

# Beleidsplan Wegen 2023-2028



---

## Colofon

### Opdrachtgever

Gemeente Hellendoorn

Marcel Brinks  
Remco Mennegat  
Remco Veldkamp

### Auteur

Cyber Advies

Marcel Aarnink  
Frans Bouwman  
Joyce Lokate

### Versie

Referentie 42022012  
Definitieve versie  
16-1-2023

---



## Voorwoord

Wegen zijn cruciaal om onze kernen bereikbaar en vitaal te houden. Inwoners en bezoekers moeten veilig en vlot hun bestemming kunnen bereiken. Dat draagt bij aan (economische) ontwikkeling maar zeker ook aan het gevoel van welbevinden en aan de kwaliteit van leven van onze inwoners. En dat is waar we met dit plan voor gaan.

Gemiddeld is de kwaliteit van onze wegen op een redelijk niveau, maar we hebben ook duidelijke ambities om op bepaalde details dat niveau nog op te krikken. De inbreng van o.a. maatschappelijke organisaties heeft geresulteerd in een aantal duidelijke prioriteiten. We zetten in op nog meer en nog betere fietsverbindingen. De wegen in de dorpskernen moeten absoluut van een goed kwaliteitsniveau zijn; niet alleen technisch maar zeker ook qua uitstraling en om kwetsbare doelgroepen goede veilige verbindingen naar de voorzieningen te garanderen. Wegen dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en dat laatste vormt dan ook een belangrijke uitgangspunt voor dit plan voor de komende jaren.

We beschikken over uitstekende data over zowel de technische kwaliteit als het functioneren van de openbare ruimte. Daardoor zijn we in staat om tegen zo laag mogelijke kosten ons wegen- en padennet op het gewenste niveau te houden. In het belang van inwoners en bezoekers.

Egbert Nijenbanning

*Wethouder Gemeente Hellendoorn*

## Samenvatting

Vanaf 2012 wordt het onderhoud aan wegen meer planmatig uitgevoerd, dit heeft geleid tot een verbetering van de kwaliteit van onze infrastructuur. Naast het technisch in stand houden van wegen kijken we steeds meer op welke manier wegen bij kunnen dragen aan de ambities van de gemeente. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het in stand houden van wegen, fiets- en voetpaden. In het beleidsplan wegen 2023 – 2028 worden de kaders: kwaliteit, kosten en prioritering voor het in stand houden van verhardingen gelegd.

Het uitgangspunt is om de technische kwaliteit van wegen te onderhouden op een B kwaliteit. De visuele kwaliteit maken we onderscheid in dorpscentra (A), binnen de bebouwde kom (B) en buiten de bebouwde kom (C).

De thema's die een relatie hebben met het aanwezige beleid en de beeldvormingssessies hebben geleid tot een prioritering voor het in stand houden van verhardingen. De prioritering is ontstaan uit doelen die de organisatie nastreeft, uit een themasessie met de raad en uit gesprekken met verschillende groepen uit de samenleving.

Prioriteit:

- Veiligheid en toegankelijkheid
- Mobiliteit

Locaties waar kwetsbare doelgroepen wonen en belangrijke routes waar zij gebruik van maken, zijn in beeld gebracht. Evenals de belangrijkste voet- en fietsverbindingen. Het verbeteren van de toegankelijkheid en het fietscomfort zijn hierbij belangrijk.

Bij het in stand houden van verhardingen geldt als belangrijke randvoorwaarden: duurzaamheid en vergroening.

Als aanvulling op dit beleidsplan wordt voor wegen een meerjarig investeringsprogramma opgesteld. Het doel van dit investeringsprogramma is dat er een beter beeld gaat ontstaan van de verwachte financiële investeringen op lange termijn.

# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	3
Samenvatting .....	4
1. Inleiding.....	6
2. Huidige situatie en kaders.....	10
2.1 Huidige situatie .....	10
2.2 Organisatie en participatie .....	12
2.3 Beleidskader .....	13
3. Visie en uitgangspunten.....	15
3.1 Thema's en prioriteit.....	15
3.2 Algemene beleidsuitgangspunten.....	17
3.3 Speerpunten.....	20
4. Doorrekening kosten en budgettering.....	26
4.1 Ambitie als basis voor de financiën.....	26
4.2 Budget wegen .....	26
4.3 Doorrekening benodigde middelen met kwaliteitsambities.....	27
Samengevat.....	31
5. Uitvoeringsprogramma Wegen .....	32
Een meerjaren investerings- en onderhoudsprogramma:.....	32
Integraal samenwerken, dit houdt in:.....	32
Bijlage 1: Samenvattingen beleidsstukken.....	33
Bijlage 2: Kaartmateriaal.....	37



Figuur 1: opzet rapport

# 1. Inleiding

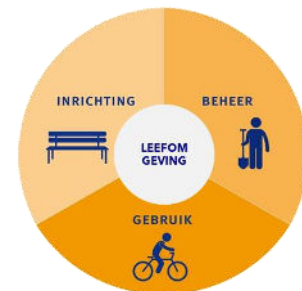
De gemeente Hellendoorn is een groene gemeente in een recreatief aantrekkelijke regio, met Hellendoorn en Nijverdal als grootste kernen.. De druk op de openbare ruimte en daarbij ook op de wegen en fietspaden neemt toe. De inrichting, het gebruik en beheer moet immers meer en meer bijdragen aan diverse maatschappelijke thema's en opgaven. Het klimaatbestendig maken van de gemeente, biodiversiteit en vergroenen, zorgen voor een gezonde leefomgeving en sociale cohesie. Het gebruik van wegen verandert: multifunctionaliteit en toenemende variatie van verkeersdeelnemers vragen om een veilig en toegankelijk wegennetwerk voor iedereen. In de gemeente zijn er vragen over prioritering en invulling van onderhoud, waarbij gebruik en beleving een belangrijke rol spelen. Tot slot zijn en blijven de beschikbaarheid van middelen, te weten budgetten en capaciteit, een beperkende factor.

Veel opgaven vragen om een nieuwe visie en focus op thema's en varianten, die aansluiten op het IBOR en andere beleidsdocumenten zoals de Mobiliteitsvisie, Fietsvisie, Samen leven met Water en de Groenvisie (nog in ontwikkeling). Dit beleidsplan geeft richting en vervolg aan deze opgaven en werkt speerpunten uit in concrete maatregelen en kosten. Vanuit de regio en provincie is, in samenwerking met de gemeente, de afgelopen jaren ingezet op de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk, het opwaarderen van schakels met onvoldoende kwaliteit en het aanleggen van ontbrekende schakels in dit netwerk. Een voorbeeld hiervan is de fietssnelweg.

## Aanleiding

De gemeente Hellendoorn is bezig om het beleid aangaande de kapitaalgoederen te harmoniseren, actualiseren, en samen te voegen. Binnen de afdeling Openbare Ruimte zijn de beleidsplannen geïnventariseerd en deels geactualiseerd. In dat kader is ook dit beleidsplan opgesteld. Aanleiding voor dit stuk:

- Nieuw IBOR
- Beheerplan uit 2012
- Meer grip op financiën
- Meerjarenplanning
- Wettelijk kader



## Doelstelling

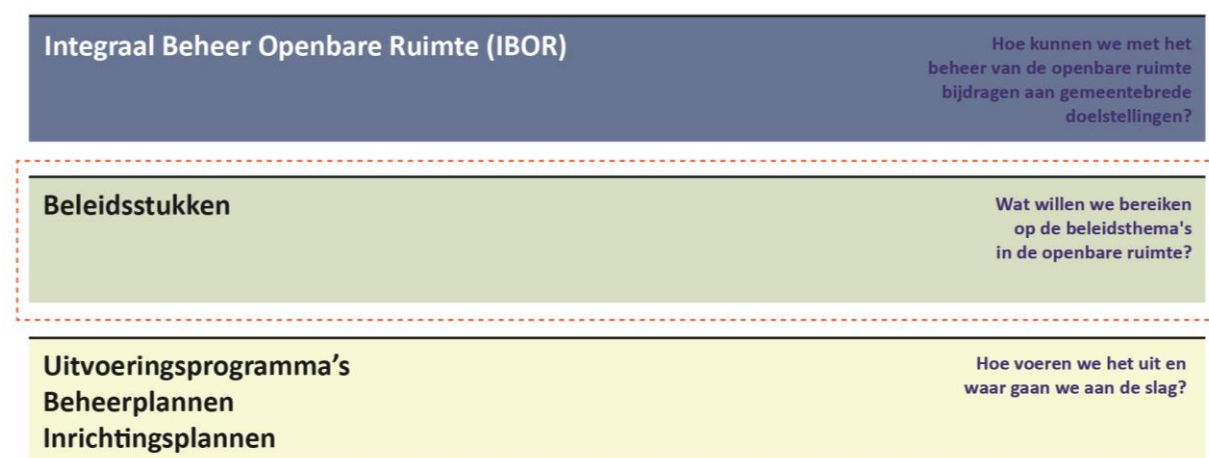
Op dit moment wordt er binnen het vakgebied Wegen gewerkt conform een technisch beheerplan. Vanaf 2012 wordt er planmatig gewerkt: er wordt vanuit inspecties een vertaalslag gemaakt naar planmatig onderhoud waardoor de technische staat op orde blijft. Het beheerplan heeft er dus voor gezorgd dat de wegen binnen de gemeente Hellendoorn op orde zijn, maar de gemeente wil nu een volgende stap zetten richting een beleidsplan.

*“Door de nieuwe koers voldoen de wegen niet alleen aan de technische kwaliteit, maar dragen ook bij aan een fijne leefomgeving”*

Met voorliggend beleidsplan wordt een stap gemaakt richting een op thema's of nog beter op 'waarden gestuurde leefomgeving'. Dit door te gaan sturen op beeldkwaliteit en op de belangrijkste thema's die in Hellendoorn het belangrijkste zijn. Op deze thema's wordt de komende planperiode extra op ingezet. De uitwerking van dit beleidsplan geeft het gewenste effect weer op de verschillende thema's voor het beheer en onderhoud van wegen en hoe vanuit Wegen wordt bijgedragen aan een toekomst bestendige en waardevolle leefomgeving. De looptijd van dit Beleidsplan Wegen is 6 jaar (2023 t/m 2028).

## Scope

Het Beleidsplan Wegen sluit aan op de ambitie van het IBOR (vastgesteld in 2021). Hierin staat beschreven waar de gemeente Hellendoorn de komende periode op in wil zetten. Hellendoorn wil een veilige en duurzame omgeving waarborgen voor haar inwoners. De verschillende beleidsstukken, waaronder dit beleidsplan, geven invulling aan die visie en ambities. Hoe gaan we de doelstelling 'veilige omgeving realiseren', dat voortkomt uit visie en ambities?



*Figuur 2: Kader beleidsplan*

Dit beleidsplan geeft algemene uitgangspunten, doet uitspraken over de huidige en beoogde kwaliteit en koppelt daaraan de te verwachten kosten. Waar deze uitgangspunten precies gaan landen en wanneer die plaatsvinden worden wordt geduid in het vervolg proces, te weten uitvoeringsprogramma's en in een beheerplan en in inrichtingsplannen. De positionering tussen andere beleidsplannen, zoals de "Mobiliteitsvisie" en "Samen leven met Water" wordt verderop in het rapport (paragraaf 2.1 en 2.2) weergegeven. Daarin is te vinden welke beleidsstukken op dit moment aanwezig zijn en welke stukken nog in ontwikkeling zijn.

Dit beleidsplan geldt voor wegen binnen de gemeente en daar vallen onder:

- Wegen binnen en buiten de bebouwde kom
- Zandwegen
- Fiets- en voetpaden
- Parkeerplaatsen
- Bermen (eerste meter)

Recreatieve fietspaden vallen buiten de scope. Deze zijn ondergebracht bij het fietspadennetwerk Twente.

## Werkwijze

Dit beleidsstuk is tot stand gekomen vanuit een integrale samenwerking met andere beleidsvelden en maatschappelijke organisaties. Zo is de vraag "wat komt er op ons af" in brede afstemming binnen en buiten de gemeente vertaald in negen thema's. Over deze thema's is opgehaald wat nu voor Hellendoorn speerpunten zijn, de komende jaren. Ook zijn tijdens een themasessie met de raad in 2022 speerpunten opgehaald. Dit is vertaald in twee speerpunten, waarin door middel van maatregelenpakketten de thema's een concrete vorm krijgen

binnen herinrichtings- en renovatieprojecten. Daarvan is een bijbehorende doorrekening gemaakt. Deze vormen, de komende jaren, samen met de beoogde kwaliteit de kaders voor het thema wegen.

<b>Thema's</b>	<b>Prioriteit</b>	<b>Uitgangspunten en Scenario's</b>	<b>Toepassing</b>
<p>Vanuit de beeldvormingssessie en het aanwezige beleid zijn 9 thema's opgezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid en toegankelijkheid</li> <li>• Mobiliteit</li> <li>• Gezondheid</li> <li>• Duurzaamheid</li> <li>• Vergroenen</li> <li>• Waterberging</li> <li>• Bewegen, recreatie, ontmoeten</li> <li>• Biodiversiteit</li> <li>• Klimaatadaptatie</li> </ul>	<p>Tijdens de raadsessie zijn de thema's besproken waarbij een prioritering vastgesteld is:</p> <p>Basis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid en toegankelijkheid</li> <li>• Mobiliteit</li> </ul> <p>met als bijzondere focus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duurzaamheid</li> <li>• Vergroenen</li> </ul>	<p>Voor elk thema zijn voorwaarden en uitgangspunten opgesteld</p> <p>Vanuit de belangrijkste thema's zijn twee scenario's opgesteld met voorbeeldmaatregelen:</p> <p><b>Kwetsbare gebieden</b> <b>Fietspaden</b></p>	<p>Realisatie en onderhoud Bij projecten wordt voorrang gegeven aan kansen voor belangrijke thema's</p> <p>Doorrekening Hoeveel is benodigd voor de komende periode en is beschikbaar per jaar</p>

*Figuur 3: stappen vertaling van opgaven in thema's, uitgangspunten en toepassing*

Dit plan geeft antwoord op de volgende vragen:

- 1. Waar staan we?** Hoe ziet het er buiten uit? Welke richting geven de verschillende beleidsstukken?
- 2. Wat komt er op ons af?** Wat speelt er binnen de gemeente? Welke (maatschappelijke) opgaven staan er nu en in de nabije toekomst te wachten?
- 3. Wat vinden we belangrijk?** Wie of wat verdient extra aandacht de komende periode? Waar wil de gemeente nuances aanbrengen?
- 4. Hoe pakken we het aan?** Hoe wordt invulling gegeven aan de (maatschappelijke) opgaven, waar de gemeente voor staat? En hoe wordt geborgd dat visie en ambities uitvoerbaar en concreet zijn?
- 5. Wat kost het? En wat levert het op?** Wat is de investering en hoe gaat het er uit zien?
- 6. Waar kunnen we in door ontwikkelen?** Wat zijn de vervolgstappen naar aanleiding van dit beleidsplan? Welke randvoorwaarden gelden hierbij?

## Leeswijzer

Dit is vertaald in de volgende indeling in dit rapport:

### Hoofdstuk 2: Huidige situatie en kaders

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de wegen binnen de Gemeente Hellendoorn weergegeven. In beeld en beschrijving wordt de staat geschetst. Dit stuk past binnen het beleidskader welke de gemeente aan het structureren en completeren is en waarbinnen de verschillende stukken dus op elkaar aansluiten. Daarnaast wordt ook de huidige organisatie van beheer geschetst.

