeervoorzieningen en verkeersoverlast (te hard rijden, te hoge geluidsbelasting en dergelijke) is nog wel wat te winnen.

Geluidsoverlast kan zeer hinderlijk zijn. Een van de bronnen van geluidsoverlast is het verkeer. In het gemeentelijk geluidbeleid is specifiek aandacht voor en er zijn beleidsuitgangspunten opgenomen over verkeer in relatie tot geluid. Zo moet bij verkeersplannen rekening gehouden worden met geluidseffecten en worden stille wegdektypen nadrukkelijk overwogen bij bijvoorbeeld groot onderhoud.

De gemeente heeft via een geluidsniveaukaart goed inzicht in de geluidssituatie op alle locaties en er is gewerkt aan het isoleren van woningen die een te hoge geluidbelasting kennen.

De kwaliteit van de buitenlucht is één van de belangrijke factoren die direct de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Uit de landelijke monitor luchtkwaliteit blijkt dat in de gemeente Hellendoorn de luchtkwaliteitseisen momenteel nergens gevaar lopen. De gemeente streeft dan ook naar het behoud van deze goede luchtkwaliteit.

Het gebruik van de Salland-Twentetunnel heeft in de afgelopen jaren tot een duidelijk betere luchtkwaliteit en een merkbare afname van de geluidsoverlast in het centrum van Nijverdal geleid.

2.1.6. Parkeren

Het streven is een situatie waarin een goed evenwicht tussen parkeren en andere ruimtelijke functies ontstaat. In oudere woonwijken zien we incidenteel fricties tussen parkeervraag en -aanbod. De openbare ruimte van deze wijken is indertijd ingericht op basis van een veel lager autobezit dan nu het geval is. Hierdoor ontbreekt de capaciteit om de toenemende parkeerdruk op te vangen. De grootste parkeerdruk doet zich in de Kruidenwijk en het 'Rode Dorp' voor.

In het centrum van Nijverdal kunnen automobilisten op verschillende parkeerterreinen en in de parkeergarage hun auto kwijt. Het is maar een klein eindje lopen naar het centrum van Nijverdal. Betaald parkeren is in 2017 afgeschaft. Dit heeft geresulteerd in een hogere parkeerdruk. Vooral op de Markt is het soms zoeken naar een vrije parkeerplaats. Over het gehele centrum gezien is er geen parkeerprobleem.

In parkeergarage Henri Dunant moet nog steeds betaald worden om te parkeren. Met een tarief van € 1,- per uur behoort deze garage tot één van de goedkoopste in Overijssel. In 2018 is de mogelijkheid om parkeerabonnementen te verkopen, verruimd. Dit voorzag duidelijk in een behoefte. Zomer 2018 waren alle beschikbare weekabonnementen verkocht en is er een wachtlijst.





3.

WAT KOMT
ER OP ONS AF?



Samen met diverse gemeentelijke beleidsafdelingen en betrokken organisaties uit de gemeente is besproken wat de ontwikkelingen zijn die de komende 15 jaar voor Hellendoorn van belang zijn.

Kernwoorden die daarbij naar voren komen zijn: vergrijzing, elektrisch vervoer en gebruik ICT. Ook de veranderingen in vervoersstromen door internet winkelen vragen aandacht.

3.1. Vergrijzing

Het aantal oudere ouderen (van 75 jaar en ouder) groeit snel. In 2040 zullen er in Nederland 2,6 miljoen 75-plussers zijn. Dat is twee keer zo veel als nu. Die vergrijzing heeft gevolgen op veel terreinen, zoals de zorg en de woningmarkt, maar ook op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid.

Op dit moment geeft 21 procent van de 65-plussers uit Hellendoorn in het ouderenonderzoek aan verminderd mobiel te zijn. Hoewel veel ouderen zich dus over het algemeen prima redden, is het belangrijk oog te hebben voor de infrastructuur om het mogelijk te maken dat ook de wat kwetsbaarder groep lang thuis kunnen blijven wonen. Een generatievriendelijke omgeving voorkomt dat mensen moeten verhuizen omdat zij bijvoorbeeld onvoldoende mobiel zijn om zich goed te kunnen redden.

Zorgen dat mensen zolang mogelijk thuis kunnen blijven wonen, betekent dan bijvoorbeeld dat de openbare ruimte (straten, stoepen, parken) goed toegankelijk en uitnodigend moet zijn. Voldoende voorzieningen, waaronder sportaccommodaties in de buurt, horen hier ook bij.

Effect op de mobiliteit

Er komen meer ouderen met een hoger opleidingsniveau en inkomen. Zij zullen de beschikking hebben over een rijbewijs en een auto én ze zullen gezonder en vitaler zijn dan de voorgaande generatie. Ook is het de verwachting dat de oudere van de toekomst een andere leefstijl heeft en meer gericht is op activiteiten buitenshuis. Daar komt een hogere arbeidsparticipatie van ouderen nog bij. In landelijke scenarioberekeningen blijken 65-plussers verantwoordelijk te zijn voor circa de helft van de totale mobiliteitsgroei. Belangrijke constatering hierbij zijn dat een belangrijk deel van de verplaatsingen buiten de spitsuren plaatsvindt, maar ook dat het openbaar vervoer in de mobiliteit van de toekomstige ouderen een kleine rol zal blijven spelen.

De vergrijzing heeft ook invloed op de verkeersveiligheid. Doordat de kwetsbare groep 65-plussers in omvang toeneemt, groeit hun aandeel in de verkeersslachtoffers. De grootste groep oudere slachtoffers valt onder de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers. In Hellendoorn geldt dat evenzeer als in de rest van Nederland. Goede vervoersvoorzieningen zorgen er ook voor dat inwoners de mogelijkheid hebben om sociale contacten te onderhouden en activiteiten te bezoeken. Dit draagt bij aan het minder snel vereenzamen van ouderen.

3.2. Groei economie

Het CPB voorziet een gunstige economische situatie voor de komende jaren (o.a. een gemiddelde economische groei van 1,8% per jaar in de periode van 2018 tot en met 2021 en een dalende werkloosheid tot 4,6% in 2021). Tegelijkertijd behoren zowel een periode van aanhoudende hoogconjunctuur als een nieuwe recessie de komende jaren tot de mogelijkheden. Deze beide mogelijkheden behoren dan tot de opwaartse respectievelijk neerwaartse risico's binnen de raming voor 2018-2021. Er is niet langer sprake van inhaalgroei, omdat de economie in 2018 in evenwicht is en ook in 2021 naar verwachting in evenwicht zal zijn. Voor de overheid is dit gunstig, omdat de belastinginkomsten hoger en de uitgaven (b.v. uitkeringen) lager zijn.

Het NRC kopte in mei 2017: "1 procent groei economie leidt tot 9 procent meer files". De krant onderzocht of dit waar is. Economische groei leidt weliswaar tot meer files maar dat blijft beperkt tot 3 procent. De sterkte van dat verband kan variëren. Ook de cijfers in Hellendoorn laten een groei van het verkeer zien. Deze groei leidt (nog) niet tot problemen op het wegennet. Dat is robuust en kan ook de komende groei verwerken.

3.3. Verdere digitalisering

De samenleving digitaliseert snel en diepgaand en deze ontwikkelingen zijn nog lang niet ten einde. Nog nooit is het zo eenvoudig geweest een grote groep mensen binnen een zeer korte periode te bereiken. Dit maakt dat nieuwe producten sneller ontwikkeld en verspreid worden binnen de samenleving. Digitalisering helpt ons ook efficiënter met onze tijd om te gaan op basis van individuele voorkeuren. Denk aan het nieuwe werken, winkelen of individuele reisinformatie. Tot slot leven we in onzekere tijden. Of trends doorzetten en in welke mate is erg onzeker. Misschien gebeurt er wel iets heel anders met een groot effect. Flexibel plannen lijkt het enige juiste antwoord.

Er wordt over steeds langere afstanden gereisd en in toenemende mate niet alleen voor werk. Digitalisering zorgt voor betere informatievoorziening, zodat de reiziger een betere afweging kan maken tussen vervoermiddel, route en tijdstip van vertrek. Dit leidt ertoe dat het vaste reispatroon steeds flexibeler wordt, maar ook dat reizigers meer zekerheid verwachten over hun reistijd. Kijken we naar leefstijlen, dan zien we vooral een toename van sociale groepen die kenmerken als status, gemak, snelheid, flexibiliteit en onafhankelijkheid waarderen.

Het is niet meer noodzakelijk om acht uur per dag achter je bureau te zitten. Werken kan in een groot aantal gevallen overal. Ook het OV wordt aantrekkelijker als 'werkplek'. Gevolg is minder verkeer en betere spreiding van het verkeer over de dag. Spitsen worden afgevlakt.

3.4. *Internet winkelen leidt tot een veranderend centrum – lege winkels/kantoren worden woningen*

Het centrum is, met haar winkels en horeca, een belangrijk voorzieningsgebied voor Nijverdal en omliggende kernen. Maar hoe ziet dit centrum er over tien jaar uit? De meeste centra in Nederland zullen moeten blijven transformeren, en dat geldt ook voor Nijverdal. De winkelfunctie met de nadruk op koopgedrag zal afnemen. Een prettige, aantrekkelijke omgeving waar iets valt te beleven komt centraal te staan. Het winkelcentrum zal indikken, het kernwinkelgebied blijft bestaan en 'sfeer, beleving en gezelligheid' zullen de kwaliteiten zijn waarop het centrum zich moet onderscheiden.

De consequenties hiervan voor mobiliteit zijn moeilijk in te schatten. Mobiliteit is niet bepalend voor maar volgt deze ontwikkeling. Maar mobiliteit mag deze ontwikkelingen ook niet beperken. Het liefst zien we dat mobiliteit de kansen van de nieuwe ontwikkelingen juist faciliteert. Een goede bereikbaarheid met alle vormen van vervoer blijft dan ook een belangrijke voorwaarde voor het functioneren van het centrum. Het pluspunt van Nijverdal is de goede bereikbaarheid en de parkeerplekken vlakbij de winkels en voorzieningen. Met name ook voor de regionale functie is het belangrijk hieraan blijvende aandacht te schenken.

3.5. *Vrije tijd en recreatie(bestemmingen)*

Het aantal uren vrije tijd ligt in Nederland al jaren redelijk stabiel op circa 45 uur per week. Van deze vrije tijd wordt ongeveer 13 uur buiten de woning doorgebracht. Buitenrecreatie is na funshoppes de populairste activiteit. Buitenactiviteiten zijn van relatief korte duur en nemen doorgaans tussen 1 en 2 uur in beslag. Wandelen en fietsen zijn daarbij het populairst. De meeste activiteiten vinden plaats binnen of in de directe nabijheid van de eigen woonplaats.

Dat beeld geldt ook voor de gemeente Hellendoorn. Met aantrekkelijke natuurgebieden als de Sallandse Heuvelrug en het Wierdense Veld direct om de hoek zouden wandelen en fietsen hier nog wel eens populairder kunnen zijn. Zeker omdat ook veel toeristen juist daarom Hellendoorn waarderen.

Het Avonturenpark is een publiekstrekker van formaat. En samen met omliggende gemeenten zetten we in Hellendoorn waar mogelijk onze natuurgebieden op de kaart. In het algemeen kan dan ook gesteld worden dat de verwachting voor de toekomst is dat de absolute omvang van vrijetijdsverkeer verder zal toenemen. Er worden ook verschuivingen verwacht in de keuze voor vervoersmiddelen (meer autogebruik) en het tijdstip waarop verplaatsingen zullen plaatsvinden (meer verspreid over de dag). Voor een deel is dit het gevolg van de in omvang groeiende groep ouderen.