*De vragen "waar staan we?" en "wat komt er op ons af?" worden in dit hoofdstuk behandeld.*

### Hoofdstuk 3: Visie en uitgangspunten

Wat wordt belangrijk gevonden binnen de Gemeente Hellendoorn? Deze vraag wordt beantwoord in dit hoofdstuk. Binnen de verschillende thema's wordt een prioritering gegeven, en daarbij worden per thema verschillende uitgangspunten verwoord. Op deze manier wordt de visie concreet gemaakt. Om daarnaast extra aandacht te kunnen besteden aan specifieke thema's die extra aandacht verdienen, zijn twee speerpunten verdiepend



uitgewerkt met aanvullende maatregelpakketten. Deze speerpunten gaan in op gebieden waar kwetsbare groepen wonen, leven en/of verblijven en op routes voor langzaam verkeer.

*De vragen “wat vinden we belangrijk?” en “hoe pakken we het aan?” worden in dit hoofdstuk behandeld.*

#### **Hoofdstuk 4: Doorrekening en budgettering**

In dit hoofdstuk wordt de voorziene kostenontwikkeling weergegeven. Wat komt er op Wegen af en wat is er financieel nodig voor de komende periode?

*De vraag “wat kost het en wat levert het op?” wordt in dit hoofdstuk behandeld.*

#### **Hoofdstuk 5: Uitvoeringsprogramma Wegen**

Om het beleidsstuk te implementeren worden een aantal randvoorwaarden en succesfactoren weergegeven. Een belangrijk vervolg is het Uitvoeringsprogramma. In dit hoofdstuk wordt hierop vooruitgekeken.

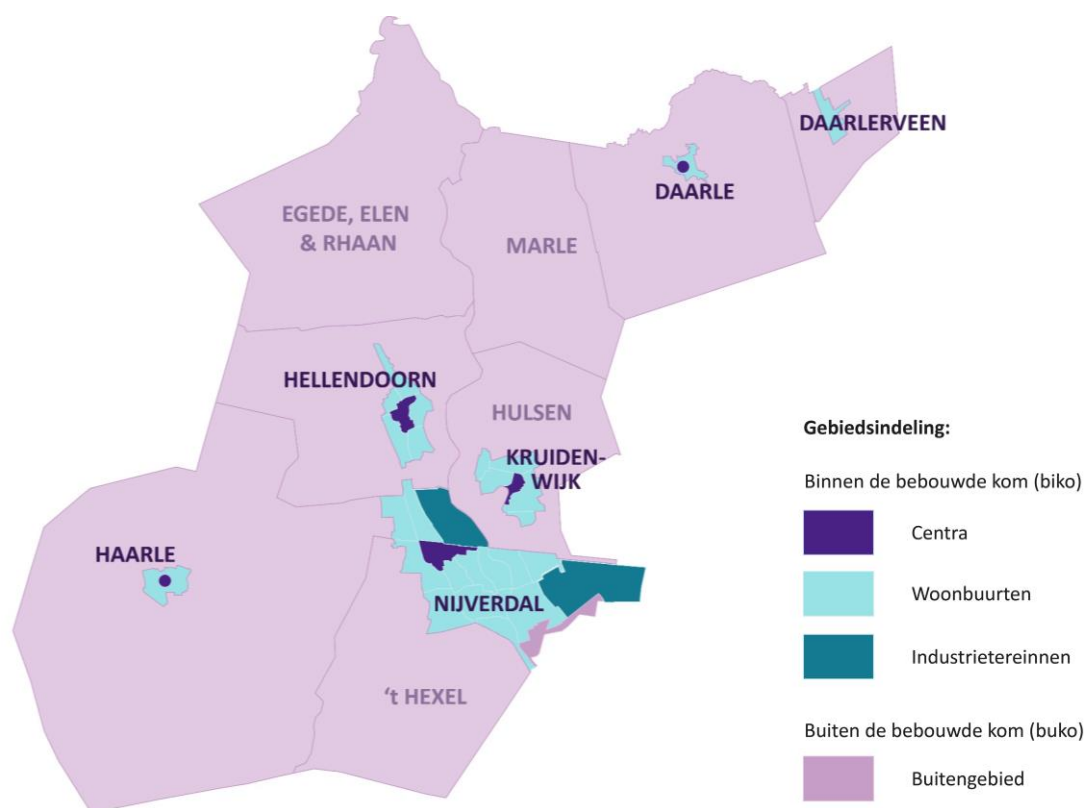
*De vraag “waar kunnen we in door ontwikkelen?” wordt hier weggezet, waarmee een doorkijkje wordt gegeven naar vervolgstappen van dit beleidsplan.*

## 2. Huidige situatie en kaders

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de huidige situatie van de wegen binnen de gemeente. Wat zien we nu? Waar ontstaan problemen en welke vraagstukken spelen er binnen het thema Wegen? Er wordt een beknopte samenvatting gegeven van aanwezig beleid, waar in de uitgangspunten verderop in dit document aangehaakt wordt of invulling aan geeft.

### 2.1 Huidige situatie

De gemeente Hellendoorn bestaat uit zes woonkernen en een buitengebied met agrarische bedrijvigheid, natuurontwikkeling en toeristische hotspots op en rond de Sallandse Heuvelrug. Nijverdalen, de uitbreidingswijk Kruidenwijk en Hellendoorn hebben een centrum met gevarieerde voorzieningen, zoals winkelcentra, zorginstellingen en verschillende scholen. De overige woonkernen en buurtschappen karakteriseren zich door hun dorpse, betrokken karakter met een kerk, buurthuis en/of basisschool.



Figuur 4: indeling Gemeente Hellendoorn, met 35.987 inwoners (31 jan. 2022; bron CBS)

In de afbeelding hierboven wordt de gebiedsindeling weergegeven die gehanteerd wordt bij het verdelen van de arealen. Onder wegarealen buiten de bebouwde kom vallen alle wegen, voet- en fietspaden, parkeerplaatsen, zandwegen etc. die buiten de bebouwde kernen vallen. Binnen de kernen wordt onderscheid gemaakt tussen wegarealen in de wijken en wegarealen in de centra.

#### Wegen buiten de bebouwde kom

Buiten de kernen bepalen betonklinkerwegen, geasfalteerde wegen, zandwegen (onverhard) en fietspaden het beeld. De technische kwaliteit is prima op orde, maar voldoet het wegbestand nog aan de wensen van het huidige gebruik en toekomstige opgaven? Een deel van het beheer van de fietspaden in het buitengebied valt buiten de scope van dit beleidsplan omdat deze zijn ondergebracht bij het routenetwerk Twente. Maar ook op de overige

wegen is recreatief verkeer en overig fietsverkeer aanwezig. Hier en daar zijn rond of richting toeristische hotspots als het Avonturenpark al wel fietspaden aangelegd en er wordt op dit moment al geïnvesteerd in het verbeteren en aanleggen van fietspaden.

### Wegen binnen de bebouwde kom en de centra

Binnen de bebouwde kom hebben onlangs verschillende grote herinrichtingsprojecten plaatsgevonden. Voorbeelden hiervan zijn het centrum van Nijverdal en het afkoppelen van regenwater richting Stadsbeek de Brake. Bij nieuwbouw en reconstructies van het openbaar gebied wordt al ingezet op klimaat adaptieve maatregelen. De overige wegen binnen de bebouwde kom zien er over het algemeen technisch goed uit, maar ook hier rijst de vraag of de inrichting en uitstraling nog aansluiten bij de huidige tijd en vraagstukken. En ook wordt gezocht op welke manier het wegereaal kan bijdragen aan visie en ambities van de gemeente.



*Figuur 7: : impressie wegen in het buitengebied (v.l.n.r. fietspad, betonklinkerweg, asfaltweg)*



*Figuur 5: impressie wegen binnen de bebouwde kom (v.l.n.r. rand van uitbreidingswijk Kruidenwijk, centrum van Hellendoorn, Stadsbeek de Brake)*



*Figuur 6: impressie voorzieningen voor langzaam verkeer (v.l.n.r. hoogwaardige en representatieve uitstraling centrum, rode fietspaden in asfalt, voetpaden in bestaande woonwijken)*

## Technische staat

Vanaf 2012 is de gemeente meer planmatig gaan werken. Dit houdt in vanuit een beheerplan en inspecties, met de vertaalslag naar planmatig onderhoud, waardoor de technische staat goed op orde is gebracht. De volgende conclusies kunnen worden getrokken op basis van de huidige gegevens uit de inspecties:

- Technische staat is redelijk op orde  
Gemiddeld per jaar 2% onderhoud voor de komende 5 jaar
- Noodzakelijke vervanging is gering  
Op basis van veiligheid
- Levensduur: theoretisch 20-25% zou vervangen moeten worden  
Op basis van jaarcyclus onderhoudsprogramma in de komende 5 jaar
- Oppervlakte wegen waar onderhoud aan moet gebeuren is afgenomen  
Tussen 2012 en 2021 heeft er een verbetering plaatsgevonden in de technische staat

### Areaal oppervlak Gemeente Hellendoorn

<i>Gesloten verharding (asfalt en dergelijke)</i>	1.472.400 m <sup>2</sup>
<i>Open verharding (klinkers, tegels en dergelijke)</i>	1.259.200 m <sup>2</sup>
<i>Halfverharding (schelpen, leem en dergelijke)</i>	29.300 m <sup>2</sup>
<i>Onverhard (voornamelijk zandwegen)</i>	<u>438.200 m<sup>2</sup></u>
<b>Totaal aan verharding in Hellendoorn</b>	<b>3.199.100 m<sup>2</sup></b>

## 2.2 Organisatie en participatie

### Huidige organisatie van beheer

De afdeling Openbare Ruimte (totaal circa 120 medewerkers incl. SW en inhuur) is verantwoordelijk voor het beheer, de projecten en werken die spelen in de leefomgeving. Zij is daarmee verantwoordelijk voor de gehele levenscyclus van de voorzieningen; de initiatiefase, realisatie, beheer en einde levensduur met evt. vervanging.

Binnen de afdeling zijn er grofweg twee onderdelen:

- **Binnendienst:** beleid en beheer wegen, verkeer, groen, water, afval; projecten, werkvoorbereiding, directievoering/toezicht en areaalbeheer
- **Buitendienst:** dagelijks beheer en onderhoud wegen, verkeer, groen, riolering, reiniging en afval. (incl. WSW, WIW, PW en WMO-banen).

De wens vanuit het IBOR is om binnen de afdeling beter samen te werken. Dit geldt binnen de afdeling Openbare Ruimte maar ook met andere domeinen zoals gebiedsontwikkeling, publieke gezondheid, sociaal domein en milieu & duurzaamheid.

### Participatie met stakeholders

Inwoners, ondernemers en organisaties weten goed wat er leeft in de buurt; zij weten wat nodig is om de leefbaarheid te vergroten". Op de thema's, die spelen voor wegen, is participatie met verschillende doelgroepen noodzakelijk. Bij het opstellen van dit plan zijn een aantal welzijnsorganisaties, de stichting 'Iedereen Inclusief' en het Gehandicaptenplatform betrokken geweest. Samen met deze organisaties is gekeken hoe bijgedragen kan worden aan de maatschappelijke opgaven. Er is input opgehaald voor zowel visievorming als beleidsuitgangspunten.

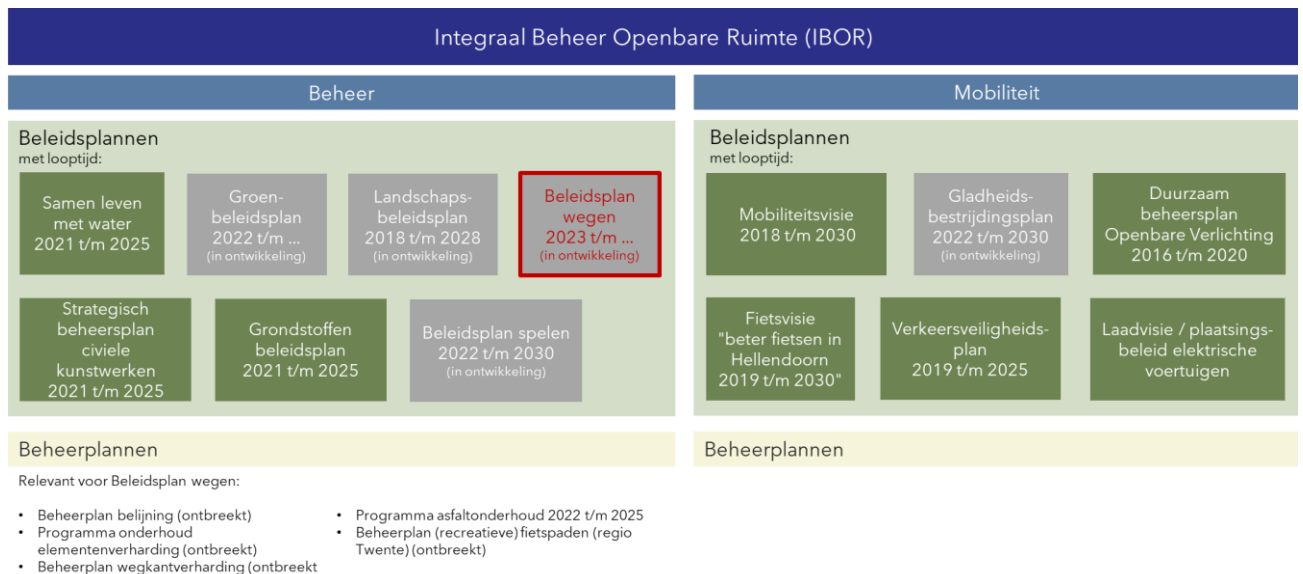
Naast de waardevolle input van de externe stakeholders, is er tijdens een beeldvormingsessie ook intern geparticipeerd. Onder andere de programma's Mobiliteit & Verkeer, Sociaal Domein, Jeugd, Publieke Gezondheid, Klimaatadaptatie en Duurzaamheid hebben meegedacht over kansen voor wegen binnen de Gemeente Hellendoorn. Hieruit zijn de negen hoofdthema's opgesteld, waarna de raad tijdens een interactieve sessie is gevraagd hier richting aan te geven.

In een vervoltraject, bij de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma en de herinrichtingsprojecten is de ambitie om interne afdelingen en programma's maatschappelijke organisaties nog intensiever te betrekken.

## 2.3 Beleidskader

### Positionering binnen beleidskader

Zoals al eerder genoemd wordt in dit beleidsplan richting gegeven aan de visie en ambities van de gemeente uit het IBOR en de beleidsplannen. In het schema is het beleidskader weergegeven waarbinnen het Beleidsplan Wegen geplaatst wordt.



Figuur 8: beleidskader Gemeente Hellendoorn

In deze paragraaf worden relevante punten uit de beleidsstukken benoemd. Vanuit het IBOR wordt richting gegeven. Ook kijken we hoe met wegen bijgedragen kan worden aan de doelstellingen uit andere beleidsvelden.

### Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR)

De gemeente Hellendoorn wil de inrichting en het beheer van de openbare ruimte op een integrale manier vormgeven. Dit houdt in dat **sectorale** beleidsdocumenten, beheer- en uitvoeringsplannen worden vervangen door **integrale** vormgeving en uitvoering met **effectgestuurd beleid**. Het IBOR is het strategisch kader waarin maatschappelijke opgaven en bestuurlijke doelstellingen zijn vertaald naar uitgangspunten voor het beheer van de openbare ruimte, gericht op de 6 thema's: Gezonde en veilige leefomgeving, Wonen, Welzijn en zorg, Economie en werkgelegenheid, Duurzaamheid en Ruimtelijke kwaliteit. De relevante uitgangspunten voor wegen op deze thema's zijn in Bijlage 1 te vinden.

Vertaling naar beeldkwaliteit betekent dat het volgende:

- Technische instandhouding op minimaal **B-niveau**: garantie voor een veilige, toegankelijke, functionele en bruikbare openbare ruimte
- Verzorgend onderhoud in de centra en kleine dorpskernen streven naar **A-niveau**: kwalitatieve centra en versterkte toeristische positie
- Voor enkele locaties, zoals buitengebied, volstaat **C-niveau**: veiligheid wordt gewaarborgd

#### Beeldkwaliteit

A+ – Zeer hoog

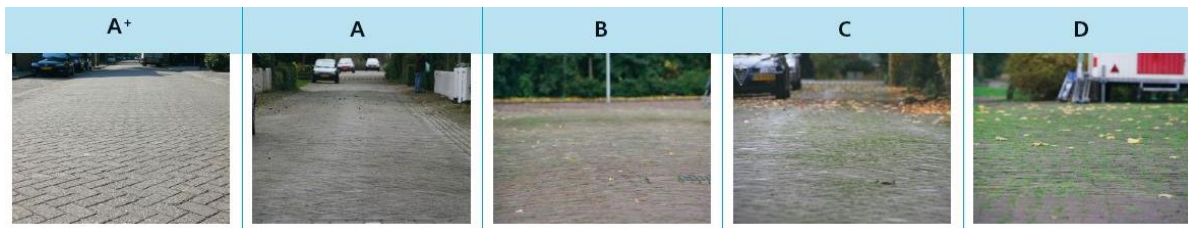
A – Hoog

B – Basis

C – Sober/laag

D – Zeer laag

In paragraaf 3.2 wordt beschreven hoe Wegen invulling geeft aan bovenstaande uitgangspunten. Daarbij worden ook voorbeelden gegeven van de kwaliteit, uitgedrukt in A, B en C. In hoofdstuk 4 wordt verder op ingegaan op de financiële consequenties hiervan voor Wegen.



*Figuur 9: voorbeeld beeldkwaliteit onkruid op wegen (bron CROW) – in de centra wordt gestreefd naar beeld A, waar in het buitengebied beeld C voor wegen passend is en kan worden toegestaan*

### Beheerplan (okt 2012):

Op dit moment ontbreekt een beleidsplan wegen en wordt er gewerkt conform Beheerplan (okt 2012). Eén van de beleidskeuzes die in dit beheerplan impliciet wordt gemaakt is om de bestaande infrastructuur te herstellen tot of in stand te houden op het CROW-niveau, zoals dat is aangegeven in de CROW-systematiek. Hier onder worden bevindingen en uitgangspunten van het beheerplan weergegeven:

- In 2013 lag de kwaliteit van asfaltverhardingen onder de landelijke norm en daarom is sindsdien ingezet op het op orde brengen van de technische kwaliteit.
- Achterstallig onderhoud wordt volgens het beheerplan op orde gebracht om kapitaalsvernietiging tegen te gaan en veiligheid te kunnen waarborgen.
- In 2013 lag de technische kwaliteit van elementenverharding onder de norm van een ‘normaal’ onderhouden wegennet.
- Er zijn weinig wegen beoordeeld op een onvoldoende, hier was sprake van achterstallig onderhoud. Het beheerplan heeft ook hier ingezet op het op orde brengen van de technische kwaliteit.

Door het beheerplan is de technische kwaliteit van het wegennet de afgelopen periode op orde gebracht. Dit biedt een mooi uitgangspunt om verder te kijken bij het opstellen van dit beleidsplan. Deze zal meer aansluiting vinden met gemeentelijke ambities en visies, onder andere uit het IBOR. Daarnaast wordt een vertaalslag gemaakt van dit sectoraal beheerplan, met focus op de beeldsystematiek van CROW, richting een integraal beleidsplan gericht op effecten.

### Afstemming overige relevante beleidsstukken

De overige beleidsstukken zijn gescand op relevante informatie. Een samenvatting hiervan is te vinden in Bijlage 1. Uit deze stukken zijn uitgangspunten gefilterd waaraan wegen kunnen bijdragen aan gemeenschappelijke doelen, zoals **uitstraling, herkenbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid van fiets- en voetpaden** uit de mobiliteitsvisie. Het waterbeleid deelt duurzaamheidsambities d.m.v. het **opwaardering groen en biodiversiteit, afname hittestress, verminderde kans wateroverlast**. De fietsvisie heeft als doel het gebruik van de **fiets te stimuleren**. In het uitvoeringsprogramma wordt ingezet op bijvoorbeeld het verbeteren van de **kwaliteit en toegankelijkheid van de fietspaden**. De uitgangspunten worden verder meegenomen in dit beleidsplan, waarbij wordt afgewogen hoe Wegen hier invulling aan kan geven of ruimte aan kan bieden.

#### ***Wat vinden we belangrijk binnen de gemeente Hellendoorn?***

*In verschillende visies en beleidsplannen komt naar voren dat een veilig en fijnmazig fietsnetwerk belangrijk is. Het dient in te springen op de veranderende, meer gevarieerde gebruikersgroepen, verwachte toename van verkeersdruk en het investeren in toeristische aantrekkelijkheid van de gemeente.*

*Daarnaast hebben fietspaden een rol in het stimuleren tot bewegen en ontmoeten. Daarbij staan kwetsbare doelgroepen centraal. Veiligheid en toegankelijkheid op schoolroutes, en op routes van en naar centra en toeristische hotspots zijn belangrijke speerpunten. En ook rond woon- en verblijfsplekken voor ouderen en mindervaliden wordt ingezet op veiligheid en toegankelijkheid.*

*Daarin staat integraal samenwerken centraal.*

### 3. Visie en uitgangspunten

Door de huidige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld klimaatverandering, schaarste en het belang van gezondheid, is in de toekomst de stap naar waarden gestuurd beleid gewenst om samenwerking te stimuleren en maatschappelijke doelen te kunnen realiseren. In waarden gestuurd beleid worden middelen ingezet op een manier die bijdraagt aan (maatschappelijke) opgaven. Er wordt weergegeven hoe de openbare ruimte, in dit geval wegen, bij kan dragen aan de realisatie van deze thema's. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's en uitgangspunten hoe de wegen daaraan een bijdrage kunnen leveren en hoe prioriteit toegekend kan worden binnen de thema's.

Thema's	Prioriteit	Uitgangspunten en Scenario's	Toepassing
<p>Vanuit de beeldvormingssessie en het aanwezige beleid zijn 9 thema's opgezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid en toegankelijkheid</li> <li>• Mobiliteit</li> <li>• Gezondheid</li> <li>• Duurzaamheid</li> <li>• Vergroenen</li> <li>• Waterberging</li> <li>• Bewegen, recreatie, ontmoeten</li> <li>• Biodiversiteit</li> <li>• Klimaatadaptatie</li> </ul>	<p>Tijdens de raadsessie zijn de thema's besproken waarbij een prioritering vastgesteld is:</p> <p>Basis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid en toegankelijkheid</li> <li>• Mobiliteit</li> </ul> <p>met als bijzondere focus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Duurzaamheid</li> <li>• Vergroenen</li> </ul>	<p>Voor elk thema zijn voorwaarden en uitgangspunten opgesteld</p> <p>Vanuit de belangrijkste thema's zijn twee scenario's opgesteld met voorbeeldmaatregelen:</p> <p><b>Kwetsbare gebieden</b> <b>Fietspaden</b></p>	<p>Realisatie en onderhoud Bij projecten wordt voorrang gegeven aan kansen voor belangrijke thema's</p> <p>Doorrekening Hoeveel is benodigd voor de komende periode en is beschikbaar per jaar</p>

Figuur 10: stappen vertaling van opgaven in thema's, uitgangspunten en toepassing

#### 3.1 Thema's en prioriteit

Vanuit het huidige beleid en de beeldvormingssessie zijn onderwerpen naar boven gekomen die binnen de gemeente spelen. Deze zijn ondergebracht in de negen thema's voor Wegen.



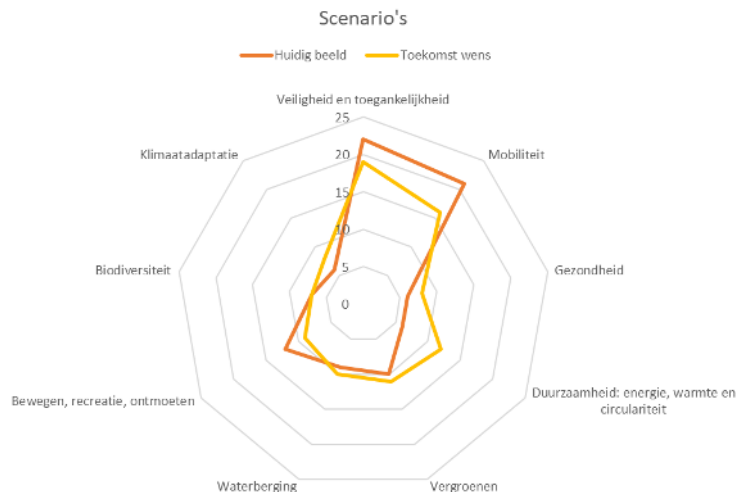
Figuur 11: de thema's

In de volgende tabel wordt per thema de randvoorwaarde gedefinieerd:

Thema	Randvoorwaarde Wegen
<b>Veiligheid en toegankelijkheid</b>	Veiligheid door technische staat en de bescherming of zich beschermd voelen tegen gevaar, rekening houdend met alle doelgroepen
<b>Mobiliteit</b>	Beweeglijkheid of gemak waarop de gebruiker zich kan verplaatsen
<b>Gezondheid</b>	Fysieke en mentale gezondheid door de mogelijkheid tot sport, sterke sociale relaties en het kunnen participeren in de maatschappij
<b>Duurzaamheid</b>	Economische, sociale en leefomgevingsbehoeften voor huidige en toekomstige generaties worden gewaarborgd door duurzame ontwikkelingen omtrent energie, circulariteit en warmte
<b>Vergroenen</b>	Inrichting en beheer van wegen zorgen voor een sterke beleving en moedigen ontmoeten en bewegen aan
<b>Waterberging</b>	Het vasthouden van hemelwater binnen een gebied, zodat er een beter evenwicht ontstaat tussen neerslag en wateronttrekking (door verdamping, groen en landbouw)
<b>Bewegen, recreatie en ontmoeten</b>	Inrichting en beheer van wegen zorgen voor een sterke beleving en moedigen ontmoeten en bewegen aan
<b>Biodiversiteit</b>	De mate waarin voorwaarden om biodiversiteit te versterken aanwezig zijn
<b>Klimaatadaptatie</b>	De mate waarin de risico's van klimaatverandering in de fysieke leefomgeving worden beperkt

De thema's fungeren om de dialoog te voeren: in welke mate zijn de thema's op dit moment aanwezig binnen het kader Wegen in de Gemeente Hellendoorn, wat heeft prioriteit en waar liggen koppelkansen?

In de raadsessie op 28 juni 2022 is door middel van een knoppensessie en de respons opgehaald dat de thema's '**Veiligheid en toegankelijkheid**' en '**Mobiliteit**' belangrijk moeten zijn en blijven voor wegen. Daarbij worden de thema's '**Vergroenen**' en '**Duurzaamheid**' aangemerkt als specifiek belangrijke thema's waar de extra focus voor dit beleidsplan op komt te liggen.



Figuur 12: uitkomsten raadsessie- huidig beeld wegen en wensbeeld toekomst





*Figuur 13: het centrum van Nijverdal met representatieve uitstraling en het gehele profiel op hetzelfde niveau draagt hiermee bij aan het thema veiligheid en toegankelijkheid*



*Figuur 15: fietspad in de gemeente Hellendoorn, onderdeel van het verbeterde fietsnetwerk, draagt onder andere bij aan het thema mobiliteit*



*Figuur 14: wooncomplex Onze Haven aan de Stokstraat te Nijverdal, waar klimaatadaptieve maatregelen bijdraagt aan de groenbeleving en het stimuleren om een ommetje maken*

### 3.2 Algemene beleidsuitgangspunten

Om ook een plek te bieden aan algemene uitgangspunten voor wegen en een bijdrage te leveren aan maatschappelijke opgaven als klimaat en biodiversiteit, worden in deze paragraaf de uitgangspunten gegeven die gemeente breed worden toegepast voor de wegen en fietspaden in Hellendoorn.

#### ***Bijdragen aan de thema's bij beheer- en inrichtingsopgaven***

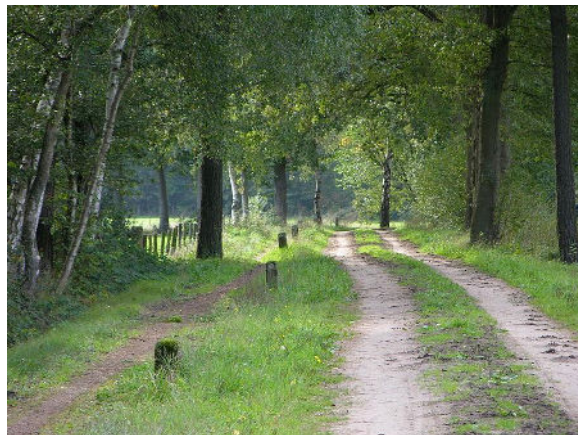
*Wanneer er renovatie aan een weg of verharding in de openbare ruimte plaatsvindt, wordt onderzocht hoe wegen bij kunnen dragen aan de thema's. In het bijzonder worden de thema's waar prioriteit aan gegeven is, verder uitgewerkt in de speerpunten "toegankelijkheid en inclusiviteit in gebieden met kwetsbare doelgroepen" en "optimalisering wandel- en fietsnetwerk". Er wordt prioriteit gegeven aan wegen en projecten in de openbare ruimte waar de speerpunten van toepassing zijn.*

## Kwaliteitsniveau

De centra zijn het visitekaartje en van groot belang voor de uitstraling en aantrekkelijkheid van de gemeente Hellendoorn op het gebied van toerisme en het (commerciële) vestigingsklimaat. Daar hoort een openbare ruimte bij die mooi, comfortabel en veilig is. Daarom is het visuele kwaliteitsniveau hoog (A). Kwaliteitsniveau basis (B) is een realistisch niveau voor de overige gebieden in de bebouwde kern, waar representativiteit een minder belangrijke rol speelt. Tot slot past het visuele kwaliteitsniveau C in het buitengebied. Een voorwaarde voor alle gebieden is het garanderen van veilig gebruik. Technische kwaliteit wordt daarom voor de hele gemeente Hellendoorn op B gezet. Efficiënte inzet van middelen zijn daarvoor het uitgangspunt. Hierna volgen er een aantal voorbeelden waarin de kwaliteit wordt uitgelegd.



*Figuur 17: voorbeelden slecht toegankelijk en/of onveilig wegdek, passend bij beeldkwaliteit D – dit wordt in de gemeente Hellendoorn nergens toegestaan (bron elders)*



*Figuur 16: voorbeelden technische kwaliteit minimaal B - wegen in het buitengebied zijn toegankelijk en veilig, maar mogen wat uitstraling betreft sober zijn (beeldkwaliteit C)*



Figuur 18: voorbeelden centra en fietspaden op beeldkwaliteit A – waar naast goede toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen ook representativiteit een belangrijk aandachtspunt is

### Uitgangspunten algemene basisthema's Wegen

Uitgangspunten voor goede **veiligheid en toegankelijkheid** voor wegen:

- De fysieke veiligheid van wegen is op orde (heel): de technische kwaliteit wordt uitgevoerd op B-niveau
- Wegen dragen bij aan een veilig gevoel (sociale veiligheid) en zijn schoon
- Wegen zijn overzichtelijk voor alle gebruikers
- Bij projecten en onderhoud wordt verbetering voor fietsers en mindervaliden expliciet meegenomen
- Er wordt prioriteit en richting gegeven aan renovatie van het wegareaal waar kwetsbare doelgroepen aanwezig zijn (in het eerste speerpunt van de volgende paragraaf wordt hier verder op ingegaan)
- Er vindt samenwerking plaats tussen betrokken partijen (zoals politie, BOA's, beleidsveld veiligheid, verkeer, etc.).