Door de toename van het vrijetijdsverkeer en het autogebruik zal de verkeersdruk verder toenemen. Door het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid en de betere spreiding over de dag zullen de directe effecten hiervan maar beperkt merkbaar zijn (mogelijk met uitzondering van een beperkt aantal zeer drukke dagen). Door het goed per fiets ontsluiten van vrije tijd- en recreatievoorzieningen en het aanbieden van strategisch gelegen parkeer en/of Park & Ride-voorzieningen is er in potentie een belangrijke afname van het autogebruik in de directe omgeving van voorzieningen te bereiken. Voor recreatieve voorzieningen met een nationale uitstraling dient bevordering van het gebruik van fiets en het openbaar vervoer uitgangspunt te zijn.

3.6. *Duurzaamheid en milieu (schone voertuigen zoals elektrische auto's)*

Verkeer heeft invloed op het milieu en de directe leefomgeving. Hier is de laatste jaren steeds meer aandacht voor. De eisen hiervoor zijn scherp en worden nog steeds scherper. Zo hanteert Hellendoorn bijvoorbeeld al een strengere dan de landelijke eis met betrekking tot geluid.

Schone voertuigen bieden duidelijke milieuvoordelen. Denk daarbij aan de beperking van geluid, luchtverontreiniging en uitstoot van broeikasgassen. Schoon rijden

is een eerste verantwoordelijkheid van de markt, die bestaat uit autoproducenten, handel en consumenten. Maar op lokaal niveau kan het gebruik van schone voertuigen wel gestimuleerd worden door bijvoorbeeld de aanleg van voldoende laadpalen voor elektrische fietsen en auto's. En het kabinet wil dat uiterlijk vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos - en daarmee elektrisch - zijn. Uitfasering van de fiscale stimulering van emissieloze auto's wordt in lijn gebracht met deze ambitie.

Door een aanzienlijke toename van het gebruik van schone voertuigen zal de leefbaarheid in de kernen op termijn aanzienlijk verbeteren. Hierbij dient echter wel bedacht te worden dat het naar verwachting nog tot na 2025 zal duren voordat de elektrische auto's daadwerkelijk vaste voet aan de grond krijgen. Voor de korte en middel-lange termijn zal de ontwikkeling van hybride voertuigen (met verbrandingsmotor en batterij/accu) naar verwachting een belangrijkere rol spelen. Op het gebied van directe mobiliteitseffecten (gebruik voertuigen, verkeersdruk) zal van het gebruik van schone voertuigen zelfs nauwelijks tot geen effect merkbaar zijn. Op het gebied van verkeerveiligheid kan het zo zijn dat elektrische voertuigen een negatief effect hebben. Vooral voetgangers en fietsers zullen voertuigen minder goed horen aan komen. Aan dit aspect wordt momenteel op Europees niveau aandacht geschonken.

3.7. Landelijk gebied

Hoe het landelijk gebied er in 2040 uit zal zien, weet niemand. Toch zijn er verschillende trends aan te wijzen die nu al zichtbaar zijn en voor een groot deel de richting zullen bepalen waarin het landelijk gebied zich gaat ontwikkelen. Zo zal het platteland steeds meer een multifunctionele leef- en werkomgeving worden en zal er schaalvergroting van agrarische bedrijven en voorzieningen optreden. Dit laatste gaat gelijk op met een toename van kleinschalige en lokale initiatieven van bewoners en bedrijven. Daarnaast zal technologische innovatie juist op het platteland de bedrijvigheid en de leefbaarheid vergroten. De kwaliteit van de leefomgeving in het landelijk gebied staat onder druk en initiatieven van burgers en bedrijven brengen oplossingen voor lokale problemen, maar niet zonder de betrokkenheid van gemeenten.

Landbouwvoertuigen en vrachtwagens worden steeds groter en 'passen' niet meer op de plattelandswegen. De verkeerveiligheid is in het geding doordat (schoolgaande) kinderen en recreanten over dezelfde landbouwroutes rijden. Technologische ontwikkelingen bieden nieuwe mogelijkheden voor mobiliteit. Vraag en aanbod van mobiliteit kunnen slimmer op elkaar afgestemd worden. Een uitgebreid OV-netwerk in het landelijk gebied is daarmee wellicht overbodig of kan 'slimmer' worden.

3.8. Maatschappelijk-culturele en recreatieve ontwikkelingen

Aandacht voor duurzaamheid en milieu (toename gebruik fiets)

Volgens de Duurzame Energievisie en de notitie 'Samenwerken aan een duurzaam Hellendoorn' hebben we met elkaar de opdracht om te werken aan een betere luchtkwaliteit en minder geluidsbelasting. Om dit mogelijk te maken staat de gemeente Hellendoorn voor een belangrijke uitdaging: het beperken van gemotoriseerde verplaatsingen over een afstand tot 7,5 km. Dat moet dan gebeuren door meer te (laten) kiezen voor lopen of fietsen. Zolang er nog relatief weinig 'schone' voertuigen zijn, zoals elektrische auto's, zal deze uitdaging een belangrijke rol blijven spelen. Ook vanuit gezondheidsdoelstellingen zoals het tegengaan van obesitas en suikerziekte, moet ingezet worden op de keuze voor lopen of fietsen boven het gebruik van de auto.

Aandacht voor comfort en gemak, maar ook gezondheid (elektrische fietsen)

Elektrische fietsen zijn in Nederland aan een flinke opmars bezig. Verwacht wordt dat, indien het bezit van elektrische fietsen in de toekomst even hoog zal zijn als het bezit van de gewone fiets nu, in meer dan de helft van de ritten tot 6 km zal worden gekozen voor de fiets. Het aantal keren dat Nederlanders de fiets nemen (aantal ritten) zal daardoor waarschijnlijk met drie tot vijf procent toenemen. Voor het woon-werkverkeer is de verwachte stijging tussen de vier en negen procent. Binnen de groep ouderen zal dit drie à vier procent zijn.