Uitgangspunten voor goede **mobilititeit** voor wegen:

- Er zijn geen/weinig verkeersvertragingen en conflictsituaties aanwezig, vanwege de kwaliteit van de wegen
- Het is binnen de gemeente eenvoudig om van A naar B te komen door afwezigheid van infrastructurele barrières en aanwezigheid van leesbare routes
- Fietspaden zijn ingericht op functionaliteit: snelheid van A naar B, voornamelijk werk- en schoolverkeer, rekening houdend verschillende vervoersmiddelen, fiets met en zonder hulpmotor, scootmobiel etc.
- Verhardingsmateriaal wordt afgestemd op het gebruik
- Er wordt prioriteit en richting gegeven aan renovatie van het wegareaal waar belangrijke fietsroutes aanwezig zijn of waar kansen liggen om het fietsnetwerk te verbeteren.

### Uitgangspunten focus thema's Wegen

Uitgangspunten voor **vergroenen** van wegen:

- Wegen dragen in belangrijke mate bij aan netwerk van groenstructuur
- Wegen dragen bij aan de beleving van groen en het stimuleren van vergroenen in de directe omgeving
- Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt 10% van de arealen vergroend, dit geldt ook voor wegen
- Om vergroening verder te stimuleren is samenwerking noodzakelijk (denk daarbij aan het toepassen van bloemrijke bermen of het toepassen van bomen bij herinrichtingsopgaven)

Uitgangspunten voor verbeteren van **duurzaamheid** voor wegen:

- Bij voorkeur, tenzij gebruik anders voorschrijft, toepassing herbruikbare en duurzame materialen
- Huidig toegepaste materialen worden zoveel mogelijk hergebruikt en in eigendom gehouden

- CO<sup>2</sup>-afdruk wordt zoveel mogelijk beperkt in toepassing van materieel en materiaal
- Bij de aanleg van nieuw aan te leggen wegen, wordt onderzocht of en hoe circulariteit kan worden toegepast. Daarbij kan gedacht worden aan circulair inkopen en/of vastleggen in een paspoort
- Wegen kunnen bijdragen aan (energie)transitie en daarom wordt er binnen projecten zoveel mogelijk samengewerkt om gemeenschappelijke doelen te kunnen behalen
- Zandwegen blijven zoveel mogelijk zandwegen om het verhard oppervlak zoveel mogelijk te beperken

### Uitgangspunten overige thema's Wegen

Uitgangspunten voor stimuleren van goede 'gezondheid', 'bewegen, recreatie en ontmoeten', 'biodiversiteit', 'waterberging' en 'klimaatadaptatie' voor wegen:

- Bij nieuwe aanleg / omvorming wordt naar kansen gezocht om bij te dragen aan de gezondheid van de gebruikers
- Er wordt prioriteit gegeven bij herinrichting aan fietspaden en plekken waar kwetsbare doelgroepen verblijven, waarmee wegen bij kan dragen aan het stimuleren van het naar buiten gaan, een ommetje maken, etc.
- Toeristische hotspots zijn in beeld en zijn goed te bereiken door middel van verschillende toeristische routes
- Er wordt onderzocht waar bijgedragen kan worden aan biodiversiteit door het toepassen van fauna-passages (zoals paddenroosters), het natuurlijk beheer van bermen of het toepassen van bomen en heesters
- Ten behoeve van waterberging wordt, waar mogelijk en passend, waterdoorlatende verharding toegepast en wordt water afgevoerd naar groen
- Waar mogelijk wordt open verharding i.p.v. gesloten verharding (asfalt) toegepast omdat dit bijdraagt aan het hittebestendiger maken van de omgeving

### 3.3 Speerpunten

Vanuit het huidige beleid en de voorkeurthema's is gekozen om focus aan te brengen en twee aandachtspunten op te zetten. In deze speerpunten krijgen de thema's een plek binnen concrete uitgangspunten. Delen uit het maatregelenpakket komen voort uit de huidige werkwijze binnen de gemeente, zijn opgehaald uit de beeldvormingssessie met andere beleidsterreinen en gesprekken met bijvoorbeeld het gehandicaptenplatform en andere welzijnsorganisaties.

De focusgebieden beslaan een beperkt deel (inschatting is 10-15%) van de bebouwde kom. Deze gebieden hebben voorkeur bij het prioriteren van onderhoud en krijgen bij herinrichtingsprojecten extra aandacht voor bv. toegankelijkheid / inclusiviteit. Dit wordt voornamelijk bereikt door in te zetten op extra comfort voor kwetsbare groepen, meer groen i.p.v. grijs en een duurzamere inrichting en beheerregime.

#### Toegankelijkheid en inclusiviteit in kwetsbare gebieden

De buitenruimte in gebieden met kwetsbare doelgroepen, **rond bejaarden- en zorgcentra, scholen en rondom begraafplaatsen en uitvaartcentra**, krijgt prioriteit. Er wordt ingezet op veilige en prettige plekken om elkaar te ontmoeten en een openbare ruimte die voldoende toegankelijk is voor mindervaliden en invaliden.

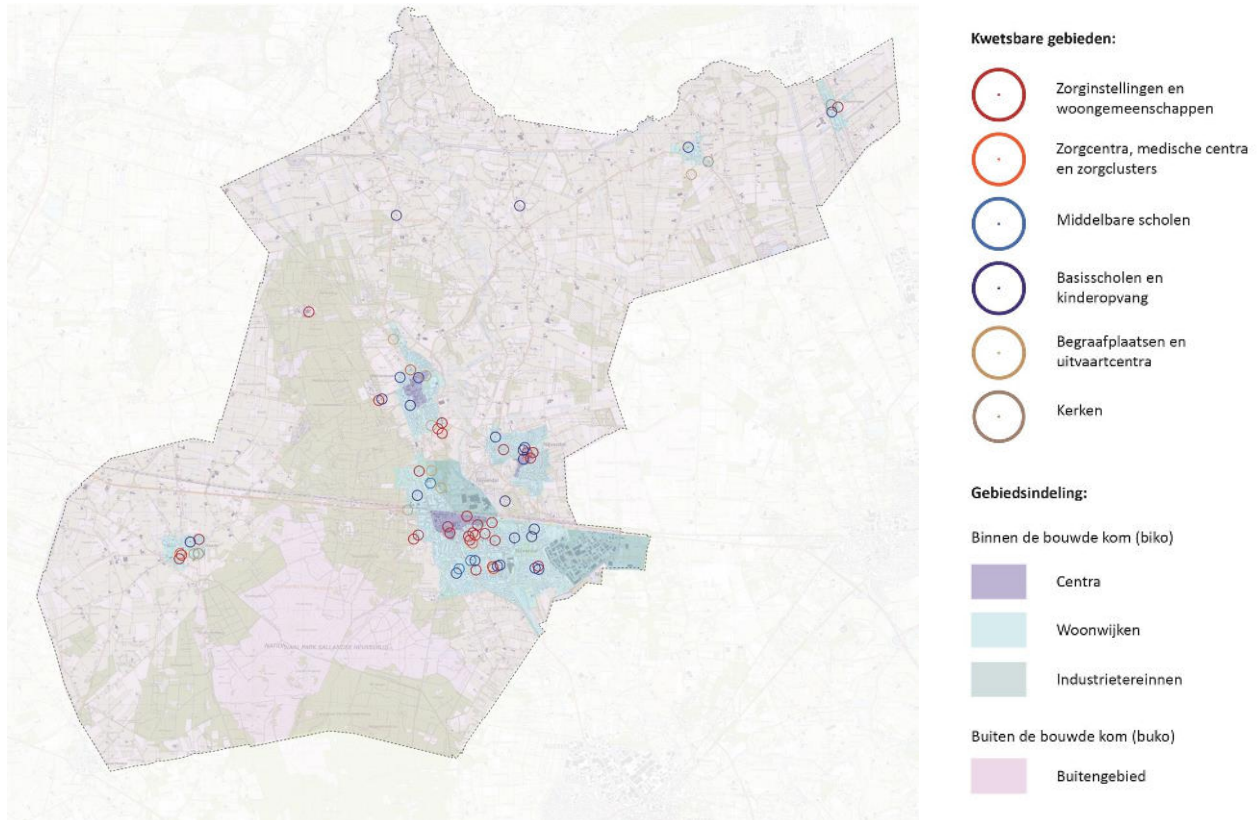
Daarbij kan gedacht worden aan entreezones rond zorgcomplexen of scholen; of parkeerplaatsen bij begraafplaatsen. Rond de entrees van deze functies staat veiligheid en toegankelijkheid voorop. Zo biedt de openbare ruimte plek voor thema's als 'langer thuis wonen'.

#### **Draagt bij aan de thema's:**

Veiligheid en toegankelijkheid en mobiliteit, en indirect draagt deze ook bij aan gezondheid, duurzaamheid en vergroenen.

### **Kwetsbare gebieden zijn bijv.:**

- Zorginstellingen en zorgcentra
- Woongemeenschappen met zorg, zorgcomplexen, bejaardencentra
- Basisscholen en middelbare scholen
- Begraafplaatsen en uitvaartcentra
- Kerken



*Figuur 19: overzicht van de gebieden met kwetsbare doelgroepen (in bijlage 3 wordt het kaartmateriaal groter weergegeven)*

Het volgende standaard maatregelenpakket is een voorbeeld en een indicatieve opsomming van maatregelen die kunnen worden meegenomen bij het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. De uitwerking en het primaat ligt hiervoor in de projectgroepen. Dit wordt in de projecten en locatie specifiek uitgewerkt. Hiervoor is een integrale meerjaren aanpak en -planning voor de projecten noodzakelijk.

*Herinrichting straatprofiel rond zorginstellingen, zorgcentra, woongemeenschappen met zorg, zorgcomplexen, bejaardencentra:*

- verbreding trottoir of straatprofiel op gelijk niveau
- toepassen invalidenblokken
- toepassen stoepranden met flauwe helling
- vergroenen van de openbare ruimte
- toepaste materialen worden zoveel mogelijk hergebruikt en in eigendom gehouden
- CO<sup>2</sup>-afdruk wordt zoveel mogelijk beperkt in toepassing van materieel en materiaal
- verwijderen van opstallen, paaltjes, verkeersborden etc.
- duidelijke afscheiding trottoir, rijbaan; verschillende verhardingen i.v.m. duidelijke gebruiksfunctie
- voldoende locaties om trottoir te verlaten
- duidelijke routes eventueel met kleuren richting centra / dokterspraktijk
- optimaliseren of verbeteren blindengeleidenpaden

#### *Herinrichting rondom entrees:*

- toepassen van of vervangen voor invalidevriendelijke bestrating
- toepassen van voldoende fietsparkeerplekken met verbetering toegankelijkheid
- verbeteren toegankelijkheid voor scootmobielen en rollators
- toepassen van voldoende verlichting
- ruimte voor laden en lossen
- ruimte voor openbaar vervoer of parkeergelegenheid taxi's en mindervaliden vervoer
- toepassen van bomen (voor schaduw en verminderen verhard oppervlak) -> areaal vermindering

#### *Herinrichting rondom begraafplaatsen:*

- verbeteren toegankelijkheid voor fietsers en mensen met scootmobiel
- toevoegen van schaduwrijke plekken

#### *Beheerkaders:*

- direct vervangen of oplossen van oneffen bestrating, problemen met verlichting, etc.
- hoge mate van onkruidbestrijding (uitstraling en representativiteit)

### **Optimalisering fietsnetwerk**

Verbetering van wandel- en fietsroutes van en naar belangrijke voorzieningen, zoals **scholen, cultuurcentra, winkels, begraafplaatsen en toeristische voorzieningen**. Er wordt ingezet op verbetering van de verbinding voor langzaam verkeer tussen verschillende voorzieningsclusters, al dan niet binnen het bestaande netwerk.

**Er wordt prioriteit en richting gegeven aan renovatie van het wegareaal waar fietsroutes aanwezig zijn of waar kansen liggen om het fietsnetwerk te verbeteren (ten opzichte van wegen zonder belangrijke verbindingen).**

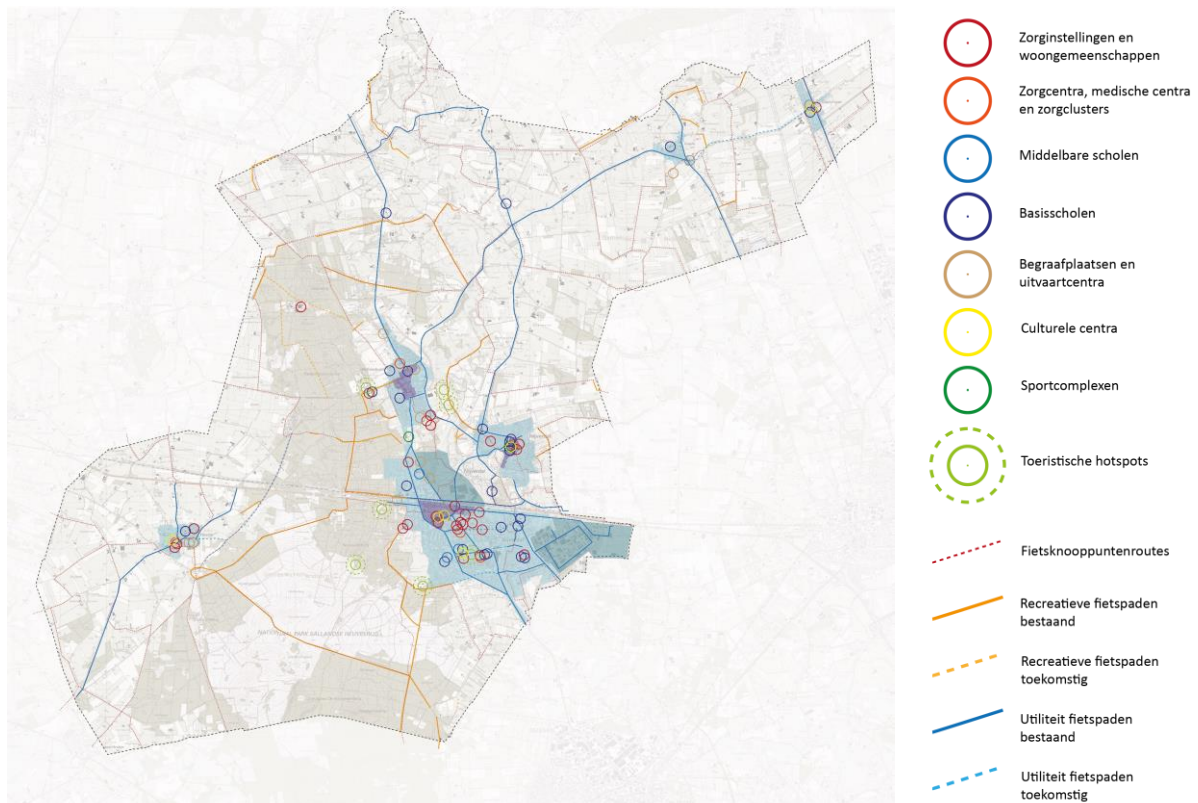
Areaalgegevens van de fietspaden in beheer van het route netwerk Twente ontbreken en worden dus niet meegenomen in deze uitwerking.

#### ***Draagt bij aan de thema's:***

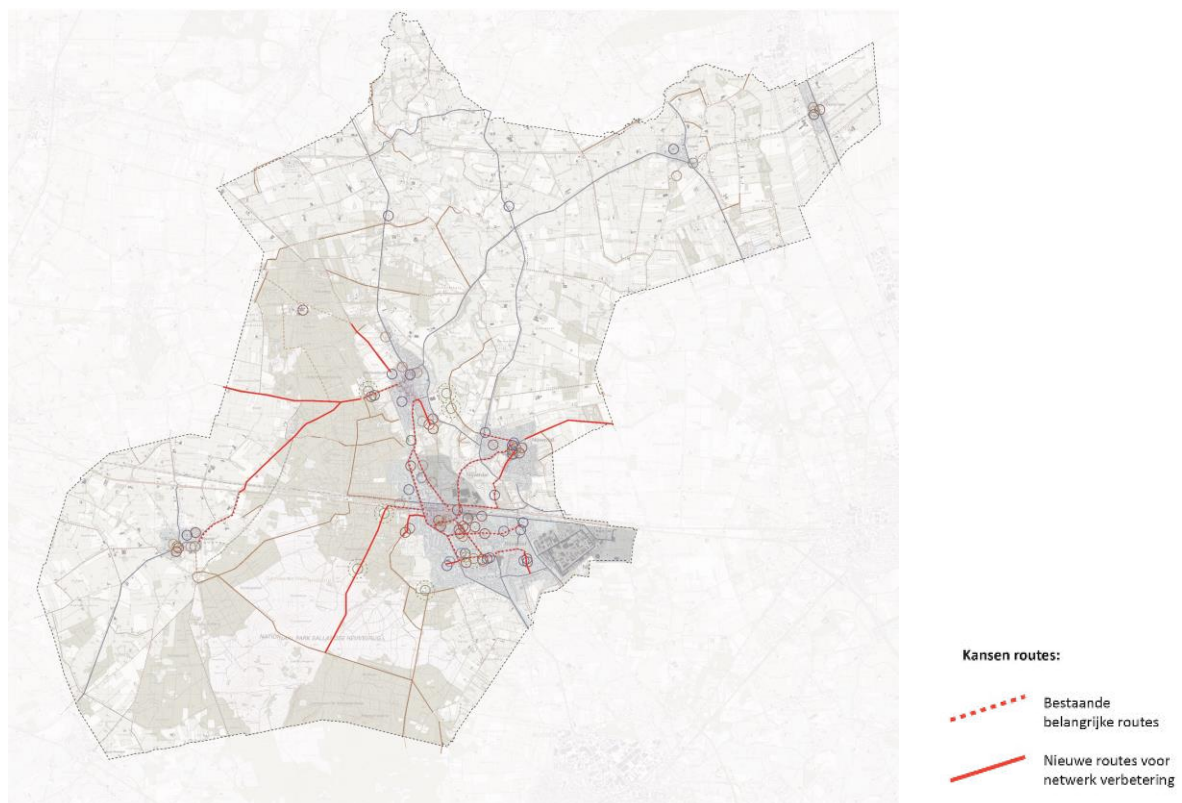
Gezondheid en mobiliteit en daarbij ook aan veiligheid, duurzaamheid en toegankelijkheid.

#### ***Gebieden waaraan aandacht gegeven wordt, zijn bijv.:***

- Scholen en sportcomplexen
- Zorgcomplexen
- Winkel- en cultuurcentra
- Toeristische hotspots



*Figuur 20: overzicht van huidige en toekomstige fietsverbindingen (uitvoeringsprogramma fietsvisie), met de voorzieningen afgebeeld (in bijlage 3 wordt het kaartmateriaal groter weergegeven)*



*Figuur 21: kansen voor verbeteren routes van kern naar kern en tussen functies (gesloten lijn: kans verbeteren fietskwaliteit; stippellijn: belangrijke bestaande routes) (in bijlage 3 wordt het kaartmateriaal groter weergegeven)*



*Figuur 22: voorbeelden van 'kansen' routes (links boven: Bonteweg, rechts boven: Dalkruid, links beneden: Nijverdalseberg, rechts beneden: Tunnelweg, bron google)*

De weergegeven wegen in figuur 23 lopen van kern naar kern en/of langs belangrijke toeristische plekken. Deze zijn als voorbeeld gegeven waar kansen liggen voor het verbeteren van het recreatieve netwerk en het stimuleren van fietsen binnen de gemeente. Op deze manier wordt invulling gegeven aan de doelstelling om langzaam en recreatief verkeer te stimuleren en veiligheid op deze routes te verbeteren. Er kan in een uitvoeringsprogramma gekozen worden voor een alternatieve route. Om tot een inschatting te komen wat gewenst is, zijn deze routes nu aangemerkt.

Op de kaart in figuur 19 worden suggestief routes geduid waar kansen liggen om de fietspaden te verbeteren. De doorgetrokken lijnen zijn bestaande wegen, zonder speciale voorzieningen voor de fietser. Op de kaart zijn ook een aantal routes opgelicht (onderbroken lijnen) waar bijvoorbeeld al wel een fietspad gemarkeerd is. Deze worden naar verwachting intensief gebruikt en verbinden bijvoorbeeld gebieden met kwetsbare doelgroepen met de centra, of zijn belangrijke routes naar scholen, begraafplaatsen of andere belangrijke plekken. Deze routes hebben extra aandacht of en hebben vanuit het thema wegen prioriteit bij renovatie of herinrichtingsprojecten.

Het volgende standaard maatregelenpakket is een voorbeeld en een indicatieve opsomming van maatregelen die kunnen worden meegenomen bij het beheer en de inrichting van de openbare ruimte. De uitwerking en het primaat ligt hiervoor bij de vakgroep verkeer. Dit wordt in de projecten en locatie specifiek uitgewerkt. Hiervoor is een integrale meerjaren aanpak en -planning voor de projecten noodzakelijk. Niet alleen groen, water en wegen maar ook communicatie, participatie en handhaving worden hierin meegenomen.

- toepassen van fietspaden en fietsstraten op belangrijke langzaam verkeer routes
- autoluwe zones stimuleren binnen de bebouwde kom
- waar mogelijk verbreden van drukke fietsroutes, bij aanleg van nieuwe paden rekening houden met groeiend en variërend fietsverkeer
- toegankelijker maken van voetpaden (bijvoorbeeld d.m.v. flauwe stoepranden, verlaagde banden, verbreding)



- aanbrengen van visuele markeringen (of kleurgebruik) om veiligheid te verbeteren voor wandelaars en fietsers
- aanbrengen van 'groene eilanden' langs routes: schaduwrijke rustplekken (areaal vermindering)
- toepassen van verlichting langs belangrijke routes / op belangrijke punten
- fietspaden vrij maken van paaltjes
- onderhoud van fietspaden op hoog niveau brengen en houden
- bij de aanleg van nieuw aan te leggen wegen wordt onderzocht of en hoe circulariteit kan worden toegepast
- oplaadpunten toevoegen rond verblijfsplekken
- fietspaden aanpassen aan het toenemende gebruik door de E-bike
- comfort van de fietspaden verhogen (door paden te asfalteren waar dat kan en passend is)
- fietspaden binnen de bebouwde kom in rode kleur uitvoeren
- wandel- en fietspaden met een verslechterde kwaliteit of achterstallig onderhoud hebben hoge prioriteit
- wandel- en fietspaden op veelgebruikte routes en tussen belangrijke voorzieningen hebben hoge prioriteit

## 4. Doorrekening kosten en budgettering

Jaarlijks is er een budget beschikbaar voor het beheer van de openbare ruimte, ook voor het domein Wegen. Hiervoor beheren wij de verharding binnen de gemeente Hellendoorn. Wij gaan uit van het huidige budget en wij toetsen de ambities. Hierin nemen we de veiligheid en de duurzaamheid mee. In dit hoofdstuk vindt u de financiële vergelijking met de huidige budgetten en het beheer bij de gestelde ambities uit het IBOR. En wat betekent het als we op de huidige voet verder gaan, rekening houdend met autonome ontwikkelingen zoals prijsstijgingen en areaaluitbreiding?

### 4.1 Ambitie als basis voor de financiën

De kwaliteit van de openbare ruimte kan goed in beeld worden gebracht door de kwaliteit van het beeld te meten. Daarmee wordt volgens landelijk gangbare CROW-systematiek de beeldkwaliteit beoordeeld. Daarbij worden objecten visueel beoordeeld op een schaal die loopt van A+ tot en met D. In ambitie kan men kiezen tussen A- (hoog), B- (basis) en C-kwaliteit (sober).

Vijf beheerniveaus - CROW				
A+	A	B	C	D
Zeer hoog	Hoog	Basis	Sober/Laag	Zeer laag
Nagenoeg ongeschonden	Mooi en comfortabel	Functioneel	Discomfort of enige vorm van hinder; Onrustig beeld,	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of sociale veiligheid.

Tabel 1. Beheerniveaus openbare ruimte volgens de CROW-beeldsystematiek.

In het IBOR zijn uitgangspunten vastgesteld om per beheredomein beherkwaliteiten te formuleren. Voor het domein Wegen geldt dat als we deze vertalen naar dit beleidsplan Wegen, dat technisch de kwaliteit in alle gebieden op een B (CROW basisniveau) is gesteld met nuancering voor de (zichtbare) kwaliteit in centra op A en in de buitengebieden op een C.

Gebied	Centrum	Binnen Bebouwde Kom	Buiten Bebouwde kom
Technische kwaliteit	B		
Visuele kwaliteit	A	B	C

Tabel 2. Beheerniveaus Wegen Hellendoorn volgens de CROW-beeldsystematiek.

In paragraaf 3.2 is bovenstaande verbeeld.

### 4.2 Budget wegen

In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de huidige situatie is en wat we qua middelen nodig zijn. Het is zaak het huidige budget te toetsen aan de ambities die Hellendoorn heeft voor de openbare ruimte, domein Wegen en de opgaven die er zijn in het beheredomein. Om inzicht te krijgen in de budgetten werkelijk benodigd voor de wegen in Hellendoorn is gekeken naar:

- Huidige exploitatie / Begroting 2022
- Huidige budgetten t.b.v. uitvoering
  - Klein onderhoud door eigen dienst



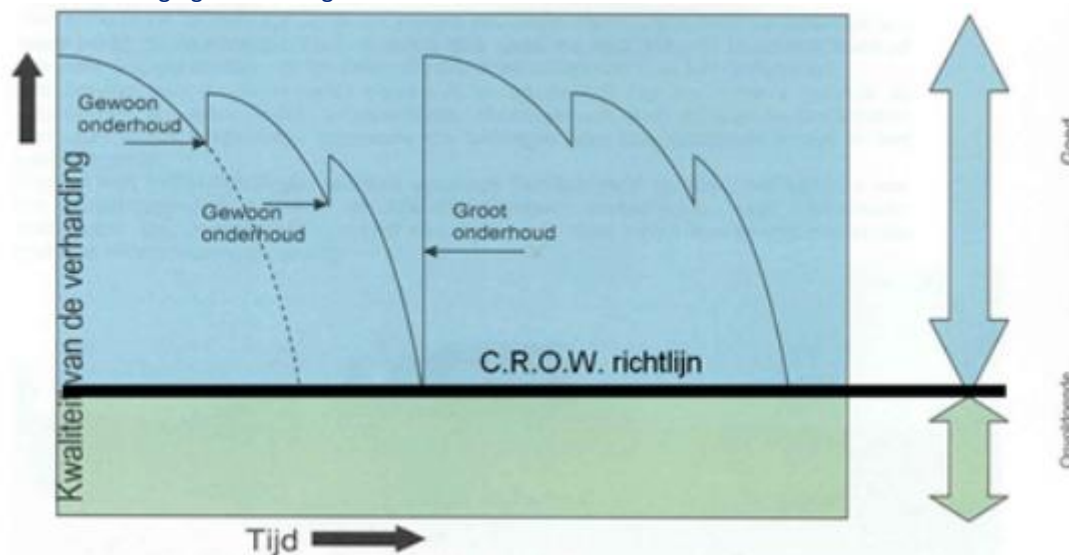
Figuur 23 huidige budgetten wegen Hellendoorn

- Groot onderhoud, voornamelijk asfaltwerken en onderhoud in raamcontracten
- Vervanging: investeringsprogramma wegen;
- Huidige budgetten die geen onderdeel zijn van de directe uitvoering voor wegen (niet beïnvloedbaar). Deze worden verder buiten beschouwing gelaten.
  - Kapitaalslasten, "Afschrijvingen"; op langer termijn gezien dienen deze gelijk te zijn aan de jaarlijkse investeringen
  - Kapitaallasten Rentelasten op investeringen
  - Kapitaalslasten Rijksweg 35, Mobiliteitsinvesteringen en Civiele Kunstwerken (bruggen e.d.)
  - Overige kosten (indirecte kosten)

### 4.3 Doorrekening benodigde middelen met kwaliteitsambities

Bij de doorrekening van de benodigde middelen kijken we altijd naar levenscyclus van de voorziening. We onderscheiden 3 fasen (conform CROW-richtlijn):

- Dagelijks of Klein Onderhoud (herstel en kleine aanpassingen),
- Groot Onderhoud (levensduur verlengend onderhoud)
- Vervangingsinvesteringen.



Bij verharding ligt deze cyclus op de Hellendoornse zandondergrond tussen de 50 en 70 jaar. Na deze periode is de weg toe aan vervanging. In deze periode vindt twee tot drie maal een groot onderhoudsactiviteit plaats (herstraten of asfalteren wegen). Tussen deze perioden zal er regulier onderhoud of kleine aanpassingen plaatsvinden.

### Uitgangspunten doorrekening benodigde beheerbudgetten

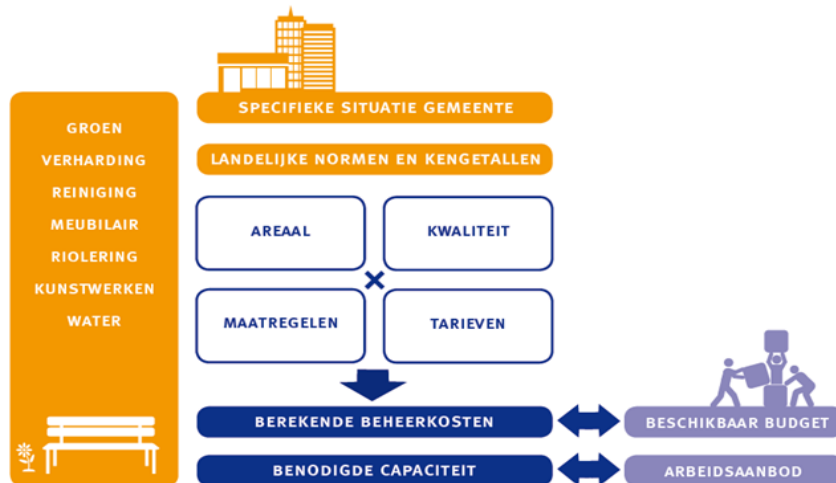
#### Algemeen

De benodigde beheerbudgetten zijn berekend op basis van de bekende areaalgegevens, uurtarieven uitvoerend personeel en derden, maatregelpakketten en eenheidsprijzen materialen, materieel en werkhandelingen. De maatregelpakketten en eenheidsprijzen zijn gebaseerd op landelijk erkende normen en marktprijzen. Deze zijn aangepast op de objectieve specifieke uitgangspunten van de gemeente Hellendoorn, zoals de grondslag, bepaalde uitvoeringsmethoden (o.a. maaimethodes, onkruidbestrijdingsmethode) en vervuilingssnelheid.

De berekening omvat de kosten die gemaakt worden voor het dagelijks onderhoud (voornamelijk verzorgend) en de kosten voor groot onderhoud (voornamelijk technisch) en vervanging. De kosten voor vervanging zijn inclusief jaarlijkse reserveringen voor het vervangen van een object. Op deze manier worden de totale kosten

van het onderhoud van objecten berekend: de *life cycle costs*. Voor deze berekening zijn de objecten (het areaal) van de gemeente Hellendoorn gebruikt. De berekening van de *life cycle costs* van voorzieningen is een theoretische calculatie uit het Impact online kostenmodel, aangevuld met activiteiten en budgetten die specifiek zijn voor Hellendoorn.