Op basis van de resultaten van het marktonderzoek wordt ook ingeschat dat het percentage volwassen Nederlanders dat de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (minimaal 30 minuten per dag op minimaal 5 dagen per week minimaal matig intensief bewegen) haalt met 1 procent zal toenemen (nu voldoet 63% aan de beweegnorm). Voor het stimuleren van het gebruik van elektrische fietsen ligt er voor de gemeente slechts een beperkte taak. Die kan worden ingevuld door bijvoorbeeld het aanbieden van (uniforme) oplaadpunten.

Door de toename van het aantal fietsritten zal het gebruik van de auto licht afnemen. Het effect is echter te klein om tot merkbaar minder verkeersdruk te leiden. Vooral korte autoritten zullen worden vervangen door de fiets en de eventuele extra ruimte op de weg zal andere automobilisten juist uitnodigen vaker de auto te gebruiken.



4.

WAT WILLEN
WE BEREIKEN?



Het Hellendoorns Mobiliteitsplan uit 2009 is grotendeels uitgevoerd, maar verschillende met name ook externe ontwikkelingen vragen nu nog wel degelijk om sturing.

De veranderingen die daarmee gepaard gaan, vormen de kern waar deze visie omheen is gebouwd.

Die kern wordt in de onderstaande paragrafen van hoofdstuk 4.1 toegelicht.

4.1.1. Duurzaamheid

De gemeente gaat door met het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer als duurzame manier van vervoer. Ook wordt het rijden met schone voertuigen gestimuleerd. Zeker op de lange termijn zijn hier belangrijke voordelen te behalen. Voor de gemeente ligt hier een voorwaardenscheppende taak. Zo kan de gemeente het gebruik van elektrisch vervoer stimuleren door meer laadpalen te plaatsen op straat en in de parkeergarage. En ze kan het goede voorbeeld geven door zelf met elektrische auto's te gaan rijden.

We zetten niet alleen in op het verbeteren van de fysieke leefomgeving maar ook op het verbeteren van luchtkwaliteit, het terugdringen van geluidsoverlast en CO2 uitstoot en op energiebesparing.

Op de lange termijn zullen er steeds meer schone en stille voertuigen komen. Op de korte en middellange termijn investeren we waar mogelijk en noodzakelijk (ook binnenstedelijk) in de toepassing van geluid reducerend asfalt. Ondanks het feit dat dit hogere onderhoudskosten met zich meebrengt, worden wegen met een 50 km/uur-regime in principe altijd uitgevoerd in geluid reducerend asfalt, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om het niet te doen. We hanteren het principe 'stil asfalt, tenzij...'. De geluidsbelasting binnen het bebouwd gebied zal hierdoor naar verwachting afnemen. Het is dus ook reëel een stijging van de verblijfskwaliteit te verwachten. De economische waarde hiervan is lastig te kwantificeren.

Ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit zijn belangrijk bij het maken van een verkeerskundig/-technisch ontwerp. Ook het multifunctionele gebruik van de openbare

ruimte speelt een belangrijke rol om de verblijfskwaliteit te verbeteren. We hebben inmiddels goede ervaringen opgedaan met vooruitstrevende manieren van ontwerpen, zoals bij de Grotestraat en de Rijssensestraat. Dit heeft geleid tot breed gedragen ontwerpen. Bij deze manier van ontwerpen moet echter wel voorkomen worden dat draagvlak en beleving ten koste gaan van aspecten als herkenbaarheid of zelfs de verkeersveiligheid. Daarom kan deze manier van ontwerpen alleen worden toegepast op een beperkt aantal vastgelegde locaties en/of in een beperkt aantal gebieden (in de zogenaamde verblijfsgebieden, op erftoegangswegen of op aangewezen 'bijzondere' gebiedsontsluitingswegen). Wij hechten grote waarde aan co-creatie en burgerparticipatie waarbij het een absolute randvoorwaarde is dat het uiteindelijk een verkeersveilig ontwerp oplevert.

4.1.2. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de gemeente is op dit moment redelijk goed. 'Redelijk goed' omdat de gemeente aan de N35 ligt, met twee aansluitingen op Nijverdal. Maar vooral vanuit het oosten loopt verkeer in de spitsuren vertraging op. Vanaf 2020 zal de capaciteit op de N35 tussen Nijverdal en Wierden worden vergroot door de weg te verbreden naar 2x2 rijstroken en ongelijkvloers te kruisen met andere wegen. Daarna is de bereikbaarheid goed te noemen. Binnen Nijverdal ligt een aantal locaties waar veel economische activiteit plaatsvindt: het centrum van Nijverdal, bedrijvenpark 't Lochter en de vestigingen van Koninklijke Ten Cate. Voor deze locaties zijn goede aansluitingen op de rijksweg van groot belang. Ook voor de aantrekkelijkheid en vestigingsklimaat van 't Lochter voor bedrijven van elders is een goede bereikbaarheid cruciaal.

4.1.3. Inclusieve samenleving

Sinds juli 2016 is in Nederland het VN-Verdrag Handicap van kracht. Dit verdrag legt de rechten van mensen met een beperking vast. Het Verdrag gaat over vele thema's en terreinen, zoals arbeid, onderwijs, wonen, verkeer en vervoer, zorg, ondersteuning, sport, cultuur, vrijetijdsbesteding en uitgaan. Binnen al deze thema's is de ambitie gelijk: zorg ervoor dat mensen met een beperking op voet van gelijkheid met anderen kunnen meedoen aan de samenleving. Dat betekent dat de openbare ruimte hierop ingericht moet zijn.

Ook ouderen, en dat worden er steeds meer als gevolg van de vergrijzing, moeten veilig gebruik kunnen maken van de openbare ruimte. Het verwijderen van ongewenste obstakels, objecten en bebording en de aanleg van voldoende op- en afritjes in het trottoir zullen nog meer aandacht krijgen.