Voor elk kwaliteitsniveau (A<sup>+</sup>, A, B, C en D) en voor elke voorziening zijn eenheidsprijzen berekend op basis van de werkpakketten en de huidige situatie. Het kostenmodel is gebruikt om te berekenen wat de beheerkosten zijn bij de na te steven kwaliteitsniveaus. De volgende figuur geeft calculatiemethode weer.



### Proces doorrekening

Figuur 24. Methode calculatie

Het kostenmodel gaat uit van eenheidsprijzen die zijn gebaseerd op de gemiddelde kosten per jaar voor een beheeronderdeel. De eenheidsprijzen vermenigvuldigd met het areaal geeft het totaal benodigde budget om de voorzieningen op een bepaald niveau te onderhouden. Het is een theoretische calculatie die uitgaat van een homogene kwaliteit en leeftijd van het te onderhouden areaal. Het gaat niet uit van achterstanden, die er in de praktijk wel degelijk zijn.

Jaarlijks kunnen de kosten variëren omdat kwaliteit niet statisch is. Door allerlei invloeden neemt de kwaliteit in de loop van de tijd af. Bijvoorbeeld door gebruik, materiaalveroudering en weersinvloeden. Dit heeft invloed op de urgentie van vervanging. Een weg kan bijvoorbeeld enkele rafelingen of lengtescheuren bevatten, maar nog prima functioneren. Bij een langere vorstperiodes bestaat de kans dat de wegen dusdanig in kwaliteit achteruitgaan en vervanging dringend noodzakelijk wordt. De snelheid waarmee dit gebeurt, is verschillend per beheercategorie. Een stalen brug gaat bijvoorbeeld langer mee dan een houten bruggetje. Om dit te beheersen zijn op gezette tijden technische inspecties noodzakelijk en is toepassing van de principes van Assetmanagement (onderhoud uitvoeren wanneer dat noodzakelijk is voor het doel) noodzakelijk.

Bij (her)inrichting wordt geïnvesteerd. Daarna vindt onderhoud plaats en aan het eind van de levenscyclus moet er opnieuw een investering plaatsvinden. Tijdens de levenscyclus vindt dus continu dagelijks of klein onderhoud plaats en planmatig groot onderhoud om de technische kwaliteit weer op peil te krijgen dan wel zo lang mogelijke duurzaam in stand te houden. Investerings in vervanging worden eens in de zoveel jaar gedaan. De kosten en omloopsnelheid zijn verschillend per beheeronderdeel. Een reconstructie van een weg kost bijvoorbeeld meer dan het vervangen van een boom. Een weg schrijft sneller af dan een boom.

Al deze kosten samen vormen de kosten voor de gehele levenscyclus, de *life cycle costs*. De theoretische berekeningen geven de *life cycle costs* per jaar weer. Theoretisch zijn die elk jaar gelijk.

### Uitgangspunten vervanging

Iedere voorziening (bijvoorbeeld: asfaltverharding, elementenverharding) kent een andere levensduur of afschrijvingsperiode. Deze afschrijvingstermijnen zijn gebaseerd op landelijke normen.

Aan de hand van de levensduur wordt per beheervoorziening de jaarlijkse reservering voor vervanging bepaald.

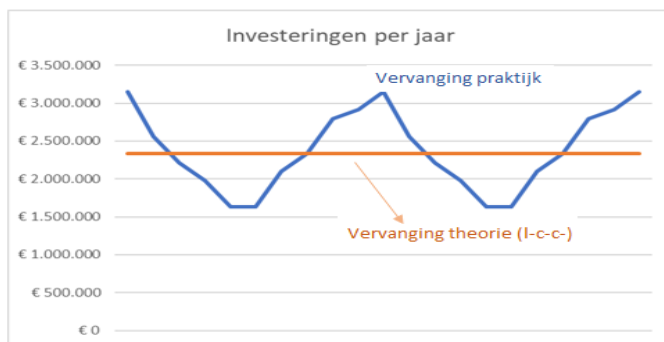
### Benodigd vervangingsbudget in theorie

Voor elk beheeronderdeel in Hellendoorn is een berekening uitgevoerd om de theoretische vervangingsbehoefte te bepalen. Samen met de beheerkosten vormt de theoretische vervangingsbehoefte de *life cycle costs*.

### Benodigd vervangingsbudget in de praktijk

In de praktijk schommelt de vervangingsbehoefte jaarlijks. Deze schommeling heeft onder andere te maken met de mate waarin in het verleden nieuwe voorzieningen zijn aangelegd. Denk aan aanleg van grootschalige woonwijken in een beperkte periode. Ook de gebruiksdruk of verandering van gebruik heeft invloed op de hoogte van de benodigde investering op een bepaald moment.

Daarnaast heeft de wijze waarop het dagelijks en groot onderhoud zijn geregeld, invloed op het vervangingsmoment. Bij uitstel van vervanging zal langer en aanvullend dagelijks onderhoud en groot onderhoud nodig zijn om de kwaliteit op een acceptabel peil te houden. Andersom zal bij het achterblijven van dagelijks en groot onderhoud ('verwaarlozing') eerder vervanging nodig zijn. Er is daarom een duidelijke relatie aanwezig tussen dagelijks onderhoud, groot onderhoud en vervanging.



### Voorbeeld theoretische vervangingsbehoefte in relatie tot de vervanging in de praktijk

Het jaar van aanleg en de vervangingscyclus zijn dus belangrijke basisgegevens om een eerste indicatie te maken voor een praktijkgerichtere benadering van het vervangingsbudget voor de lange termijn. Technische inspecties geven vervolgens inzicht in de daadwerkelijke benodigde vervanging voor de korte termijn. Bij achterstanden zal vanuit veiligheid en functionaliteit de vervanging sneller moeten plaatsvinden.

### Areaal wegen

In grote lijnen bestaat het areaal uit vier type verhardingen.

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| • Gesloten verharding (asfalt en dergelijke)       | 1.472.400 m <sup>2</sup>       |
| • Open verharding (klinkers, tegels en dergelijke) | 1.259.200 m <sup>2</sup>       |
| • Halfverharding (schelpen, leem en dergelijke)    | 29.300 m <sup>2</sup>          |
| • Onverhard (voornamelijk zandwegen)               | <u>438.200 m<sup>2</sup></u>   |
| • <b>Totaal aan verharding in Hellendoorn</b>      | <b>3.199.100 m<sup>2</sup></b> |

Het totaal betreft het geheel waar de gemeente Hellendoorn met Wegen verantwoordelijk is voor het technisch en functioneel onderhoud. 3,2 miljoen vierkante meters komt overeen met circa 530 voetbalvelden.

### Benodigde life-cycle-costs middelen ambitieniveau IBOR

Met Impact online is berekend welke middelen jaarlijks gemiddeld nodig zijn om de Wegen te onderhouden in het ambitieniveau IBOR. Hierbij wordt uitgegaan van de (eerdergenoemde) kwaliteitsuitgangspunten. Deze middelen zijn afgezet tegen de beschikbare budgetten.

Een overzicht van de benodigde langdurige budgetten voor de werkelijke investeringen vindt u in onderstaande tabel.

<b>Wegen (verharding)</b>	<b>per jaar</b>	<b>BUDGET</b>	<b>BENODIGD</b>	<b>Verschil</b>
<b>Vervangingsinvesteringen</b>		<b>€ 300.000</b>	<b>€ 2.331.500</b>	<b>-€ 2.031.500</b>

Het verschil tussen de benodigde middelen voor IBOR-ambities bedragen € 2.031.500 negatief. Er wordt hier uitgegaan van een afschrijvingstermijn van 50 jaar.

Hierbij dient te worden opgemerkt:

- De benodigde middelen betreffen life-cycle-costs. Dit houdt in dat de benodigde middelen in de asset Wegen jaarlijks gelijk wordt gesteld.
- De indirecte kosten (VAT-kosten) zijn in dit overzicht niet meegenomen. Enerzijds zal dit door de eigen organisatie worden opgepakt, anderzijds betreft Hellendoorn daar externe adviseurs bij. De VAT-kosten betreffen circa 20%.
- Indexering: het gebruikte prijspeil is van 1-7-2022. Er is geen rekening gehouden met verdere indexatie. Ook is geen rekening gehouden met de marktwerking, die tijdens de eerste 8 maanden van 2022 hebben geleid tot verhoogde prijzen. De verwachting is dat de marktwerking vanaf half 2023 stabiel zal zijn.
- Uit de doorrekening komt voor wat betreft doorrekening dagelijks onderhoud en groot onderhoud samen een verschil van ongeveer €50.000,- negatief. Dit extra budget wordt meegenomen bij de integrale afweging van de begroting 2024.
- Vervanging of rehabilitatie: een groot deel van Hellendoorn is in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw aangelegd. Met de huidige vervangingen is te weinig rekening gehouden. Dit heeft geresulteerd dat vervangingen in het verleden zijn uitgesteld. Op basis van technische inspecties kan worden overwogen extra groot onderhoud te plegen, waardoor veiligheid en comfort afdoende wordt gehandhaafd. In Hellendoorn zien we dit terug. Vanaf 2022 is er een bijstelling van de budgetten gekomen.
- Hellendoorn heeft in het verleden voornamelijk gestuurd op heel en veilig, waardoor de vervangingsduur wordt verlengd. Daarentegen neemt de visuele aantrekkelijkheid en bruikbaarheid / functionaliteit af.

## Vervanging en rehabilitatie

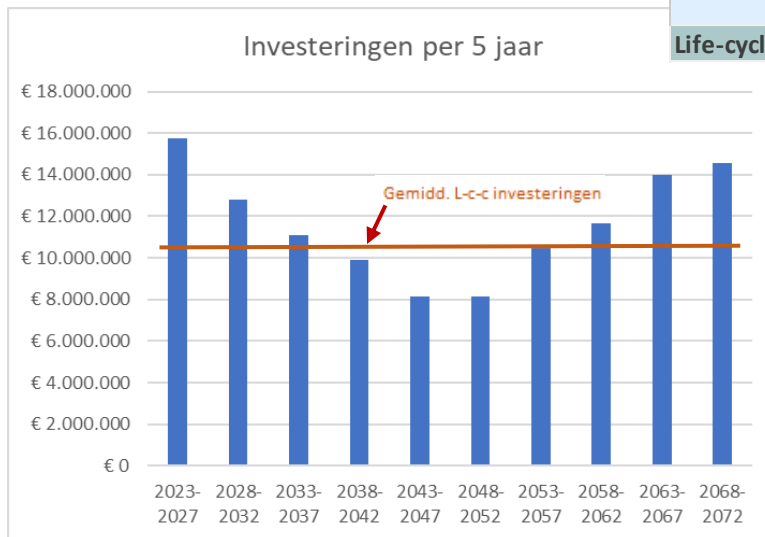
Vervanging of rehabilitatie is in het verleden uitgesteld. Door te sturen op heel en veilig op basis van technische inspecties is de nadruk gelegd op extra groot onderhoud, waardoor veiligheid en comfort afdoende wordt gehandhaafd. In Hellendoorn zien we dit terug.

In de hierna volgende tabel en grafiek is een inzicht gegeven in de verwachte investeringsbehoefte per 5 jaar. De piek van de komende periode is hier inzichtelijk gemaakt. Deze loopt tot circa 2035. Door de levensopbouw zal tot 2060 een lagere investeringsbehoefte nodig zijn.

In het meerjaren-uitvoeringsprogramma Wegen zal vanuit de principes uit dit beleidsplan de werkelijke, benodigde investering in een meerjarenplanning worden gezet.

<b>HELLENDOORN WEGEN</b>	
<b>VERVANGINGSOPGAVE</b>	
<b>PERIODE 2023 - 2072</b>	Exclusief VAT-kosten

<b>HELLENDOORN WEGEN</b>		
<b>PERIODE</b>	<b>BENODIGD per 5 jaar</b>	<b>GEMID/JAAR</b>
2023- 2027	€ 15.738.000	€ 3.147.600
2028- 2032	€ 12.823.000	€ 2.564.600
2033- 2037	€ 11.075.000	€ 2.215.000
2038- 2042	€ 9.909.000	€ 1.981.800
2043- 2047	€ 8.160.000	€ 1.632.000
2048- 2052	€ 8.160.000	€ 1.632.000
2053- 2057	€ 10.492.000	€ 2.098.400
2058- 2062	€ 11.658.000	€ 2.331.600
2063- 2067	€ 13.989.000	€ 2.797.800
2068- 2072	€ 14.572.000	€ 2.914.400
<b>Life-cycle-costs &gt;&gt; Vervanging per jaar</b>		<b>€ 2.331.500</b>



## Financiering speerpunten

Financieel worden de aanpassingen ten behoeve van de speerpunten “toegankelijkheid en inclusiviteit in kwetsbare gebieden” en “optimalisering fietsnetwerk” meegenomen in de integrale investeringsprojecten. Onderhoud op basis kwaliteit IBOR. Versnelde investeringen, bijzondere inrichting en een hogere kwaliteitsniveau voor beheer en onderhoud hebben invloed op de prijsvorming.

## Samengevat

- In dit beleidsplan wordt naast het behoud van het huidige (technische en beeld)kwaliteitsniveau ingezet op realisatie van de ambities veiligheid, toegankelijkheid en mobiliteit en daarnaast wordt in de vervangings- en (her)inrichtingsprojecten meer gefocust op verduurzaming van de wegen en fietspaden, met name op kwetsbare plekken en die bijdragen aan de optimalisering van het fietsnetwerk in Hellendoorn.
- De middelen voor het dagelijks en groot onderhoud van de wegen zijn nagenoeg toereikend. Het budget voor de vervangingsinvesteringen op de korte en langere termijn, zo blijkt uit de doorrekening, zijn niet voldoende. Hiervoor zal medio 2023 een meerjaren-investeringsprogramma worden opgesteld die voorzien wordt van een meerjarig vervangingsbudget welke in een voorstel wordt voorgelegd aan de raad. De specifieke ambities, speerpunten en maatregelen in de focusgebieden vragen in dat geval geen extra investeringen maar worden dan gedekt uit de (her)inrichtingsprojecten van het meerjareninvesteringprogramma.