4.1.4. Fietsen

Fietsen is duurzaam. De fiets stoot geen CO2 uit en maakt amper geluid. Daarnaast is fietsen gezond, zowel voor wie recreatief fietst als voor wie een sportief doel nastreeft. De fiets moet het vervoermiddel worden waarmee men zich het meest efficiënt en gemakkelijk kan verplaatsen in Hellendoorn. De fiets is dan ook hét vervoermiddel waarop we willen inzetten in deze mobiliteitsvisie.

Opgaven naar modaliteit

Wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen, wordt bepaald door de huidige situatie, door de ontwikkelingen die we op ons af zien komen en door de kern van deze mobiliteitsvisie zoals we die in hoofdstuk 4.1 hebben beschreven. De opgaven die hieruit voortvloeien zijn hieronder per modaliteit uitgewerkt in wat we willen bereiken en wat we daarvoor gaan doen.

4.2. Auto: optimale bereikbaarheid van de gemeente Hellendoorn

4.2.1. Wat willen we bereiken?

De bereikbaarheid van de gemeente Hellendoorn staat onder druk. De N35 vanuit Twente slibt dicht. Uitbreiding van de wegcapaciteit is hard nodig en hier wordt nu door Rijkswaterstaat, provincie Overijssel en de aanliggende gemeenten aan gewerkt. De bereikbaarheid van Nijverdal vanuit het noorden is sterk verbeterd door de (gedeeltelijke) aanleg van de Noordzuidverbinding. Aanleg van de tracédelen Hulsen en Hellendoorn is nu gewenst. In welke vorm dat gebeurt, zal in 2018 worden uitgewerkt. De bereikbaarheid van alle kernen van de gemeente zal blijvend goed gehouden moeten worden via wegen waarop zich geen grote afwikkelingsproblemen voordoen.

4.2.2. Wat gaan we doen?

- Participeren in proces tot verbreding van N35 tussen Nijverdal en Wijthmen;
- Uitbouwen van de goed functionerende hoofdwegenstructuur van de gemeente door het afronden van de aanleg van de Noordzuidverbinding in Hellendoorn en Hulsen;
- Behouden en verbeteren wat we hebben opgebouwd: beheer en onderhoud is dus belangrijk;
- Daar waar mogelijk 'Smart Mobility' toepassen om maximaal te profiteren van technische mogelijkheden en big data om vervoer zo veilig en efficiënt mogelijk te maken;
- Stimuleren van het gebruik van de deelauto;
- Ter bevordering van de doorstroming zal onderzocht worden of de verkeerslichten op de Van der Muelenweg (bij Ten Cate) verwijderd kunnen worden.

4.3. Auto: parkeren kan snel en comfortabel

4.3.1. Wat willen we bereiken?

Alle bestemmingen in de gemeente Hellendoorn zijn voor autoverkeer goed bereikbaar. Op die bestemmingen is in principe ook voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Er vindt dus geen sturing plaats door beperkt parkeerplaatsen aan te bieden. Bezoekers van het centrum van Nijverdal worden opgevangen in de parkeergarage en op parkeerterreinen aan de rand van het

centrum. Parkeren op maaiveld is gratis, in de garage moet worden betaald.

Centrum Nijverdal

Na het afschaffen van betaald parkeren in het centrum van Nijverdal is de parkeerdruk toegenomen. Dat leidt op drukke momenten tot zoekverkeer wat zorgt voor een toename van milieuoverlast en verkeersonveiligheid. Het is daarom wenselijk dat automobilisten straks door een parkeerroute-informatiesysteem direct naar een parkeervoorziening geleid worden waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het aantal vrije parkeerplaatsen staat dan op de verwijsborden aangegeven. Verkeer wordt zo direct mogelijk en via gewenste routes naar de parkeervoorzieningen geleid. Gestart wordt met de parkeerterrainen waar de parkeerdruk gedurende de hele week hoog is, zoals bij het station en de Markt.

We verwachten dat in het algemeen de parkeerdruk in het centrum zal toenemen en dat bezoekers op de parkeervoorzieningen daar een tekort aan parkeerplaatsen zullen ervaren.

Kernen en woonwijken

Het autobezit stijgt nog steeds. Hierdoor zal de parkeerdruk ook in de woonwijken en kleine kernen verder toenemen. Dat leidt in een aantal woonwijken tot problemen. Het oplossen is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de bewoners zelf. In wijken waar veel geparkeerd wordt door 'wijk-vreemd' verkeer, zoals in de Bloemenwijk, kan met een systeem van parkeerregulering een oplossing geboden worden.

De gemeente acht zich verantwoordelijk voor de oplossing van parkeeroverlast als binnen aanvaardbare loopafstanden geen beschikbare parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. Pas dan zal gezocht worden naar gerichte reguleringsmaatregelen (bijvoorbeeld het op specifieke locaties toestaan van parkeren op het trottoir, al dan niet met twee wielen) of andere maatregelen (bijvoorbeeld het verkopen van grond direct aansluitend aan particulier terrein voor het realiseren van een parkeerplaats). Ook zullen we kijken of de realisatie van aanvullende parkeervoorzieningen mogelijk is.

4.3.2. Wat gaan we doen?

- Door het actueel houden van de parkeerbalans wordt vraag naar en aanbod van parkeer ruimte in beeld gehouden;
- Blijven uitvoeren van het 5-jaarlijks parkeeronderzoek (volgende onderzoek in 2023);
- Geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Nijverdal, wel zichtbaarheid/vindbaarheid en comfort/beleving verbeteren;
- Uitbreiden van het aantal parkeerproducten voor de parkeergarage;
- Invoeren van kentekenherkenning in de parkeergarage ten behoeve van het gebruiksgemak en het bevorderen bij de in- en uitgang van de doorstroming op drukke momenten.