## 5. Uitvoeringprogramma Wegen

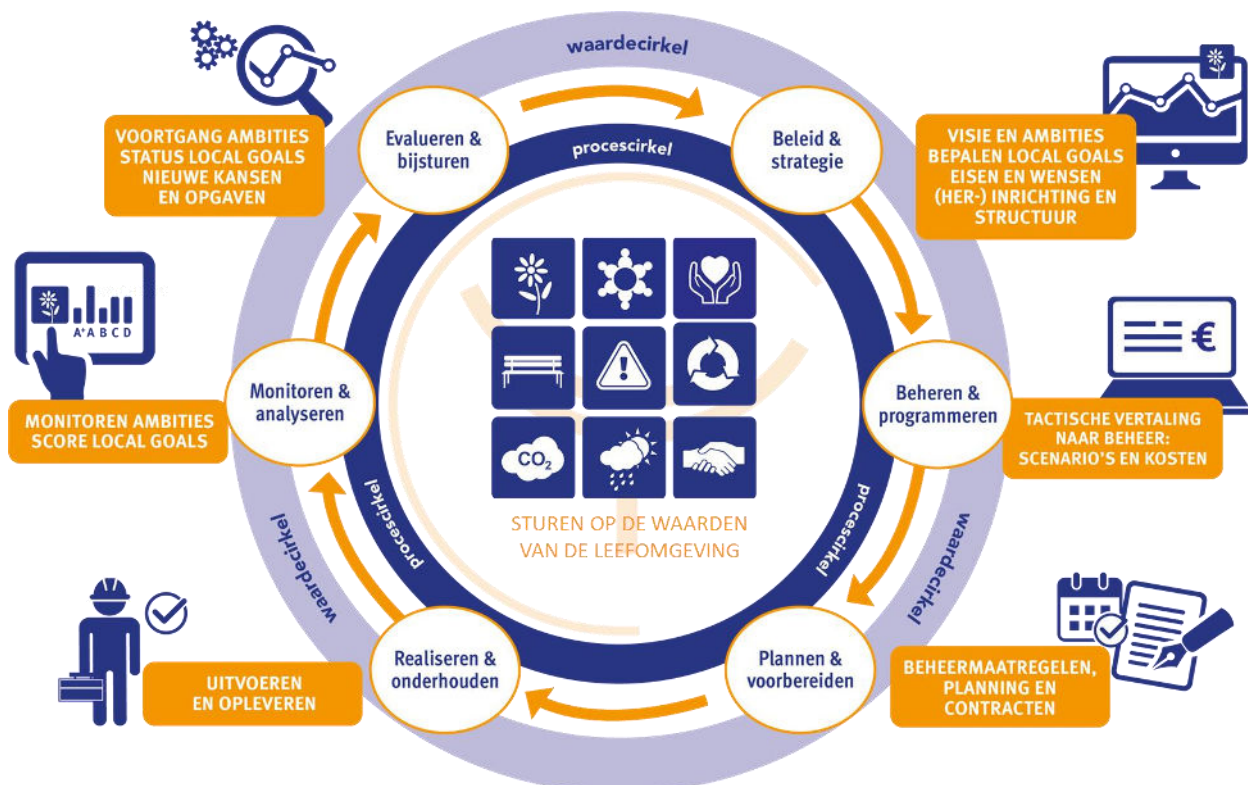
Dit beleidsplan vormt de basis, geeft de richting en bepaalt de randvoorwaarden voor een nog nader uit te werken meerjarig -uitvoeringsprogramma Wegen. Dit uitvoeringsprogramma dient de volgende onderdelen te bevatten:

### Een meerjaren investerings- en onderhoudsprogramma:

- Hierin moeten de Investeringsbudgetten meegroeien met ontwikkelingen van de huidige tijd
- Van beeldkwaliteit naar waarde gestuurd beheer; welke thema's pakken we integraal op?
- Een toetsingskader voor projecten. Hierin het kwaliteitsniveau, de beschikbare (extra) budgetten, de arealen en de uitgangspunten/randvoorwaarden voor de focus gebieden met de 'extra' maatregelen vastleggen.
- Een meerjarenplanning: welke gebieden en maatregelen: wanneer gaan we wat en waar doen?

### Integraal samenwerken, dit houdt in:

- Interne (afdelingen en programma's) samenwerking fysiek en sociaal domein organiseren
- Participatieprogramma met externe stakeholders opzetten
- Een integrale projectmatige werkwijze introduceren, zowel bij groen, water, maar ook communicatie, en handhaving
- Aandacht voor het werkproces: integreren van de stappen 'plan – do – check – act' (zie afbeelding hieronder)
- Specifiek evalueren en/of controleren of de doelstellingen worden behaald, en eventueel bijsturen



Figuur 25: Plan – Do – Check – Act vertaald in stappen



# Bijlage 1: Samenvattingen beleidsstukken

## Integraal Beheerplan Openbare Ruimte (IBOR)

De gemeente Hellendoorn wil de inrichting en beheer van de openbare ruimte op een integrale manier vormgeven. Dit houdt in dat **sectorale** beleidsdocumenten, beheer- en uitvoeringsplannen worden vervangen door **integrale** vormgeving en uitvoering met **effect-gestuurd beleid**. Het IBOR is het strategisch kader waarin maatschappelijke opgaven en bestuurlijke doelstellingen zijn vertaald naar uitgangspunten voor het beheer van de openbare ruimte, gericht op de 6 thema's: Gezonde en veilige leefomgeving, Wonen, Welzijn en zorg, Economie en werkgelegenheid, Duurzaamheid en Ruimtelijke kwaliteit.

### Gezonde & veilige leefomgeving - gewenst effect beheer:

"De openbare ruimte is groen en biedt voldoende gelegenheid om veilig te kunnen spelen, sporten en bewegen, en elkaar te ontmoeten." Uitgangspunten van belang voor wegen:

- Een sociaal en fysiek veilige woon- en leefomgeving.
- Een openbare ruimte die toegankelijk is en verkeersveilig, o.a. door betere doorstroming van verkeer.
- Een sociaal veilige omgeving; de openbare ruimte is overzichtelijk en er is goede zichtbaarheid mede door voldoende verlichting.
- Een groene en toegankelijke omgeving die voldoende wandel- en fietsmogelijkheden biedt.
- Een openbare ruimte die ontmoeting en activiteiten stimuleert op een bereikbare locatie.
- Een openbare ruimte die dagelijks gebruikt wordt door bewoners.

### Wonen - gewenst effect beheer:

"De openbare ruimte biedt voor alle leeftijdsgroepen voldoende groen, ruimte en voorzieningen om prettig te kunnen wonen en verblijven." Uitgangspunten van belang voor wegen:

- Een openbare ruimte die toegankelijk en bruikbaar is voor alle leeftijdsgroepen.

### Welzijn & zorg - gewenst effect beheer:

"De openbare ruimte is bereikbaar en toegankelijk voor alle inwoners; de directe groene woonomgeving nodigt uit om elkaar te ontmoeten, te sporten en bewegen."

- Een openbare ruimte die voor iedereen bereikbaar, toegankelijk en veilig is.
- Een openbare ruimte die voor iedereen gebruiksvriendelijk is.
- Een openbare ruimte waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen samenkomen.

### Economie & werkgelegenheid - gewenst effect beheer:

"De openbare ruimte biedt door haar groene uitstraling en goede bereikbaarheid (met auto, fiets of OV) een aantrekkelijk klimaat voor iedereen om te ondernemen, werken, winkelen en recreëren."

- Kernen die goed bereikbaar zijn met auto, fiets of OV.
- Aantrekkelijke en goed bereikbare centra voor alle inwoners en bezoekers.
- Een groene en goed bereikbare openbare ruimte die de toeristische kracht van Hellendoorn versterkt.

### Duurzaamheid - gewenst effect beheer

"De openbare ruimte is in 2030 groen en heeft een hoge biodiversiteit, biedt voldoende ruimte voor waterberging en is bestendig tegen hitte en droogte; bij inrichting en beheer is er aandacht voor duurzaam materiaalgebruik en hergebruik van grondstoffen in het kader van duurzame en circulaire inkoop."

- Vergroening i.p.v. verharding.
- Een klimaatbestendige en water robuuste openbare ruimte.
- Een openbare ruimte met voldoende waterberging en waterafvoer mogelijkheden.
- Minder stenen en vergroening van wijken en buurten ten behoeve van klimaatadaptatie.

- Verduurzaming en een duurzaam onderhouden leefomgeving.
- Grondstoffen worden zoveel mogelijk hergebruikt; alle toegepaste materialen zijn zo veel mogelijk recyclebaar, bevatten geen schadelijke stoffen en zijn veilig voor grond- en oppervlaktewater.

#### Ruimtelijke kwaliteit - gewenst effect beheer

“De openbare ruimte is afgestemd op de bebouwde en natuurlijke omgeving en biedt een groene en veilige omgeving om prettig te wonen, werken en verblijven.”

- Een herkenbare ruimtelijke (hoofd) structuur, goede routing en verkeerskwaliteit, met een soepele verkeersafwikkeling.

#### Overige relevante beleidsstukken

**Mobiliteitsvisie:** “aantrekkelijke straten met meer ruimte voor groen, water, fietsen en lopen”

Op hoofdlijnen wordt er in de mobiliteitsvisie ingezet op de volgende punten:

- Uitstraling, herkenbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid van fiets- en voetpaden
- Uitbreiding netwerk en frequentie OV, integratie OV en doelgroepenvervoer en huur- en deelfietsen
- Stimuleren deelauto's en 'smart mobility', ontsluiting verbeteren (plekspecifieke ingrepen), optimaliseren parkeren

In de mobiliteitsvisie wordt ingezet op het maken van een **kwaliteitslag van het fietsnetwerk**. 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. In dit beleidsplan wordt daar een aanzet voor gedaan, waarbij de gemeente ook voornemens is een fietsstructuurplan op te zetten. De uitgangspunten die worden meegenomen vanuit de mobiliteitsvisie in dit beleidsplan:

- Netwerk geschikter maken 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 asfalt uit te voeren, waarbij rood asfalt de norm is binnen de bebouwde kom.
- De fiets moet het vervoermiddel worden waarmee men zich het meest efficiënt en gemakkelijk kan verplaatsen in Hellendoorn.

In de mobiliteitsvisie is een investeringsbudget fietsen gereserveerd: € 200.000,- – € 350.000,- voor de aanleg van ontbrekende stukken fietspad of fietsstroken.

**Voetgangersvoorzieningen moeten 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. Waar nodig worden verlaagde banden en markeringen voor visueel gehandicapten meegenomen bij onderhoudswerkzaamheden of reconstructies. Met name de oversteekplaatsen over doorgaande gebiedsontsluitingswegen moeten op een veilige en verantwoorde manier worden vormgegeven om gevaarlijke situaties met andere verkeersdeelnemers zoveel mogelijk te beperken. Ook de gevaarlijke situaties op schoolroutes moeten worden verminderd.

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. **Completeren van het recreatief (fiets)(wandel) netwerk** is daarom essentieel.

### ***Hellendoorns waterbeleid in Samen leven met water:***

“Op weg naar een toekomstbestendige leefomgeving”

De gevolgen van verstedelijking en klimaatverandering zijn meer en meer merkbaar. Waterbeheer wordt daarom de komende jaren steeds belangrijker. We richten onze leefomgeving zo in, dat we wateroverlast voorkomen en waar mogelijk houden we water vast waar het valt om, als er tekorten dreigen, het weer te kunnen gebruiken.

De afgelopen jaren hebben we als gemeente al een aantal mooie projecten gerealiseerd. De Stadsbeek is hiervan een voorbeeld, waar water uit het Nijverdalse centrum zichtbaar geleid wordt naar de Regge zonder dat het riool wordt overbelast.

Het waterbeleid moet het volgende opleveren:

- Kennis en bewustwording duurzame technieken en effectieve maatregelen
- Betrokken en gezonde samenleving, met woon- en leefgenot dankzij water en groen
- Opwaardering groen en biodiversiteit, afname hittestress, verminderde kans wateroverlast


### ***Fietsvisie uitvoeringsprogramma:***

Er wordt op dit moment al veel geïnvesteerd in het verbeteren van het fietsnetwerk. Hierna is het uitvoeringsprogramma van de fietsvisie te vinden, waarbij op kaart is aangegeven waar de huidige fietspaden zich bevinden en welke paden nog worden aangelegd (of inmiddels gerealiseerd zijn). Daarnaast worden ook uitgangspunten genoemd die relevant zijn voor dit beleidsplan:

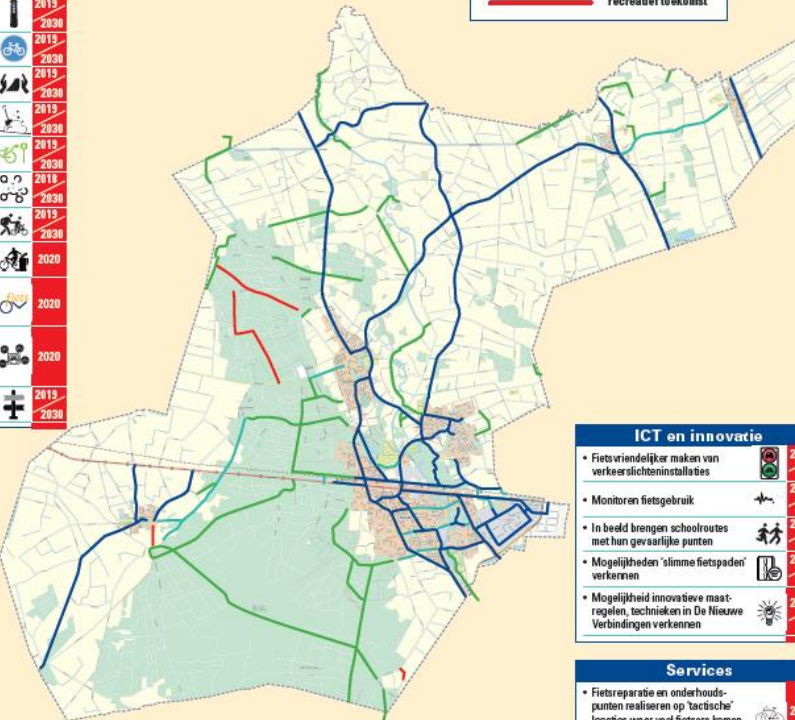
- Zoveel mogelijk fietspaaltjes verwijderen
- Fietspaden consequent in rood asfalt aanleggen, tenzij ...
- Onderhoud van fietspaden op hoog niveau brengen/houden
- Actief stimuleren om te fietsen
- Bewegwijzering naar belangrijkste recreatieve bestemmingen op niveau brengen
- Inrichten veilige schoolroutes: het in beeld brengen van routes met gevaarlijke punten
- Monitoren fietsgebruik
- Periodiek overleg voeren met: Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, politie, Regio Twente, provincie Overijssel en werkgroep bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Incidenteel overleggen met gebruikers, ondernemers, bewoners en overleggen/samenwerken met bedrijven en ondernemers over stimuleren van de fiets

In de onderstaande afbeelding is de fietsvisie gevat in een aantal acties en uitgangspunten.