4.4. Fietsen: meer inzetten op aantrekkelijkheid

4.4.1. Wat willen we bereiken?

Circa de helft van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Fietsen is met name voor deze verplaatsingen een milieuvriendelijke en gezonde mogelijkheid. De auto gebruiken mag natuurlijk, maar fietsen stimuleren we door het aanbieden van snelle, veilige en comfortabele routes.

Het huidige fietsnetwerk in Hellendoorn en Nijverdal is relatief grofmazig. Hiermee kan onvoldoende kwaliteit geboden worden om het fietsgebruik echt te stimuleren. Op belangrijke routes ontbreken schakels, terwijl de kwaliteit in een aantal gevallen onder de maat is.

Het fietsnetwerk moet dus een kwaliteitssprong maken. Zo moet het netwerk geschikt gemaakt worden voor een verdere toename van het gebruik door E-bikes, waaronder een ruim aanbod van laadpunten. Vanuit comfortoverwegingen is het wenselijk de fietsroutes zoveel mogelijk in rood asfalt uit te voeren.

Het huidige aanbod aan fietsenstallingen is soms ontoereikend. Geïntariseerd wordt waar en hoeveel stallingen toegevoegd moeten worden. Het gaat dan om het op de juiste plaats aanbieden van voldoende capaciteit die tevens een bijdrage kan leveren aan het voorkomen van fietsendiefstal.

4.4.2. Wat gaan we doen?

- Een helder en compleet fietspadennetwerk realiseren, dat aantrekkelijk en veilig is voor zowel de utilitaire als recreatieve fietser;
- Uitvoering geven aan het Hoogwaardig Fietsnetwerk Overijssel;
- Samen met gemeente Raalte een tracéstudie uitvoeren voor de F35 tussen Raalte en Nijverdal;
- Fietspaden aanpassen aan het toenemende gebruik door de E-bike;
- Comfort van de fietspaden verhogen door paden te asfalteren waar dat kan;
- Fietspaden binnen de bebouwde kom in rode kleur uitvoeren;
- Inventariseren of er stallingen moeten worden toegevoegd.

voorzieningen moeten voldoen aan de landelijk vastgestelde gebruikscriteria. Ook wordt bij het ontwerp en de uitvoering van voetgangersvoorzieningen rekening gehouden met verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid en sociale veiligheid en met mogelijk toekomstige wijzigingen van functies, gebruikers etc..

4.5.2. Wat gaan we doen?

- Verminderen van het aantal punten waar voetgangers mogelijk op een gevaarlijke manier worden geconfronteerd met andere verkeersdeelnemers. Met name de oversteekplaatsen over doorgaande gebiedsontsluitingswegen moeten op een veilige en verantwoorde manier worden vormgegeven;
- Waar nodig verlaagde banden en markeringen voor visueel gehandicapten meenemen bij onderhoudswerkzaamheden of reconstructies;
- Onderhouden van groen, waardoor voorkomen wordt dat de effectieve gebruiksbreedte afneemt.

om in Nijverdal/Hellendoorn te wonen en/of te werken en ook het vestigingsklimaat voor ondernemingen krijgt hierdoor een positieve impuls. De groei van het gebruik van de trein draagt ook bij aan het verminderen van de verkeersdruk op de N35. Voor automobilisten die willen overstappen van de auto op de trein is bij voorkeur direct bij het huidige NS-station voldoende parkeergelegenheid aanwezig. De bereikbaarheid daarvan is erg belangrijk. Voldoende fietsstallingen en parkeerplaatsen zijn een must. Om de concurrentiepositie van de trein verder te verbeteren, is uitbreiding van de intercity frequentie naar 2 keer per uur gewenst.

In het buitengebied is er onvoldoende bundeling van reizigersstromen voor een rendabele openbaar vervoervoorziening. Daarom verschaalt op het platteland het openbaar busvervoer. Zogenaamde 'dunne' lijnen worden opgeheven of vervangen door buurtbussen. De busverbinding naar Ommen is jaren geleden opgeheven. Uitbouw van de nieuwe buurtbuslijn 597 richting Ommen is daarom gewenst.

Het is zaak om optimaal gebruik te maken van kansen die zich voordoen. Verdere digitalisering biedt bijvoorbeeld nieuwe mogelijkheden voor mobiliteit. De grens tussen openbaar vervoer, auto en fiets vervaagt door nieuwe concepten zoals bijvoorbeeld voertuigdelen. Digitalisering biedt ook de mogelijkheid om via een app alle vervoerconcepten onder 1 knop bij de gebruiker op zijn smartphone binnen te brengen. Ook actuele reizigersinformatie kan op deze manier geleverd worden.

Vanuit de 'Twentse visie op vervoer' is ook openbaar vervoer een middel voor doelgroepenvervoer. De buurtbus naar Krönnenzommer is hiervan een begin (lijn, rol-

4.5. Lopen wordt gestimuleerd

4.5.1. Wat willen we bereiken?

Jaarlijks verplaatsen mensen zich zo'n 2.000 keer. Veel van deze verplaatsingen gebeuren lopend. Daarom moeten voetgangersvoorzieningen goed bruikbaar zijn. Niet alleen voor de 'gewone' inwoner maar ook voor mensen met afwijkende behoeften. Dit zijn niet alleen mensen met een lichamelijke beperking die gebruik maken van een scootmobiel, invalidenwagen of rollator, of mensen met een visuele beperking, maar bijvoorbeeld ook ouders met kinderwagens of buggy's. Voetgangers-

4.6. Openbaar vervoer: meedenken en kansen pakken

4.6.1. Wat willen we bereiken?

De trein is in Nijverdal een volwaardiger alternatief voor de auto geworden. De verplaatsing van het station heeft geleid tot 25% meer treinreizigers. De intercity die vanaf december 2017 rijdt, zal deze ontwikkeling nog verder versterken. Het wordt hierdoor aantrekkelijker



stoeltoegankelijk). Meer integratie is door diverse ICT oplossingen wellicht mogelijk. Dit moet sociale winst (vergroting zelfredzaamheid, tegengaan eenzaamheid) of financiële winst (goedkopere vorm van vervoer) opleveren.