## BETER FIETSEN IN HELLENDOORN 2019-2030



Gemeente  
**Helleendoorn**



- utiliteit bestaand
- utiliteit toekomst
- recreatief bestaand
- recreatief toekomst

### Algemeen

- Zo veel mogelijk fietspaaltjes verwijderen 2019  
2030
- Fietspaden consequent in rood asfalt aanleggen, tenzij ... 2019  
2030
- Onderhoud van fietspaden op hoog niveau brengen/houden 2019  
2030
- Fietsroutes die veel door ouderen en kinderen worden gebruikt met voorrang sneeuwvrij maken en strooien 2019  
2030
- Uitbreiden aantal oplaadpunten voor E-bikes 2019  
2030
- Betrokken van fietsdata uit (gemeentelijke) E-bikes en fietsen bij het opstellen van fietsbeleid en de uitvoering van maatregelen 2019  
2030
- Zorgen dat iedereen kan fietsen door het aanbieden van fietsslessen 2019  
2030
- Actief stimuleren om te fietsen 2020
- Aanbieden deelfietsen op tactische locaties zoals station (samen met NS), bij woonwijken, bushaltes, verblijfslocaties als hotel, camping en vakantieparken, enz. 2020
- Organiseren lokale 'fietsdag' om fietsen te stimuleren in de gemeente. Dit kan in samenwerking met bedrijven en ondernemers. Op deze dag zoveel mogelijk werknemers op de fiets naar het werk laten gaan. Combinatie mogelijk met 'Earth Day' 2020
- Bewegwijzering naar belangrijkste recreatieve bestemmingen op niveau brengen 2019  
2030

### Aanpak verkeersonveilige locaties

- Ver beteren veiligheid fietsers op roterende Helmkruidlaan 2020
- Herinrichten kruispunt Parallelweg-Kerkstraat-Nijkerkerdijk 2020
- Herinrichten kruispunt Parallelweg-Constantijnstraat 2020
- Ver beteren veiligheid voor fietsers op het kruispunt Ommerweg-Dorpsstraat-Schuilenburgweg 2020
- Kijken naar de mogelijkheden de F35 voorrang te geven op De Jorjheerdlaan 2020

### Educatie en voorlichting

- Opfrissen kennis verkeersregels bij ouderen 2019  
2030
- Blijvend aanbieden van meest actuele lespakketten basisscholen 2019  
2030
- Verkeersveiligheidsprojecten aanbieden aan basis- en voortgezet onderwijs 2019  
2030
- E-bikers cursus aanbieden om mensen te leren veilig deel te nemen aan het verkeer 2019  
2030
- Mediflan met landelijke campagnes 2019  
2030

### Fietsnetwerk

- F35 aanleggen naar Paarse Poort 2019  
2030
- Herinrichten Koersendijk als fietsstraat 2020
- Herinrichten Rijssensstraat tussen Molenweg en Smidsweg 2019
- Fietspad aanleggen tussen F35 en bedrijventerrein 't Lochter 2022
- Herinrichten Kerkstraat 2024
- Herinrichten Bergleidingweg 2022
- Herinrichten Van Alphenstraat 2025
- Fietspad Oude Deventerweg aanleggen als schakel in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Overijssel 2021
- Nut en noodzaak fietspad langs Groeneweg-Daalenweg onderzoeken 2019  
2030
- Inrichten veilige schoolroutes 2025
- Nut en noodzaak doortrekken F35 naar Raalte onderzoeken 2020
- Alternatief voor noord-zuid route Rijssensstraat, tussen Smidweg en Van Alphenstraat onderzoeken 2020
- De locatie van de VSD aan de Luttenbergweg goed bereikbaar maken met de fiets 2019

### ICT en innovatie

- Fietsvriendelijker maken van verkeerslichteninstallaties 2019  
2030
- Monitoren fietsgebruik 2019  
2030
- In beeld brengen schoolroutes met hun gevaarlijke punten 2019  
2025
- Mogelijkheden 'slimme fietspaden' verkennen 2019  
2030
- Mogelijkheid innovatieve maatregelen, technieken in De Nieuwe Verbindingen verkennen 2019  
2021

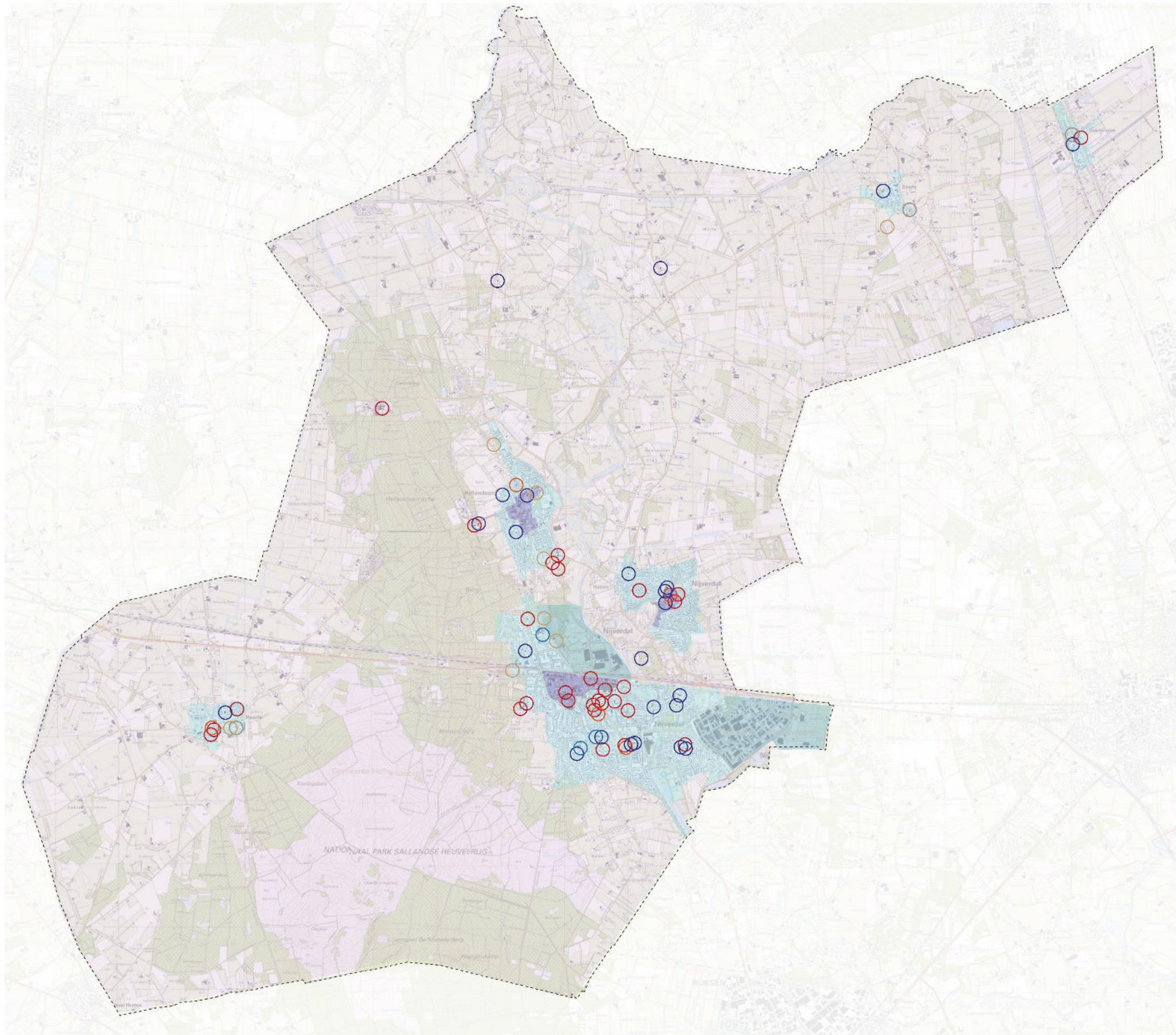
### Services

- Fietsreparatie en onderhoudspunten realiseren op 'tactische' locaties waar veel fietsers komen, bijvoorbeeld het winkelcentrum, station of toeristische plaatsen. 2020  
2025
- Realiseren van (gratis) bewaakte fietsstallingen. 2019  
2025

### Samenwerking

- Periodiek overleg voeren met fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, politie, Regio Twente, provincie Overijssel en werkgroep bereikbaarheid en toegankelijkheid 2019  
2030
- Incidenteel overleggen met gebruikers, ondernemers, bewoners 2019  
2030
- Overleggen/samenwerken met NS over deelfiets/ov-fiets 2020
- Overleggen/samenwerken met bedrijven en ondernemers over stimuleren van de fiets 2019  
2030

## Bijlage 2: Kaartmateriaal



### Overzicht van de gebieden met kwetsbare doelgroepen

#### Kwetsbare gebieden:


-  Zorginstellingen en woongemeenschappen
-  Zorgcentra, medische centra en zorgclusters
-  Middelbare scholen
-  Basisscholen en kinderopvang
-  Begraafplaatsen en uitvaartcentra
-  Kerken

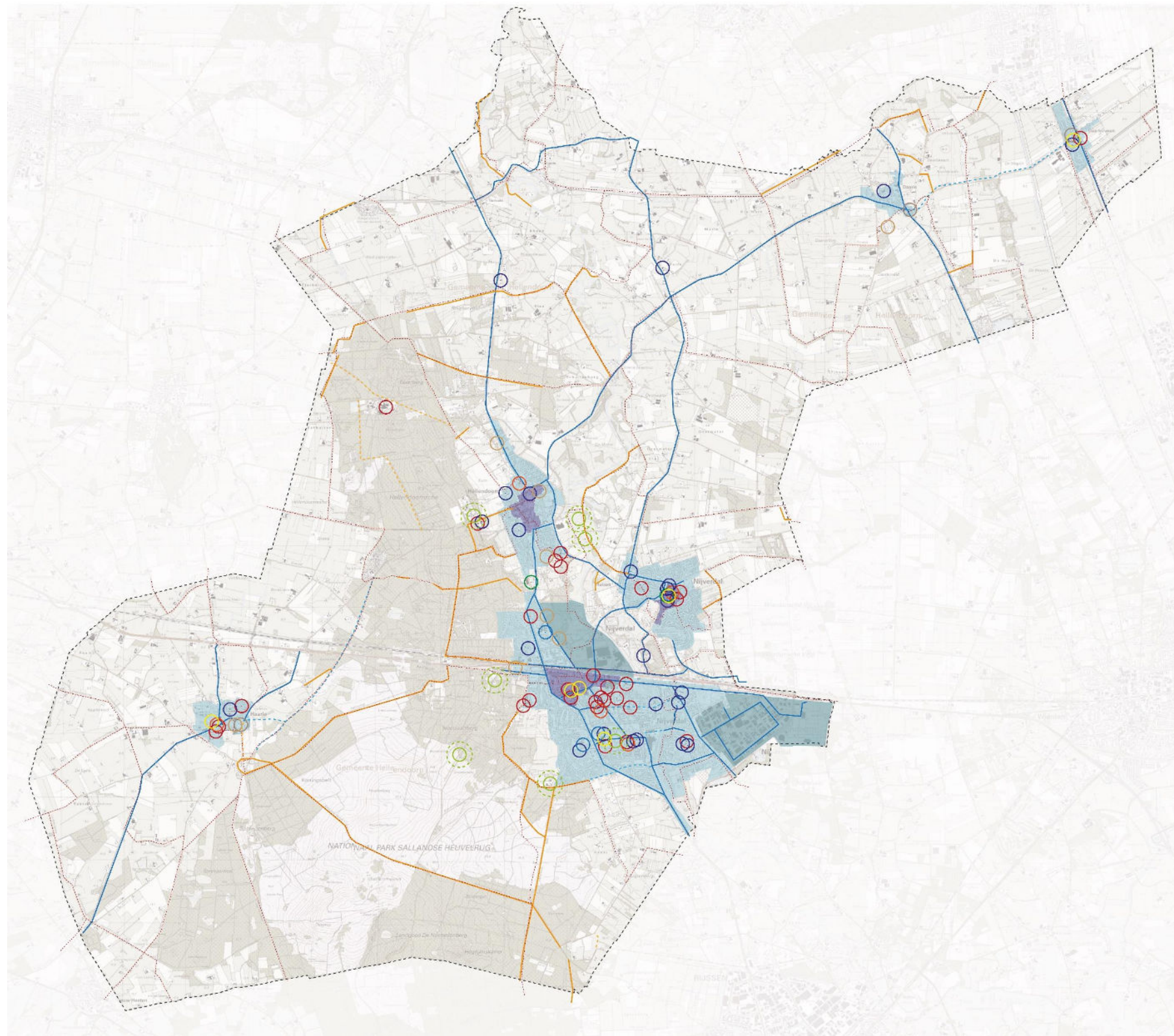
#### Gebiedsindeling:

##### Binnen de bouwde kom (biko)














-  Centra
-  Woonwijken
-  Industrietereinen

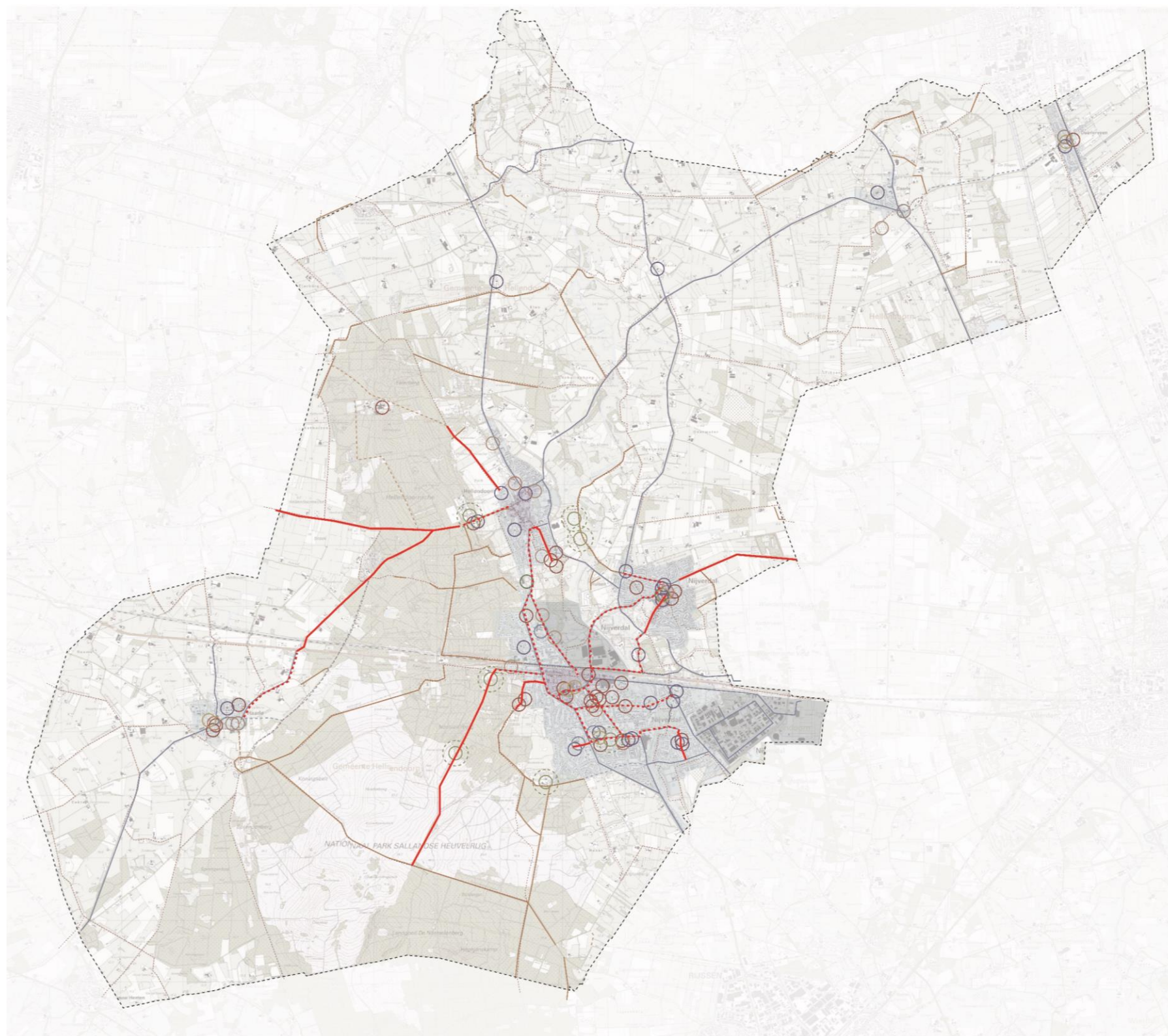
##### Buiten de bouwde kom (buko)

-  Buitengebied





**Overzicht van huidige en toekomstige fietsverbindingen (uitvoeringsprogramma fietsvisie), met de voorzieningen afgebeeld**

-  Zorginstellingen en woongemeenschappen
-  Zorgcentra, medische centra en zorgclusters
-  Middelbare scholen
-  Basisscholen
-  Begraafplaatsen en uitvaartcentra
-  Culturele centra
-  Sportcomplexen
-  Toeristische hotspots
-  Fietsknooppuntenroutes
-  Recreatieve fietspaden bestaand
-  Recreatieve fietspaden toekomstig
-  Utiliteit fietspaden bestaand
-  Utiliteit fietspaden toekomstig



**Kansen voor verbeteren routes van kern naar kern en tussen functies (suggestief)**

- Kansen routes:**
-  Bestaande belangrijke routes
  -  Nieuwe routes voor netwerk verbetering