4.6.2. Wat gaan we doen?

- Tijdens reguliere regionale overleggen betreffende openbaar vervoer zetten we in op een intercityfrequentie van 2x per uur zowel richting Zwolle als richting Enschede;
- Onderzoek doen naar de haalbaarheid van het bieden van actuele reisinformatie bij bushaltes;
- Uitbreiden van de mogelijkheden om van OV-fiets of een andere vorm van deelfietsen gebruik te maken;
- Doortrekken van buurtbusbuslijn 597 van Krönnenzommer naar Ommen;
- Onderzoeken waar winst is te behalen door integratie van doelgroepenvervoer in het openbaar vervoer.

4.7. Recreatieve bestemmingen zijn goed bereikbaar

4.7.1. Wat willen we bereiken?

De gemeente Hellendoorn is een recreatieve gemeente. Een aantal bestemmingen trekt dan ook veel recreatief verkeer, zoals het Avonturenpark Hellendoorn, Landal Greenparks, het Reggedal en het Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug. Deze recreatieve bestemmingen dienen ook per fiets goed bereikbaar te zijn. De koppeling van woonkernen aan hun omgeving, de zogenoemde externe ontsluiting, speelt hierbij een belangrijke rol. Deze koppeling dient verder verbeterd te worden. Voor bezoekers zijn er strategisch gelegen parkeervoorzieningen aanwezig van waaruit met de fiets verder gereisd kan worden. De Paarse Poort functioneert als transferium met diverse faciliteiten voor toeristen, zoals fietsverhuur, horeca, informatievoorzieningen etc.

De problemen met recreatieverkeer kenmerken zich onder meer door pieken in de vakantieperiodes, veel verkeersdruk in de recreatiegebieden, hinder van autoverkeer in dorpen en bezoekerscentra, en overlast voor en door recreanten. Er is niet één probleemeigenaar maar er zijn er vele. Samenwerking is daarom noodzakelijk om deze problemen op te lossen.

4.7.2. Wat gaan we doen?

- Samen met provincie en Avonturenpark Hellendoorn onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om bezoekers met een nieuwe vorm van vervoer van het NS-station naar het Avonturenpark te vervoeren;
- Completeren van het recreatief (fiets)(wandel) netwerk;
- Promoten van het gebruik van de OV-fiets.

4.8. De verkeersveiligheid is verbeterd

4.8.1. Wat willen we bereiken?

Het aantal ongevallen in de gemeente Hellendoorn, gemeten over de jaren 2014-2016, ligt stabiel rond de 220 per jaar. In 2017 daalde dit aantal tot 186. Ook het aantal gewonden daalde in deze periode gestaag, van 69 naar 40. Mooie cijfers maar achter deze cijfers gaat natuurlijk nog steeds een wereld van leed schuil.

Voldoende reden om een stevige impuls aan verkeersveiligheid te geven. Een aantal ontwikkelingen kan de verkeersveiligheid onder druk zetten. Denk hierbij aan het gebruik van elektrische auto's (je hoort ze minder goed aankomen), elektrische fietsen (die een hogere rijnsnelheid kennen dan gewone fietsen) en de vergrijzing (ouderen zijn kwetsbaarder door meer fysieke beperkingen).



Het aantal doden onder fietsers in Nederland is vorig jaar gestegen. Met name oudere fietsers zijn in 2017 slachtoffer geworden van een ongeluk. Dit is onder andere het gevolg van de populariteit van de fiets bij deze doelgroep. Dankzij elektrische fietsen en driewielers worden steeds meer fietskilometers gemaakt en mensen blijven ook tot op steeds hogere leeftijd fietsen. De stijging van het aantal doden op de fiets is dan ook niet los te zien van de toename van het fietsgebruik in Nederland. Met investeringen in bredere, vergevingsgezinde fietsroutes (routes waar bijvoorbeeld door het ontbreken van bomen, borden en andere obstakels een ongeluk niet direct ernstige gevolgen heeft) en gerichte educatieprogramma's zijn veel ongevallen te voorkomen.

We zullen de ontwikkeling van de verkeersveiligheid op onveilige locaties nauwgezet volgen. Speciale aandacht is er voor de veiligheid van schoolkinderen, niet alleen in de directe nabijheid van de scholen maar ook op de routes er naartoe. Onderzoek naar de veiligheid van schoolroutes wordt in 2018 al opgepakt. Daarnaast is er speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals brom- en snorfietsers, gebruikers van een scootmobiel, fietsers, voetgangers, jongeren en ouderen. Objectieve (meetbare) verkeersonveiligheid heeft hierbij vanzelfsprekend de hoogste prioriteit. Om de verkeersveiligheid te verbeteren zet de gemeente Hellendoorn permanente verkeerseducatie in. Verkeerseducatie wordt toegepast om verkeersdeelnemers voldoende toegerust, veilig aan het verkeer deel te laten nemen. Het gaat dan om kennisoverdracht en om het aanleren van vaardigheden. Zodat wanneer men onverhoeds toch betrokken raakt bij een gevaarlijke verkeerssituatie er bewust dan wel onbewust met een zekere bekwaamheid gereageerd kan worden. Daarbij

onderscheiden we zes leeftijdsgroepen (0 – 4 jaar, 4 – 12 jaar, 12 – 15 jaar, 16 – 24 jaar, 25 – 59 jaar en 60 plus.). Het aanleren en stimuleren van het gewenste verkeersgedrag is niet alleen een taak van de gemeente. Zij kan hiervoor een beroep doen op verschillende organisaties die werken op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau.

4.8.2. Wat gaan we doen?

- Ongevallen voorkomen door de wegen conform de eisen van Duurzaam Veilig in te richten en kwetsbare weggebruikers te trainen en te informeren;
- Ongevallen voorkomen door schoolroutes en gevaarlijke locaties zichtbaar te maken en maatregelen te nemen om het gevaar weg te nemen;
- Verkeersongevallen voorkomen door verkeersonveilige kruispunten en wegvakken snel aan te passen;
- Blijvend aandacht hebben voor verkeersveiligheid. Door effecten van de nieuwe manier van registreren te volgen, signalen uit de bevolking te monitoren en snel actie te ondernemen als dat nodig is.

5.

HOE GAAN WE VERDER?



5.1. De uitwerking

Deze Mobiliteitsvisie vormt nog slechts een eerste stap op weg naar een verkeers- en vervoersysteem dat de gemeente beter bereikbaar maakt en dat veiliger, leefbaarder en duurzamer is voor gebruikers en omwonenden van dat systeem. In deze visie worden wel accenten gelegd en prioriteiten gesteld voor de periode tot 2025, maar er heeft op onderdelen nog geen nadere uitwerking plaatsgevonden. Ook worden slechts ten dele concrete maatregelen benoemd.

De komende periode zal gebruikt worden om een uitvoeringsprogramma, een verkeersveiligheidsplan en het fietsstructuurplan nader uit te werken. Deze uitwerkingen worden gemaakt met deze Mobiliteitsvisie als uitgangspunt en basisdocument.

5.2. Hoe doen we dat?

Zoals gezegd staan we aan de vooravond van een transitie in het mobiliteitssysteem. Hoe groot deze transitie is en hoe snel hij gaat, is niet duidelijk. Enkele trends zijn al ingezet; van andere weten we (bijna) zeker dat ze zich zullen voordoen. Dat betekent dat we open moeten staan voor tal van vernieuwingen. Dat we moeten meedenken, meehelpen en (soms) meebetalen.

Hellendoorn is mooie gemeente, met een landelijk karakter, maar ook licht stedelijke trekken. De dorpen zijn anders dan de wijken in Nijverdal. Ook verschillen wijken onderling weer van elkaar. Dat betekent dat de gemeente verschillende mobiliteitsprofielen kent. Bij de uitwerking van de opgaven is het belangrijk hier rekening mee te houden. Dus kiezen we ervoor de uitwerking steeds samen met inwoners op te pakken en waar mogelijk maatwerk te leveren.

6.

MOBILITEITS- AGENDA - HOE BETALEN WE DAT?



In het verleden werkten we veelal aan de hand van een soms lang van tevoren vastgesteld programma van infrastructurele maatregelen. Zoals gezegd zijn er op dit moment zoveel ontwikkelingen die ook de nabije toekomst onzeker maken dat deze methode niet meer leidt tot de resultaten die we met elkaar nastreven.

Gecombineerd met een andere relatie tussen overheid en inwoners kiezen we voor een veel flexibelere mobiliteitsvisie die dan dus ook vraagt om een minder dichtgetimmerde financiering. Onze uitgangspunten daarvoor zijn:

1. Een stip op de horizon die per definitie onzeker is. Zowel qua resultaat als qua route die tot dat resultaat leidt.
2. Een jaarlijks budget waarmee we flexibel kunnen inspelen op kansen die zich voordoen. Initiatieven van de gemeente zelf maar ook van andere partijen krijgen zo de ruimte die ze verdienen binnen de mobiliteitssituatie
3. Voor de kortere termijn willen we wel werken met redelijk vaste programma's met de daarbij passende budgetten. Maar ook binnen deze programma's zullen we waar nodig flexibel opereren.
4. De aanpak voor de langere termijn heeft meer de functie van routeplanner en kompas voor lobbyactiviteiten bij andere partijen en ligt veel minder vast.
5. Op strategisch niveau houden we vanzelfsprekend continu de vinger aan pols zodat we altijd kunnen bijsturen.

Juist omdat we kansen willen verzilveren zijn we ook graag bereid om projecten van andere partijen te omarmen en die in combinatie en co-creatie uit te voeren. Dat betekent ruimte voor burgerinitiatieven en commerciële partijen die ons kunnen helpen om gestelde doelen te realiseren.

Financiering

Uitgangspunt bij de financiering van deze mobiliteitsvisie is het optimaal gebruiken van subsidiemogelijkheden

Op dit moment (begroting 2018 – 2021) zijn er verschillende budgetten waaruit mobiliteit, in de zin van eigen budget voor verkeerszaken, wordt gefinancierd. Dit mobiliteitsbudget kan onderverdeeld worden in jaarlijkse kosten en investeringskosten.

Jaarlijkse kosten:

- € 50.000,- algemene verkeersmaatregelen voor het plaatsen van verkeersborden, oplossen kleine knelpunten en dergelijke;
- € 55.000,- voor diverse educatieprogramma's. Die worden ook deels gesubsidieerd vanuit de provincie; de gemeentelijke bijdrage is circa € 17.500,-.
- € 5.000,- als bijdrage aan de vrijwilligersorganisatie die de buurtbussen rijdende houdt.

Investeringsbudget fietsen:

- € 200.000,- – € 350.000,- voor de aanleg van ontbrekende stukken fietspad of fietsstroken.

Investeringsbudget veiligheid/leefbaarheid:

- € 5.000.000,- voor projecten zoals de Noordzuidverbinding, herinrichting Grotestraat, Rijksweg 35 c.a., herinrichting kruispunt Constantijnstraat-Parallelweg. Deze projecten komen voort uit initiatieven van ruimtelijke ordening, waarbij mobiliteit een onderdeel is of uit projecten van derden die wij uitvoeren (Rijksweg 35 - veiligheidsmaatregelen).

Voor het uitvoeren van projecten die bijdragen aan deze Mobiliteitsvisie is jaarlijks een bedrag van € 1 miljoen nodig in de planperiode 2018 – 2030. Hiervan is ca. € 350.000,- per jaar gedekt in de begroting. Het deel dat nog niet gedekt is betreft een bedrag van € 650.000,- per jaar.





Colofon

Uitgave gemeente Hellendoorn 2018